

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

- Projet de loi de finances pour 2021 (n° 3360) :
- Suite de l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables »
- . Transports aériens ; budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (*M. David Lorion, rapporteur pour avis*) 2
- . Énergie, climat et après-mines (*M. Christophe Arend, rapporteur pour avis*) 5

Mercredi 28 octobre
2020

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » avec les rapports pour avis de M. David Lorion sur les crédits relatifs aux transports aériens et au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et de M. Christophe Arend sur les crédits relatifs à l'énergie, au climat et à l'après-mines.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous poursuivons l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances (PLF) pour 2021.

Nous allons tout d'abord entendre chacun des deux rapporteurs pour avis, M. David Lorion et M. Christophe Arend, qui nous présenteront successivement leur rapport. Je donnerai ensuite la parole aux orateurs de groupe. Après les réponses des rapporteurs, nous passerons aux questions et terminerons par l'examen des amendements et articles se rapportant aux sujets étudiés lors de la réunion.

M. David Lorion, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens et au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Il me revient, en tant que rapporteur pour avis, de réaliser une présentation synthétique des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Ce projet de budget pour l'année 2021 s'inscrit dans un contexte totalement inédit. En effet, après des années de croissance soutenue, le secteur du transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt au premier semestre 2020, du fait des mesures prises pour contenir l'épidémie de la covid-19. En France, le nombre de passagers transportés a reculé de près de 65 % en 2020 par rapport au niveau de 2019. En 2021, la baisse du trafic serait d'au moins 30 % par rapport à son niveau d'avant-crise. Le budget que nous examinons aujourd'hui est fortement affecté par cette crise sans précédent.

La chute brutale du trafic et la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances ont fait chuter les recettes du budget en 2020 : elles devraient être inférieures de 80 % à la prévision sous-jacente à la loi de finances initiale et rester très faibles en 2021.

La baisse sans précédent des recettes est compensée par un recours massif à l'emprunt pour permettre à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de faire face à ses dépenses. L'emprunt pourrait ainsi atteindre 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020 et 2021, portant l'encours de dette à un montant totalement inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021.

Dans ce contexte difficile, l'action de la DGAC est marquée par deux priorités : un effort accru de maîtrise des dépenses, notamment des dépenses courantes ; la préservation du programme d'investissement de navigation aérienne. Ces investissements doivent permettre de garantir un haut niveau de sécurité, de qualité de service rendu et de performances environnementales lors de la reprise du trafic aérien à l'horizon 2024. Il est en effet essentiel d'anticiper dès maintenant la reprise du trafic.

Je voudrais à présent aborder plusieurs enjeux qui caractérisent le transport aérien aujourd'hui.

En premier lieu, ce secteur traverse une crise sans précédent, pas uniquement financière. Les nombreuses personnes que j'ai auditionnées n'imaginent pas de retour à la

situation de 2019 avant, au mieux, 2024. Cette crise concerne les grands aéroports comme les petits, les compagnies aériennes, les constructeurs aéronautiques et leurs sous-traitants. Le président du groupe Aéroports de Paris a ainsi indiqué que le nombre de passagers accueillis avait baissé de plus de 60 % au premier semestre 2020 par rapport à la même période en 2019. Les petits aéroports souffrent parfois encore plus que les grands : l'aéroport de Pierrefonds à La Réunion a connu un trafic nul depuis le mois de mars. Concernant les compagnies aériennes, après avoir perdu dix millions d'euros par jour en juillet et août, le directeur des affaires financières d'Air France nous a indiqué que la compagnie entrait dans une période d'« hibernation » pour l'hiver. Du côté des constructeurs, Airbus a précisé avoir reçu deux fois moins de commandes au deuxième trimestre 2020, par rapport à la même période en 2019.

En second lieu, toute mesure qui pénaliserait la compétitivité de nos aéroports ou de nos compagnies aériennes serait inopportune dans ce contexte inédit. La Convention citoyenne pour le climat propose des mesures fortes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Je pense en particulier à la mise en place d'une écocontribution renforcée. Si les objectifs sont louables, une telle écocontribution risquerait d'être fatale au secteur du transport aérien. En effet, elle porterait la recette de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) à environ 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic de 2019 : le niveau de fiscalité spécifique du secteur serait ainsi multiplié par trois et celui de la TSBA serait multiplié par dix. Si elle était mise en place uniquement au niveau national, une telle mesure serait donc contre-productive. Certes, les ministres Mme Barbara Pompili et M. Jean-Baptiste Djebbari ont indiqué la semaine dernière, lors de leur audition par notre commission, que cette mesure n'était plus d'actualité tant que le secteur aérien ne serait pas sorti de la crise. Il convient toutefois de rester vigilant.

En troisième lieu, la transition énergétique du transport aérien n'en reste pas moins nécessaire, même si je rappelle que le secteur aérien ne représente que 3,7 % des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports et 1,4 % des émissions de la France en 2017. Ce secteur est plus que jamais soumis à une pression importante pour réduire son empreinte environnementale. Il faut y répondre. Je pense que les acteurs du secteur ont besoin de stabilité et de visibilité. La prise de conscience de leur responsabilité dans les émissions de gaz à effet de serre est récente mais elle est bien réelle. Les constructeurs, les compagnies aériennes et les aéroports, tous les acteurs s'efforcent de réduire leur empreinte carbone. Ils mobilisent à cette fin plusieurs leviers, en particulier l'optimisation des trajectoires de vol, le déploiement des carburants aéronautiques durables et le développement de la recherche en faveur de l'hydrogène vert. Il convient d'accélérer les efforts de recherche pour pouvoir augmenter rapidement la part des biocarburants dans le kérosène des avions et pour parvenir à des avions fonctionnant à l'hydrogène d'ici 2035. Les pouvoirs publics doivent donc accompagner et encourager les acteurs du transport aérien dans leurs démarches vertueuses en faveur d'une rupture technologique, tout en soutenant ce secteur très fragilisé par la crise.

En quatrième lieu, je souhaiterais évoquer une thématique largement développée dans mon rapport, à savoir le maillage aéroportuaire français. Ce maillage est le fruit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile ; il est important, dense et varié. Surtout, il constitue une chance pour nos territoires. Il joue en effet un rôle majeur, à la fois en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions isolées et de soutien au tissu économique local.

Concernant tout d'abord le désenclavement, je rappelle que certains territoires particulièrement isolés ne disposent que du transport aérien pour les relier au reste du

territoire ou au reste du monde. Il s'agit bien évidemment des îles, des collectivités ultramarines ou de la Corse mais également de certains territoires métropolitains très enclavés. Rodez ou Aurillac, par exemple, se situent à environ six heures de route et à plus de sept heures de train de la capitale. Cet isolement justifie l'existence de lignes d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les aéroports constituent un atout essentiel pour le développement économique et l'attractivité des territoires. L'impact économique d'un aéroport est ainsi estimé entre 1,4 et 2,5 % du PIB régional (hors tourisme). En effet, pour de nombreuses entreprises, le transport aérien apporte une connectivité que le réseau ferroviaire, essentiellement centré sur la capitale, ne peut apporter. L'entreprise pharmaceutique Fabre située à Castres, l'assureur Verlingue ou l'entreprise de prêt-à-porter Armor Lux à Quimper, la multinationale Bosch à Rodez... nombreuses sont les entreprises qui ont besoin de lignes aériennes pouvant relier leurs employés et leurs clients à Paris et au reste du monde.

Enfin, l'utilité d'un aéroport ne saurait se mesurer à l'aune de la seule rentabilité économique. Au plus fort de la crise, le transport aérien a montré qu'il jouait un rôle indispensable. Les rapatriements de Français au début du confinement, les évacuations sanitaires d'urgence ou encore l'acheminement de masques provenant de Chine ont été rendus possibles grâce à la mobilisation du secteur aérien. Demain, les liaisons aériennes joueront également un rôle central dans la livraison de vaccins en France.

En cinquième lieu, je souhaite mettre l'accent sur le rôle particulièrement central que joue le transport aérien pour nos territoires ultramarins. Le maillage aéroportuaire français contribue pleinement à la continuité territoriale et au lien entre l'outre-mer et l'hexagone. Or, certaines propositions pourraient, si elles étaient mises en œuvre, pénaliser ce lien entre la France et ses outre-mer. Je pense en particulier à une augmentation de la fiscalité du transport aérien, qui serait probablement fatale aux compagnies desservant l'outre-mer. D'une manière générale, la desserte aérienne entre la métropole et les territoires ultramarins était relativement compétitive avant la crise, grâce notamment à un nombre d'opérateurs élevé (jusqu'à cinq par liaison). Toutefois, les compagnies XL Airways et Level ont arrêté leurs activités respectivement fin 2019 et au printemps 2020. La compagnie Corsair, qui dessert notamment La Réunion et les Antilles, fait face à d'importantes difficultés financières et est mise en vente. Il convient donc, au regard des nombreuses incertitudes pesant sur le marché, de rester vigilant quant à l'évolution de la desserte de l'outre-mer dans les prochains mois.

Je souhaite également attirer votre attention sur l'interdiction des vols pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30, et en particulier sur la question des vols en correspondance, qui concerne l'outre-mer. Après des décennies d'investissements dans la haute vitesse ferroviaire, la desserte aérienne se réduit naturellement sur nombre de liaisons radiales comme Paris-Strasbourg ou Paris-Nantes. Il semblerait donc qu'il y ait une « maturité française » particulière pour envisager un certain niveau de substitution de l'avion par le train. Toutefois, la suppression de certains vols pourrait pénaliser directement la connectivité entre les régions de métropole et les territoires d'outre-mer, dans la mesure où les liaisons qui pourraient être supprimées concernent principalement l'aéroport de Paris-Orly qui dessert l'outre-mer. Là encore, il faudra être très vigilant dans la mise en œuvre de cette mesure, de manière à ne pas entraver la connectivité des territoires ultramarins.

Avec la crise, le secteur aérien est amené à se restructurer mais les liaisons indispensables et les aéroports doivent être préservés. Il faudra y veiller, sans perdre de vue que la France n'est pas uniquement continentale.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Monsieur le rapporteur pour avis Christophe Arend, je vous donne la parole pour présenter votre rapport sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ».

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ». J'ai le plaisir de vous présenter pour la deuxième année consécutive les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », dans un contexte sanitaire et économique très particulier.

Face à la crise que traverse notre pays, le plan de relance du Gouvernement doit soutenir très rapidement de nombreux pans de notre économie. Ce plan n'est pas qu'une réponse économique de court terme. En choisissant d'orienter trente milliards d'euros de crédits sur deux ans vers la transition écologique, le message du Gouvernement est clair : il faut saisir l'occasion qui se présente à nous pour accélérer la mutation de notre économie vers un modèle vertueux. Les politiques publiques financées par le programme 174 participent pleinement à cet objectif de transition écologique de long terme.

Je pense bien évidemment au dispositif de MaPrimeRénov', destiné à la rénovation énergétique des logements mais aussi aux aides à l'acquisition de véhicules propres, avec le bonus écologique et la prime à la conversion. Grâce au plan de relance, ces deux politiques vont bénéficier d'un budget supplémentaire de 3,28 milliards d'euros.

Avant de présenter plus en détail les mesures concernant ces deux politiques, je présenterai brièvement les autres actions du programme, qui seront financées à hauteur de 1,3 milliard d'euros pour 2021. La première d'entre elles est le chèque énergie. Doté de 853 millions d'euros, ce dispositif permet à 5,5 millions de bénéficiaires de recevoir un chèque d'un montant moyen de 150 euros pour payer leur facture énergétique. Son utilisation progresse régulièrement depuis sa création et devrait atteindre un taux d'usage global de 88 % en 2021. Je me félicite que notre Assemblée, lors de l'examen du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP), ait modifié la loi pour que les résidents des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) puissent utiliser ce chèque auprès de leur établissement, ce qui met fin à une inégalité de traitement difficilement compréhensible.

L'autre grande dépense du programme est l'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines », qui est dotée de presque 316 millions d'euros pour 2021. La plus grande partie de ces crédits sert à financer les prestations servies aux anciens mineurs par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM). Je souhaite attirer votre attention sur deux points. D'une part, la baisse des crédits alloués par l'État est régulière et supérieure au taux de fonte moyen de 7 % des bénéficiaires, ce qui n'est pas sans difficulté pour l'agence. D'autre part, la diminution naturelle du nombre d'ayants droit de l'agence doit amener à anticiper son devenir. Son expérience de l'accompagnement des personnes en perte d'autonomie, renforcée durant la première partie de la crise sanitaire, pourrait servir de pilote pour la mise en place de la cinquième branche de la sécurité sociale, couvrant le risque de perte d'autonomie. En tout état de cause, je pense que ce serait un immense gâchis de la laisser mourir.

J'évoquerai brièvement les crédits dédiés à l'accompagnement des fermetures des quatre centrales thermiques à charbon et de la centrale nucléaire de Fessenheim. L'État continue de soutenir les plans de territoire pour les cinq sites. Ainsi, 57 millions d'euros d'autorisations d'engagement seront disponibles en 2021 pour faciliter la reconversion de ces

sites, notamment dans le domaine des énergies renouvelables : photovoltaïque à Cordemais, éolien marin au Havre, pôle hydrogène à Saint-Avold. De plus, comme prévu par la loi relative à l'énergie et au climat, le Gouvernement a mis en place un accompagnement spécifique pour les salariés des centrales à charbon afin de faciliter leur recherche d'emploi.

Au sujet de l'augmentation des crédits dévolus à la surveillance de la qualité de l'air, l'État soutiendra tout particulièrement les associations régionales chargées de cette mission, en augmentant de 40 % leurs subventions, afin qu'elles puissent maintenir la qualité de leur équipement et qu'elles aient les moyens de surveiller des polluants émergents. Au total, ce sont plus de 40 millions d'euros de crédits qui financeront toutes les actions relatives à la surveillance de l'air.

J'en viens à présent aux actions qui bénéficient du soutien des crédits du plan de relance. Le soutien à la rénovation énergétique des logements achèvera sa mutation en 2021 avec l'universalisation de l'aide MaPrimeRénov'. Le Gouvernement a en effet décidé d'étendre le bénéfice du dispositif à l'ensemble des propriétaires occupants mais aussi aux propriétaires bailleurs et à toutes les copropriétés. Je salue cette extension du périmètre de la prime, qui répond aux nombreuses craintes qui s'étaient exprimées lors de sa création en 2020. Cette extension recrée une incitation financière pour les ménages aisés, qui restent les principaux initiateurs de travaux dans les logements privés. Mais, à l'inverse du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), un système d'écèlement des aides permettra de réserver la plus grande partie des crédits de MaPrimeRénov' aux ménages modestes. Ce système devrait en effet conduire à ce que les ménages des déciles 9 et 10 perçoivent environ 13 % du budget total de la prime, contre plus de 47 % du coût global du CITE. De plus, les primes pour les ménages aisés sont orientées vers les travaux de rénovation globale, qu'ils sont les plus à même de financer. Concernant les propriétaires bailleurs, l'accès à la prime doit également avoir un effet incitatif pour lancer les travaux. L'obligation pure et simple de rénovation ne saurait suffire en la matière. L'attribution de la prime sera donc sans contrepartie, mais pas sans contrôle sur les loyers. Lors des auditions, la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) m'a en effet indiqué que les dispositifs de contrôle des loyers dans les zones tendues seraient adaptés pour éviter un renchérissement des loyers après des travaux de rénovation énergétique. Enfin, MaPrimeRénov' Copropriétés permettra de faciliter le financement des travaux : le calcul et le versement de la prime se feront directement entre l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et le syndic, ce qui évitera des démarches administratives lourdes et multiples au niveau des copropriétaires. Au total, ce sont plus de 2,4 milliards d'euros d'autorisations d'engagement qui seront ouverts en 2021 pour MaPrimeRénov'.

L'effort budgétaire pour la rénovation énergétique des logements va toutefois au-delà de cette prime. En comptabilisant les autres aides dédiées, comme celle pour le logement social ou encore le coût de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à taux réduit pour les travaux, plus de 4,5 milliards d'euros publics soutiendront cette politique en 2021, auxquels il faut d'ailleurs rajouter les ressources tirées des certificats d'économies d'énergie, qui permettent d'injecter environ 4 milliards d'euros par an dans la rénovation énergétique, dont près de la moitié est orientée vers les ménages les plus modestes.

Compte tenu de la très grande tension actuelle sur les finances publiques, je considère donc que l'effort pour la rénovation énergétique des logements inscrit dans le PLF 2021 mérite d'être salué. Pour garantir que cet effort financier soit rapidement suivi d'effet, des évolutions doivent être engagées à court terme : faciliter les travaux des ménages et des entreprises, encourager voire rendre obligatoire le recours à l'assistance à maîtrise

d'ouvrage ou encore favoriser les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation.

Concernant les aides à l'achat de véhicules propres, 507 millions d'euros sont inscrits dans le programme 174 pour 2021 tandis que le plan de relance prévoit une enveloppe de 1,28 milliard d'euros. Ces crédits prolongent l'effort initié en 2020 dans le cadre du plan de relance pour l'automobile.

Le bonus écologique devrait donc continuer de soutenir le développement des voitures électriques dans le pays, dont la part de marché a atteint les 7 % en 2020. Le but est bien d'introduire de plus en plus de véhicules propres dans le parc automobile français, ce qui permettra d'ailleurs le développement, dans les années à venir, d'un marché de l'occasion attractif. Je pense donc qu'il faut maintenir un haut niveau de prime en 2021, afin d'accélérer encore la croissance du segment électrique dans les ventes de véhicules neufs.

Un bonus écologique pour les véhicules lourds fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène devrait par ailleurs être créé l'année prochaine. Il est important de soutenir l'achat de ce type de véhicules encore coûteux, mais très prometteurs d'un point de vue environnemental. Ces véhicules lourds sont de plus un débouché naturel pour les filières de l'hydrogène qui se mettent progressivement en place et qui seront soutenues par le plan de relance. Il s'agit d'un bel exemple de structuration de l'aide publique : celle-ci débute au niveau de la recherche, elle continue au moment de l'industrialisation des procédés et elle enclenche un cercle vertueux en facilitant les débouchés grâce au bonus pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

À l'autre bout du cycle de vie, la prime à la conversion continue d'accélérer la sortie des voitures les plus polluantes du parc automobile français. À ce titre, la prime bonifiée mise en place en juin 2020 a été un grand succès puisque l'objectif des 200 000 primes a été atteint en à peine deux mois. Ce sont donc environ 282 000 primes qui devraient être distribuées pour 2020, soit un total de plus de 800 000 primes depuis le début du quinquennat. L'objectif du million de véhicules polluants mis au rebut à l'issue du quinquennat semble donc parfaitement atteignable. Cela dépendra toutefois bien évidemment des évolutions du barème de la prime en 2021 ; sur ce point, je souhaite que les montants bonifiés pour les ménages modestes soient préservés car ils sont les premiers bénéficiaires du dispositif.

Concernant l'évolution plus générale des barèmes du bonus écologique et de la prime à la conversion, nous ne disposons pas d'informations précises sur les orientations pressenties par le Gouvernement. Un rapport sur la question, inscrit dans la dernière loi de finances rectificative pour 2020 à l'initiative de M. Jean-Marc Zulesi, n'a toujours pas été remis. Même si je ne doute pas que les décisions à venir continueront de soutenir la transition du parc automobile, je crois qu'il est important d'associer le Parlement à cette politique en l'informant plus en amont sur le sujet.

Pour conclure mon propos, je donne un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 174.

Mme Laurianne Rossi. J'interviendrai à propos du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Je remercie le rapporteur pour avis pour ses précisions. Ce budget est le reflet des conséquences dramatiques de la crise sanitaire sur le secteur aérien, durablement touché par le confinement et la fermeture des frontières de la plupart des pays. La baisse inédite des recettes de ce budget annexe en témoigne, en raison à la fois de la chute brutale et

durable du trafic aérien et de la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes, leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances aériennes. Cette baisse de recettes complètement inédite est compensée par un recours massif à l'emprunt, alors que la DGAC s'était engagée depuis plusieurs années à la fois dans une politique ambitieuse de maîtrise de ses dépenses en interne et de désendettement. Le budget annexe pourrait ainsi être amené à emprunter jusqu'à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020/2021, portant l'encours de la dette à un montant inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021. La croissance des échéances de remboursement de la dette n'est donc pas neutre et se traduit par une augmentation de 10 % des crédits du programme n° 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » entre la loi de finances initiale 2020 et ce PLF 2021.

Aussi dramatique soit-elle, cette crise constitue également une opportunité pour le transport aérien de se moderniser, d'innover et de participer à une relance du secteur de l'aéronautique davantage orientée vers des technologies plus durables en termes de transition écologique. À cet égard, le projet de budget annexe témoigne de cette volonté de préparer l'avenir et d'accompagner le secteur du transport aérien vers une meilleure prise en compte de la lutte contre la pollution de l'air mais aussi contre la pollution sonore, en misant sur les biocarburants, en optimisant les trajectoires de vol et en réduisant les nuisances sonores. La stabilité des crédits du programme n° 614 « Transports aériens, surveillance et certification » devrait permettre à la DGAC d'assurer ce contrôle de haut niveau en matière de sécurité, de sûreté et de réduction des nuisances. Ce projet de budget, toutefois, donne-t-il les moyens suffisants à la DGAC pour jouer un rôle important dans la transition environnementale du secteur ?

Mme Camille Galliard-Minier. Le groupe La République en Marche est fier des orientations majeures ressortant du PLF 2021 qui, cette année, est selon vos termes, monsieur le rapporteur pour avis, « un exercice hors normes ». Ce projet de loi a deux objectifs : permettre la relance de l'économie tout en la préparant à relever les défis de demain, qui seront assurément écologiques. L'examen pour avis des crédits affectés au programme 174 nous réunit aujourd'hui. Il s'articule autour de la nécessité, outre du soutien aux anciens mineurs, d'une mise en œuvre d'une politique énergétique valorisant le développement des énergies renouvelables et la lutte contre le réchauffement climatique. Deux axes majeurs apparaissent dans ce programme : la rénovation énergétique des logements ; le verdissement du parc automobile français. Ces axes se concrétisent à travers des aides directes destinées à l'accompagnement des Français à la transition énergétique. MaPrimeRénov' est reconduite, renforcée et elle évolue afin d'être accessible à l'ensemble des ménages et à de nouveaux publics, propriétaires bailleurs et copropriétés.

Vous évoquez dans votre rapport la nécessité de faciliter les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation. Pourriez-vous nous indiquer les leviers qui pourraient être mis au service de ce rapprochement ?

Le bonus écologique ainsi que la prime à la conversion des véhicules polluants sont confirmés. Ces deux dispositifs sont complémentaires puisqu'ils agissent, chacun, sur l'un des deux bouts de la chaîne de vie des véhicules. Les barèmes ont été modifiés pour rendre plus explicites ces deux aides. Pourriez-vous nous exposer sommairement ces modifications ?

Enfin, le chèque énergie est confirmé dans son principe et a été étendu, comme vous l'avez également rappelé, aux personnes résidentes des EHPAD et des unités de soins de longue durée (USLD). Il peut être utilisé directement pour payer son fournisseur d'énergie

mais aussi pour financer des travaux de rénovation. Pourriez-vous nous indiquer si cette dernière possibilité est connue et utilisée ?

Mme Nathalie Porte. Je remercie M. David Lorion pour la qualité de son rapport. Le secteur du transport aérien est durablement touché par la crise sanitaire, non parce qu'il est facteur de risque mais parce que les conditions de septaine, quatorzaine ou quarantaine imposées aux voyageurs réduisent le nombre de candidats au voyage. Budgétairement, cela a forcément un impact. Les infrastructures aéroportuaires sont moins utilisées ; les droits et redevances sont, en conséquence, moindres. Un autre élément pourrait affecter, lui aussi, ce budget du transport aérien. Il s'agit de la volonté de réduire voire de supprimer les vols de courte distance, dont le trajet est possible en moins de 2 heures 30 en train. Cette orientation pose question. Nous avons tendance à penser que la concurrence des différents modes de transport sur un même itinéraire permet de répondre aux besoins des différentes clientèles. En poussant le raisonnement, je peux vous assurer que sur les lignes où le train n'a pas de concurrent, le service rendu par la SNCF est catastrophique (suppression de trains, retards, etc.). Il faut donc bien mesurer les effets de telles décisions avant de les mettre en œuvre.

M. Pierre Vatin. M. Christophe Arend, merci pour votre rapport. À sa lecture, si certaines lignes semblent aller d'elles-mêmes puisqu'elles s'inscrivent dans la continuité de la politique engagée par le Gouvernement depuis trois ans, d'autres semblent toujours éloignées de la réalité et des préoccupations des Français ou semblent manquer de précision, du fait que certains financements apparaissent comme une sorte de prévisionnel, s'appuyant sur des bases partielles ou parcellaires. Ainsi en est-il du célèbre cas de Stocamine ; l'étude de faisabilité d'un déstockage complémentaire de déchets devait être restituée en septembre mais elle se fait toujours attendre. Nous avons l'impression de financer « à l'aveuglette ». Plus généralement, il est regrettable qu'aucune ligne de crédit n'apparaisse pour envisager un traitement sérieux et approprié de nombreux sites de déchets abandonnés dans notre pays et pour lesquels, malgré votre politique écologique et des effets d'annonce anciens, les riverains continuent de subir les nuisances et les risques sanitaires futurs. Ainsi en est-il de la décharge de Néry-Saintines dans l'Oise, déjà évoquée à titre d'exemple à plusieurs reprises, ici comme en séance publique, depuis trois ans.

De la même façon, si MaPrimeRénov' apparaît comme une rationalisation des aides à l'habitat et un élargissement de son bénéfice à tout un chacun, la traduction de son financement semble peiner à en évaluer les besoins. Qu'en est-il des résidences secondaires ? Par ailleurs, le dispositif tend à oublier ceux qui ont entamé des travaux sous l'ère ancienne mais qui ne sont pas achevés et qui ne sont pas éligibles à quelques jours près, y compris si leurs revenus sont modestes. Quant à MaPrimeRénov' Copropriétés, aucun indicateur n'est fourni pour y voir clair.

En revanche, je me réjouis de lire que vous souhaitez améliorer les procédures de certification « reconnu garant de l'environnement » (RGE). Il faudrait également prévoir un meilleur contrôle des entreprises *a posteriori*. Trop souvent, l'entreprise bénéficiaire s'occupe de percevoir la subvention mais oublie d'achever le chantier.

Enfin, il est dommage qu'en face de la lecture des lignes budgétaires évoquant la revitalisation des territoires accueillant les centrales thermiques à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim, aucun rappel ne porte sur les sites eux-mêmes, dont le démantèlement nécessitera dépollution et financement, dont nous devinons qui en assumera la charge, y compris par le truchement de plans de financement *a priori* suffisamment prévoyants.

Mme Florence Lasserre. Je vous remercie, M. David Lorion, au nom de mon groupe, pour votre rapport qui nous rappelle l'impact de la crise sanitaire sur de nombreux secteurs économiques. Afin d'atténuer les dégâts dans le transport aérien et d'aider à traverser la crise liée au coronavirus, le Gouvernement a accepté d'apporter une aide financière conséquente au secteur aérien, dont Air France. En contrepartie, cette compagnie doit engager de nombreux changements, parmi lesquels la réduction de l'offre de vols intérieurs. Cet engagement s'inscrit dans la droite ligne des propositions de la Convention citoyenne pour le climat, qui avait notamment demandé la suppression de certains vols intérieurs d'ici 2025. Si cette transformation progressive emporte tout notre soutien, j'estime toutefois qu'elle ne doit pas s'effectuer au détriment de nos concitoyens. Air France a d'ores et déjà annoncé la suppression de plusieurs liaisons pour lesquelles l'alternative en train est, dans certains cas, bien supérieure aux 2 heures 30 de trajet. C'est le cas notamment sur mon territoire pour la desserte de l'aéroport Biarritz-Pays basque, où la compagnie aérienne *low cost* Transavia a pris le relais de la navette d'Air France pour assurer les liaisons vers Orly. Je crains que le remplacement d'Air France par d'autres compagnies sur certaines lignes intérieures ne présente aucun bénéfice du point de vue environnemental et soit de surcroît source d'un appauvrissement du service offert aux voyageurs. Or, nous le savons, en matière de transports, appauvrir une offre de service conduit dans un premier temps à une baisse de la fréquentation et à terme, à la fermeture de lignes. Ainsi, monsieur le rapporteur pour avis, que pensez-vous de ce remplacement progressif de certaines liaisons métropolitaines par d'autres compagnies ? Ne craignez-vous pas une descente en gamme dans le service offert ainsi qu'un isolement de certains territoires qui ne bénéficient pas de liaisons soumises à obligation de service public ?

Mme Nadia Essayan. En ce qui concerne la thématique « Énergie, climat et après-mines », j'aborderai un sujet qui n'est pas traité dans le rapport mais qui doit avoir toute sa place dans la transition énergétique, à savoir la méthanisation. Cette technologie, basée sur la dégradation de la matière organique par des micro-organismes, est un procédé très utilisé dans l'agriculture. Elle comporte de nombreux avantages tels que la valorisation des déchets ou la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Cette pratique se heurte malheureusement à deux limites. Elle reste tout d'abord relativement méconnue et souffre de nombreux préjugés. Certains craignent de voir disparaître des cultures alimentaires. L'utilisation d'effluents d'élevage dans un contexte de vision sociétale défavorable à l'élevage suscite également des critiques. Enfin, certains acteurs soulignent de possibles nuisances olfactives et visuelles.

Par ailleurs, la méthanisation souffre d'un manque de reconnaissance des pouvoirs publics. La dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) a acté un soutien important à la filière du photovoltaïque et de l'éolien terrestre, au détriment de la méthanisation, dont les objectifs de déploiement n'augmentent quasiment pas entre 2023 et 2028. Ces deux limites ne sont pas de nature à rassurer les acteurs de la filière ni à inciter les agriculteurs à se lancer dans cette voie.

Cependant, des projets naissent dans nos territoires, qu'il faut soutenir. Dans ma circonscription, à Marmagne, le projet Agrametha permet aux agriculteurs de diversifier leurs revenus, en trouvant de nouveaux débouchés aux coproduits agricoles et agroalimentaires. Or le produit actuel du procédé et les contraintes administratives limitent encore l'expansion d'un tel procédé vert.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais, au nom du groupe MoDem et démocrates apparentés, que nous puissions soutenir auprès du Gouvernement la définition d'une stratégie nationale et régionale pour le développement de la méthanisation. Cette filière a besoin d'une planification de long terme, adaptée selon les territoires et destinée à valoriser cette pratique

auprès des citoyens. La difficulté d'acceptation sociale pourrait être en effet largement absorbée par une meilleure articulation des planifications territoriales mais également par une meilleure appropriation par les collectivités.

M. Gérard Leseul. Nous partageons les observations du rapporteur pour avis sur le transport aérien, qui subit probablement la pire crise de son histoire, avec une crise sanitaire qui n'est pas terminée. Le retour au niveau de trafic antérieur à la crise n'est pas attendu avant 2024. Dès le début de la crise, un large plan de soutien du secteur de 15 milliards d'euros a été mis en place. Il faut saluer cette réactivité et l'ampleur du plan proposé. Toutefois, nous pouvons pointer le déséquilibre entre les 15 milliards d'euros de ce plan et les 1,5 milliard d'euros consacrés aux activités de recherche et de développement de la filière aéronautique. N'aurait-il pas été plus judicieux d'accroître cette part, d'apporter en quelque sorte une conditionnalité de développement, pour préparer l'ensemble de l'écosystème aéronautique à opérer sa transition et ainsi mettre toutes les chances de notre côté pour développer l'avion du futur, neutre en émissions de gaz à effet de serre et un futur fleuron de l'économie française ? Par ailleurs, le Gouvernement continue de mettre totalement de côté la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, consistant à mettre en place une écocontribution. Bien ciblée sur les classes affaires et l'utilisation des jets privés, celle-ci pourrait pourtant avoir beaucoup de sens en termes de justice sociale et contribuer à la transition du secteur dans les années à venir.

Le programme « Énergie, climat et après-mines » comporte encore de nombreuses contradictions, empêchant de basculer complètement dans une véritable transition écologique. Le bonus de 1 000 euros, sans condition de ressources, pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion, en est une parfaite illustration. Le dispositif semble intéressant sur le papier mais pour un ménage modeste, qui cherche à préserver son pouvoir d'achat, le choix est clair. Pour une ZOE d'occasion, il faut compter pas loin de 10 000 euros, soit trois fois plus que pour des modèles de type Citroën C3 ou Renault Twingo roulant au diesel. Il est donc logique de se demander si ce type de bonus n'aurait pas intérêt à être mieux ciblé sur certains ménages, pour être pleinement incitatif. Enfin, vingt dépenses fiscales ont été classifiées comme étant défavorables à l'environnement, pour un montant estimé à près de 1,4 milliard d'euros. La très grande majorité de ces dépenses correspondent à des exonérations, à des réductions de tarif et de taux de taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques. Cela envoie un signal contradictoire avec les objectifs nationalement affichés. Pour plus de cohérence, il faudrait revoir cette fiscalité et inciter encore plus au report modal et aux modalités de transport plus douces. À cet égard, le groupe Socialistes et apparentés a apporté de nombreuses propositions et continuera à le faire dans le cadre de ce PLF 2021.

M. François-Michel Lambert. S'agissant du transport, qu'il soit aérien ou routier, de passagers ou de marchandises, nous nous posons rarement la question de son origine et de sa destination ainsi que de la manière d'agir pour faire baisser le besoin. Il s'agit pourtant du grand enjeu de demain. La France connaît une croissance démographique de près de 200 000 habitants par an (soit près d'un million au bout d'un quinquennat) et une moyenne de 3 déplacements par jour et par personne, tous modes confondus. Ainsi, environ un million de personnes supplémentaires auront été comptabilisées entre notre prise de responsabilité en 2017 et la fin de notre mandat en 2022, ainsi que 3 millions de déplacements quotidiens, sauf à adopter une stratégie d'aménagement du territoire visant à faire baisser la croissance ininterrompue du besoin de déplacements. Tout repose sur notre capacité à repenser le territoire. Le groupe Libertés et Territoires exprime l'absolue nécessité de revoir l'approche en termes d'aménagement du territoire. Aujourd'hui s'ouvre, face à la crise, la question du

télétravail. Tout le monde met en exergue l'urgence de déployer le télétravail, non pas seulement pour répondre à la crise mais également pour repenser l'aménagement du territoire.

J'aborderai à présent le rapport sur l'après-mines, dont j'étais le rapporteur pour avis dans la précédente législature. Je vous remercie d'avoir souligné l'importance des différentes caisses, notamment l'ANGDM, qui est très souvent stigmatisée car présentée comme archaïque et coûteuse alors que, comme vous l'avez dit et je vous soutiens totalement en ce sens, ce pourrait être un modèle. Pourriez-vous préciser comment vous envisageriez la prise en compte du modèle de cette caisse dans le cadre de la cinquième branche de sécurité sociale ?

En ce qui concerne la fermeture des centrales à charbon, vous n'êtes pas sans savoir que l'une des quatre existantes est située sur ma circonscription, à Gardanne. J'ai noté que vous ne l'avez pas citée dans le cadre des projets à venir. Nous rencontrons de grandes difficultés à fermer le groupe charbon, face à une absence de proposition concrète et de vision. L'État n'est pas à la hauteur de l'enjeu, en essayant de reproduire ce qui a réussi dans d'autres territoires, à Fessenheim ou à Saint-Avold, alors que le territoire est totalement différent, très urbain, à dix minutes du centre-ville d'Aix-en-Provence et à vingt minutes du centre-ville de Marseille, c'est-à-dire dans une conurbation de plus d'un million d'habitants. Nous ne devons pas apporter la même réponse que dans d'autres territoires, ce qui constitue la grande difficulté.

M. Hubert Wulfranc. En matière d'énergie et de climat, vous avez indiqué un engagement global de 4,5 milliards d'euros. Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause l'effort calibré sous le coup du budget courant et du plan de relance, *via* notamment MaPrimeRénov' et l'engagement sur la rénovation des logements privés. Nous souhaitons néanmoins le relativiser. Cet effort reste en effet insuffisant et non pérenne à terme. Il conviendrait, sur les seules passoires thermiques, d'opter pour un engagement annuel de 3,2 milliards d'euros sur plusieurs années.

Quant aux objectifs de massification et de relèvement des normes, nous aurions préféré, sur le premier point, plutôt que le tout public, un équilibre plus adéquat de la répartition des crédits en direction des programmes de l'ANAH, notamment des programmes « Habiter mieux », centrés sur les ménages modestes et très modestes. Par ailleurs, d'un point de vue purement technique, le relèvement des normes et l'élargissement à des bouquets de travaux plus cohérents afin d'atteindre les objectifs de rénovation énergétique, s'ils sont légitimes, rendent plus exigeants les engagements financiers des ménages. Comme le souligne la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), les bouquets de travaux plus qualifiés entraînent des coûts directs et indirects en termes d'engagement financier.

Par ailleurs, un problème porte sur le chèque énergie. Le rapport souligne une baisse de 1,5 % des crédits qui y sont affectés, eu égard à l'estimation du taux d'utilisation du dispositif les années précédentes, dont vous indiquez vous-même qu'il n'est pas stabilisé à ce jour. C'est la démonstration même d'une sous-estimation majeure de la crise. Il y avait matière à un effort d'ordre social majeur eu égard à la croissance exponentielle de la précarité à laquelle nous assistons. Le nombre de personnes au-dessous du seuil de pauvreté a crû d'un million. La précarité énergétique risque d'augmenter de manière significative. Dans ce contexte, nous constatons que le chèque énergie n'a pas fait l'objet d'une attention particulière de la part du Gouvernement. Nous revendiquons son augmentation, compte tenu de la crise sanitaire. Nous le comptons à votre débit.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Nous le savons tous, la diminution du nombre de passagers liée à la fermeture des aéroports a entraîné une diminution importante des recettes, estimée à 80 % en 2020 et à 40 % en 2021, qui nécessite un emprunt estimé par la DGAC à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020 et 2021, ce qui porterait l'encours de dette à 2,6 milliards d'euros fin 2021. Il s'agit d'un coup très dur mais également d'une opportunité pour accélérer la transition technologique. Le budget est-il suffisant pour cette transition ? Le plan de soutien pour la recherche et le développement atteint 1,5 milliard d'euros pour la filière aéronautique. Le budget est suffisant jusqu'en 2022 mais que se passera-t-il de 2022 à 2035 ? L'effort se poursuivra-t-il ? Si l'entreprise Airbus est très satisfaite aujourd'hui de l'effort réalisé jusqu'en 2022, elle a précisé que si celui-ci n'était pas continu entre 2022 et 2035, l'objectif de disposer d'un prototype à hydrogène, sur des liaisons courtes dans un premier temps, ne pourrait se concrétiser. Pour pouvoir mettre en service des avions à hydrogène sur des liaisons courtes en 2035, un effort continu doit être réalisé jusqu'à cette date avec peut-être des étapes, des ruptures technologiques et l'utilisation plus importante du fuel vert, produit à base d'algues essentiellement. Il est à noter que l'apport de fuel vert ne constitue pas en soi une rupture technologique. Cette rupture est liée à l'utilisation de l'hydrogène dans les moteurs à propulsion.

La concurrence entre le train et l'avion ne devrait pas exister. Ces deux modes de transport ne sont pas de la même génération. Il faut considérer tous les modes de transport. L'avion ne concurrence jamais le train et les opérateurs aéronautiques restent sur les liaisons rentables. Quelques trajets, Lyon-Paris ou Lille-Paris, demeureront, alors qu'ils sont les plus inutiles. Les liaisons reliant des grandes villes entre elles existeront toujours, même si elles sont à moins de 2 heures 30 de Paris. En revanche, les liaisons avec les petites villes s'arrêteront. Nous le voyons avec la liaison Paris-Biarritz, qui sera remplacée par un vol Transavia, dont nous savons que les avions seront plus polluants que ceux d'Air France et que le service sera de moins bonne qualité. Ce service sera mis en place pour les petits aéroports et les régions les moins bien desservies en aéroport et en train. Des services aéronautiques moins performants seront proposés et j'ai bien peur que plus vous vous éloigniez de Paris, plus ce type de proposition soit majoritaire. Il faut faire attention à l'idée de supprimer les liaisons qui ne sont pas rentables pour les remplacer par des liaisons de moins bonne qualité, sous prétexte que l'avion pollue.

Une aide financière de 7 milliards d'euros a été apportée à Air France. Elle était nécessaire pour ne pas que la compagnie disparaisse mais il ne s'agit pas de la seule compagnie à effectuer des liaisons aériennes. De très nombreuses compagnies régionales dans l'hexagone et en dehors rencontrent de sérieuses difficultés. L'amendement portant sur la compagnie Aircalin, que nous examinerons tout à l'heure, montre que dans un territoire comme le Pacifique, cette compagnie est absolument indispensable pour la liaison sanitaire de l'ensemble des îles de la Polynésie. Nous voterons toutefois majoritairement contre cet amendement, qui consiste à financer Aircalin avec 40 millions d'euros. Il reste que si cette compagnie disparaît, comment les îles du Pacifique, qui sont des îles françaises, seront-elles desservies ? Cette situation se reproduit dans les Caraïbes et l'Océan indien.

Par ailleurs, il est vrai qu'un déséquilibre est constaté entre le soutien immédiat pour la survie de l'aéronautique, de 15 milliards d'euros, et celui concernant la recherche et le développement, de 1,5 milliard d'euros. Tout le monde nous a dit que cette somme de 1,5 milliard d'euros était suffisante jusqu'en 2022 mais il est peut-être nécessaire d'acter dès aujourd'hui la mise en place d'un plan pluriannuel de recherche et d'investissement jusqu'en 2035, pour aller vers cette rupture technologique.

Les prétendues bonnes idées, telles que la mise en place d'une écotaxe, sont très populaires. Il n'est pas possible de s'exprimer contre une écotaxe pour les classes affaires ou les premières classes car elles concernent les riches, qu'il est toujours bienvenu de critiquer. Reste qu'en conséquence, des hubs risquent de se développer en dehors de Paris. Les vols long-courrier avec beaucoup de voyages d'affaires ne sont pas si nombreux. Ils concernent essentiellement le Japon, la Chine et les États-Unis. Les vols ne partiront plus de Paris mais de Londres, Frankfort ou Madrid. Le transport se réorganisera de manière à ce que les voyageurs ne payent plus d'écotaxe en partant d'autres capitales européennes. Une écotaxe ne peut pas être uniquement française. Un travail est mené avec l'ensemble des compagnies européennes et mondiales pour essayer de trouver des solutions afin de taxer la pollution avec un management mondial. Une écotaxe portant uniquement sur le trafic français serait contreproductive. Elle consisterait à réorienter l'ensemble du trafic français au bénéfice de toutes les autres compagnies européennes et au détriment de l'écosystème français. Il n'est pas possible d'être franco-français dans le transport aérien. Tous les interlocuteurs que nous avons reçus nous ont dit qu'ils y réfléchissaient mais que l'application devrait être concomitante dans toute l'Europe, voire dans le monde, pour être utile. Adoptée uniquement en France, cette écotaxe engendrerait, d'après la DGAC, la perte de 6,5 milliards d'euros de produit intérieur brut (PIB) et la suppression de près de 150 000 emplois, correspondant au nombre d'emplois dont la création est souhaitée dans le cadre du plan de relance.

Il existe en effet un problème d'aménagement du territoire. Il est possible de télétravailler davantage, de transformer les modes de déplacement ou de travailler plus près de chez soi. Mais souvenez-vous, j'ai interrogé la ministre de l'enseignement supérieur sur Parcoursup lors de son audition. Cet algorithme entraîne une mobilité inédite des étudiants. Certains sont obligés d'aller faire leurs études dans des villes très éloignées de leur lieu d'habitation parce que leurs résultats scolaires ne correspondent pas à l'université la plus proche de chez eux. Des dizaines de milliers d'étudiants sont dispersés dans toutes les universités de France et doivent revenir chaque week-end à leur domicile. J'ai souligné ce problème à la ministre. 80 % des étudiants ultramarins sont obligés de quitter leur île pour réaliser leurs études dans l'hexagone alors que la proportion était auparavant en deçà de 50 %, non pas parce qu'ils le souhaitent mais parce que Parcoursup est mal calibré sur les distances entre le domicile et l'université. Il s'agit d'un réel exemple de mauvais aménagement.

S'agissant du télétravail, la crise de la covid-19 constitue plutôt une opportunité en faveur de son augmentation. Je demande depuis l'année dernière au Président de l'Assemblée nationale que les députés d'outre-mer puissent télétravailler dans les commissions. Jusqu'à l'année dernière, cela nous avait toujours été refusé. Il a fallu la crise de la covid-19 pour que cette possibilité soit envisagée. Des actions doivent être prises, pour augmenter le télétravail et le travail au plus proche de l'endroit où nous nous trouvons.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. Si un point positif doit émerger de cette crise, c'est bien la transition écologique et énergétique comme facteur de croissance économique et non l'inverse. Il me semble qu'il s'agit d'une position forte des politiques engagées dans le programme 174.

Vous m'interrogez sur les difficultés que rencontrent un certain nombre d'instituts pour passer de la recherche à l'exécution. Nous avons eu l'occasion d'auditionner une dizaine de chercheurs des instituts Carnot, dont les travaux sont coordonnés par l'Agence nationale de la recherche. Tous les chercheurs ont été unanimes pour nous expliquer que la multi-tutelle ministérielle et la longueur du temps administratif les empêchaient d'intégrer dans le domaine de la rénovation énergétique de vraies innovations scientifiques vers l'opérationnel, constitué

aujourd'hui par le monde de l'entreprise. La recherche est aujourd'hui une compétition mondiale, où la vitesse est un facteur prépondérant.

Le bonus écologique a été porté à 7 000 euros pour les véhicules électriques coûtant moins de 45 000 euros. La prime à la conversion est par ailleurs bonifiée pour les ménages modestes, qui y ont davantage recours qu'au bonus puisqu'ils acquièrent davantage de véhicules d'occasion. L'impact sur l'environnement n'est pas négligeable puisque les nouveaux véhicules dont ils feront l'acquisition, bien que thermiques, seront beaucoup moins polluants.

En ce qui concerne les chèques énergie, très peu ont été utilisés pour des travaux. Nous les estimons à 1 500. Le chèque possède une valeur trop faible pour permettre de se lancer avec ce seul dispositif dans des travaux. Il peut néanmoins être cumulé à cette fin durant plusieurs années.

Nous avons décelé un problème de communication évident des différents dispositifs vers le citoyen. Le fait qu'un certain nombre de dispositifs soient centralisés par l'ANAH devrait en rendre la communication plus aisée. Dans le cadre du programme, l'ANAH disposera de 29 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires pour gérer cette centralisation.

Je salue l'approbation globale de M. Pierre Vatin en préambule à propos de l'effort gouvernemental dans le cadre du programme 174. Vous n'êtes pas sans savoir que Stocamine correspond à des travaux miniers. Nous avons cru au départ que la gestion pourrait passer par de la simple manutention comme dans tout entrepôt de stockage mais nous nous sommes trompés. Il a fallu avoir recours à d'anciens mineurs, venant pour beaucoup de ma circonscription de Forbach et qui avaient rejoint une entreprise allemande continuant à réaliser des travaux miniers. Ceux-ci sont allés voir ce qu'il était possible de déstocker et de trier sur place. Ils se sont rendu compte que l'influence du terrain avait été sous-évaluée. Des galeries de 10 mètres de large n'en font plus que 5 et complexifient les interventions. Par ailleurs, la crise sanitaire peut expliquer que le nouveau rapport attendu à propos du confinement ou du stockage ait pris du retard, ce que je déplore.

J'en viens à la réforme du label RGE, qui est complexe. Il semblerait même que certaines entreprises souhaitent renoncer au label. Un certain nombre de contrôles sur site sont prévus dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE). Le pôle national des certificats d'économies d'énergie (PNCEE) a passé un marché pour effectuer le contrôle de ces CEE.

En ce qui concerne les résidences secondaires, le Gouvernement a quelque peu infléchi sa position précédente, lorsqu'il avait décidé de se centrer beaucoup plus sur les ménages les plus modestes. Une extension sur les déciles avait été obtenue moyennant des travaux de rénovation globale. Nous les étendons aujourd'hui encore mais nous conservons la ligne politique qui consiste à orienter l'aide vers les ménages les plus modestes. Ce sont eux qui sont aujourd'hui les plus touchés dans leur quotidien lorsqu'ils habitent dans des passoires thermiques. Les plus modestes ne sont pas le plus souvent ceux qui disposent de résidence secondaire. Il est évident que l'effort portera donc davantage sur la résidence principale que sur la résidence secondaire.

En ce qui concerne la rationalisation, nous avons évoqué dans notre rapport l'assistance à maîtrise d'ouvrage plus ou moins obligatoire, qui nous semble aller dans ce sens.

En ce qui concerne les projets de territoire et la non-prise en charge environnementale des sites des centrales charbon, je ne peux que vous apporter ma modeste expérience du site Émile Huchet à Saint-Avold, voisin de ma circonscription. Une convention a été signée entre Storengy et GazelEnergie pour une reconversion hydrogène. À chaque instant, les élus locaux impliqués dans les projets de territoire sont très attentifs à la remise en état de ces sites qui, comme vous le dites bien souvent, ont été pollués par un passé industriel très long dont nous avons tous bénéficié.

Par ailleurs, je suis tout à fait favorable à la méthanisation. Il s'agit d'un élément capital, dont nous ne pourrions pas nous passer dans le futur. Malheureusement, cette question était jusqu'à présent traitée dans le compte d'affectation spéciale, rattaché au programme 174 jusqu'à l'année dernière. Elle est dorénavant traitée dans le cadre du programme 345. Il ne s'agit donc pas d'une négligence de notre part. Ayant dans ma propre circonscription l'un des précurseurs français de la méthanisation, le Sydeme, qui dispose de plusieurs unités de méthanisation, permettant de faire circuler les véhicules de collecte de déchets, ce sujet aurait bien évidemment éveillé mon attention.

En ce qui concerne le reste à charge pour l'acquisition de véhicules propres, le bonus doit dans un premier temps augmenter la part de véhicules électriques. Cela augmentera mécaniquement, dans un second temps, la part de véhicules électriques d'occasion disponibles. La prime à la conversion sert aux ménages les plus modestes pour acheter des véhicules d'occasion. Aujourd'hui, le marché de l'occasion est encore composé de véhicules thermiques. Nous souhaitons qu'il soit constitué demain également de véhicules électriques, qui pourront bénéficier à nos compatriotes les plus modestes.

Je suis content de trouver chez M. François-Michel Lambert un soutien pour défendre le devenir de l'ANGDM. Il ne s'agit pas d'un sujet politique mais d'un sujet de bon sens, que je vous invite à défendre avec moi. Cette ANGDM a, pendant la crise sanitaire, mené une action exceptionnelle, tant du point de vue médico-social que du point de vue du maillage territorial. Elle arrive à gérer des maisons des aidants, à maintenir un équilibre entre médecins généralistes et spécialistes en s'appuyant sur la sécurité sociale minière et la médecine dans les mines, dans des territoires où le maillage médical pourrait être désertifié.

Je suis très attentif à la situation de la centrale de Gardanne puisque l'entreprise gestionnaire, GazelEnergie, est la même qu'à Saint-Avold. Il me semble qu'un projet de biomasse existait sur le site de Gardanne. Le contexte social actuel, très tendu sur le site de votre circonscription, suscite des craintes avérées sur la pérennisation du site. Sachez néanmoins que ces deux sites sont étroitement liés dans mon esprit et qu'à chaque fois que nous examinons la situation du site Émile Huchet, nous évoquons, aussi bien avec les entrepreneurs qu'avec les salariés et les représentants syndicaux, l'avenir de Gardanne.

Je perçois, M. Hubert Wulfranc, un paradoxe dans votre question puisque vous partagez, tout comme nous, la volonté farouche d'orienter l'aide vers nos compatriotes les plus fragiles et de faire de l'égalité des chances un fer de lance et un guide dans notre pays. En ce sens, je ne comprends pas comment vous pouviez faire référence aux arguments de la CAPEB. Celle-ci essaie d'organiser elle-même des types d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour que les gens puissent être indemnisés au mieux. Elle était très inquiète du fait que l'aide soit portée sur les plus fragiles, en sortant les plus aisés du dispositif, qui représentaient 57 % du CITE. Sachez que nous sommes totalement en phase pour porter l'ensemble de notre aide sur les plus fragiles.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Je propose à présent de laisser la place aux questions.

Mme Danielle Brulebois. M. David Lorion, vous avez expliqué que les petits aéroports avaient une place nécessaire et que les liaisons entre les petites villes devaient être maintenues. Vous écrivez que la région apparaît comme la cheffe de file naturelle. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) permet aujourd'hui à toutes les collectivités d'intervenir dans la gestion et l'exploitation des aéroports. Pensez-vous qu'il faudrait clarifier les compétences ?

M. Christophe Arend, l'effort gouvernemental pour la rénovation énergétique des bâtiments est inédit. Des sommes importantes sont mobilisées. Qu'est-il prévu pour lutter contre la fraude à la rénovation énergétique, qui s'est produite avec le dispositif de rénovation des combles à un euro ou celui d'isolation par l'extérieur à un euro ? Comment pouvons-nous vérifier que l'argent public atteint bien sa cible ?

M. Jean-Marie Sermier. M. David Lorion nous a rappelé que nous étions en crise dans le secteur aéronautique mais que la recherche aéronautique continuait, dans la perspective du moteur décarboné de demain, notamment à l'hydrogène, ce qui fera de l'avion l'un des moyens de transport les plus sérieux et les moins polluants. Nous avons besoin des petits aéroports. Aujourd'hui, un aéroport de petite taille joue un rôle essentiel dans le maillage français : celui de Dole-Jura, dont le financement a été amputé par la région Bourgogne-Franche-Comté, sous la pression des lobbies écologistes. Ne pensez-vous pas que l'État devrait rappeler à l'ordre l'ensemble des collectivités en charge des infrastructures aéroportuaires pour permettre d'assurer que demain, des infrastructures de haut niveau soient toujours présentes dans notre pays ?

Mme Frédérique Tuffnell. Je me satisfais de toute politique énergétique en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et favorable au climat. Si des progrès sont à souligner sur le programme 174 par les crédits engagés, je tiens à attirer votre attention sur les inégalités sociales, les précarités et la vulnérabilité qui vont se renforcer en 2021 du fait de la crise de la covid-19. Je crains que les budgets ne bénéficient qu'aux ménages les plus aisés. Comment rendre acceptables et suffisants ces dispositifs de transition en cette période de récession et de grande instabilité sociale ?

Ma deuxième question porte sur l'aéronautique. 1,5 milliard d'euros sont alloués à des activités de recherche et de développement, pour préparer la décarbonation de l'aviation. Néanmoins, des crédits sont-ils affectés pour l'accompagnement des changements de compétences et l'évolution vers les métiers de demain dès 2021 ? Il faudra compter sur de nouveaux métiers et il ne me semble pas que le rapport les mentionne.

M. Michel Delpon. Ce budget de recherche de 1,5 milliard d'euros pour l'avion à hydrogène du futur est très important, même si du temps sera nécessaire pour y arriver. Un avion à hydrogène a volé en Angleterre ce mois-ci et j'ai participé la semaine dernière au lancement d'un avion hybride. Puisque l'avion du futur ne verra le jour qu'en 2025 voire 2035, il est possible de travailler entre-temps sur des avions hybrides, électriques, thermiques avec mutation sur l'hydrogène. La société VoltAero a lancé le Cassio, qui est en train de faire le tour de France. Il s'agit d'une étape transitoire, qui pourrait être intéressante puisque cet avion hybride ne rejette aucune émission et est sans pollution sonore.

M. Vincent Descoeur. Je remercie M. David Lorion d'avoir mis en évidence le rôle majeur du maillage aéroportuaire français en termes d'aménagement du territoire, citant à juste titre l'exemple d'Aurillac, qui illustre parfaitement cet enjeu de développement économique. Je souhaitais l'interroger plus largement sur l'avenir des plateformes régionales. Je pense en particulier à celle de Clermont-Ferrand qu'il a citée dans son rapport.

M. Christophe Arend, la gouvernance des certificats d'économies d'énergie mobilise des ressources considérables, près de 4 milliards d'euros par an dans la période à venir, qui échappent totalement au contrôle du Parlement. Que préconisez-vous pour y remédier et pour faire gagner le dispositif en visibilité et en efficacité ?

M. Gérard Leseul. Suite au conseil de défense écologique, le ministre des transports prévoyait bien, en juillet, la mise en place d'une écotaxe de 1,50 euro pour la classe économique et de 9 euros pour la classe affaires en Europe. Le chiffrage par le ministère était estimé à 182 millions d'euros. Je ne comprends pas pourquoi cela aboutirait aux chiffres évoqués tout à l'heure dans votre réponse, à savoir des dizaines de milliers de pertes d'emplois et des recettes fiscales à hauteur de milliards d'euros.

Mme Nathalie Sarles. Je souhaite réagir aux propos de M. David Lorion sur Parcoursup. Pour avoir travaillé sur ce sujet dans le cadre d'un rapport, je ne partage pas son avis au sujet de la mobilité des étudiants. Des quotas géographiques ont en effet été introduits dans Parcoursup. Par exemple, à l'université de Saint-Étienne dans la Loire, 85 % des étudiants sont issus de la Loire, de la Haute-Loire et de l'Ardèche. Dans la mesure du possible, les étudiants restent dans leur académie ; les quotas intègrent cet objectif.

M. Jean-Yves Bony. L'association internationale du transport aérien a averti que les nouvelles taxes proposées en France ne réussiraient pas à décarboner le secteur de l'aviation mais risquaient de supprimer 150 000 emplois. En pleine crise sanitaire et économique, il est normal de se poser la question de l'opportunité d'une écotaxe. Lors de vos différentes auditions, avez-vous eu la confirmation de ce que prétend l'association internationale du transport aérien ?

M. Jean-Pierre Vigier. Je souhaite insister sur les petites lignes aériennes. L'un des piliers pour développer nos territoires ruraux est le maintien des lignes aériennes. L'État doit se donner les moyens financiers de soutenir ces lignes. Je citerai deux exemples : Loudes/Clermont-Ferrand en Haute-Loire et Clermont-Ferrand/Paris. Il est indispensable de maintenir ces lignes. L'attractivité des territoires en dépend. Les collectivités territoriales, la région et le département aident financièrement. Il faut que l'État soit aussi au rendez-vous. Il en va de l'égalité d'accès aux services en milieu rural. Pensez-vous qu'avec ce budget, les crédits sont suffisants pour maintenir ces petites lignes ?

M. David Lorion, rapporteur pour avis. En ce qui concerne Parcoursup, je n'ai pas affirmé qu'aucun paramètre de distance n'existait mais qu'il n'en existait pas pour les outre-mer. Il n'est pas possible de renseigner dans Parcoursup un lieu d'habitation à 24 000 kilomètres. Le paramétrage est mal conçu et oblige des étudiants d'outre-mer à venir en métropole alors que la même formation existe sur leur territoire. Il contraint à des mobilités par avion, qui ne sont pas spécialement nécessaires. Il doit être revu pour l'outre-mer. Je l'ai déjà signalé mais je ne crois pas qu'une modification ait été réalisée.

En ce qui concerne les petits aéroports et le rôle de la région, la loi NOTRe et la mise en place des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des

territoires (SRADDET) placent les aéroports dans un échelon régional. Dans beaucoup de cas, les régions accompagnent les aéroports. Reste que certaines ne les soutiennent pas et dans ce cas, les aéroports fermeront. La difficulté est qu'une infrastructure, dont nous savons qu'elle sera nécessaire dans dix ou quinze ans, fermera. Il est vrai qu'aujourd'hui, la pollution des avions génère des problèmes écologiques mais la fin du moteur thermique et le passage à un moteur hydrogène ou électrique rendra nécessairement plus cohérente et rapide et moins polluante l'utilisation du transport aérien par rapport au transport terrestre ou ferroviaire. Dans dix ou quinze ans, ces petits aéroports seront donc nécessaires parce qu'ils seront beaucoup plus utiles que la construction d'un chemin de fer. Il importe de s'inscrire dans une perspective longue, afin de ne pas fermer les infrastructures dont nous aurons besoin dans dix ou quinze ans parce que la rupture technologique aura permis d'utiliser beaucoup plus d'aéronefs pour les transports courts et longs. Il importe d'adopter une vision à long terme, qui ne soit pas celle, immédiate, centrée sur la seule pollution. Un moment un peu délicat doit être passé, en soutenant les aéroports dans l'ensemble des régions.

Si l'écotaxe rapportait 180 millions d'euros, la faiblesse de la somme ne justifierait pas sa mise en place. Je vous confirme que la DGAC a bien avancé le chiffre de 4,2 milliards d'euros concernant l'augmentation de la fiscalité et la perte de 150 000 emplois, sur la base de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Le chiffrage de la DGAC sur cette question est consultable. Ces chiffres peuvent être certifiés par la DGAC elle-même.

L'aéroport de Dole est un aéroport du nouveau monde. Il sera toujours moins cher d'aller en avion électrique ou hydrogène à Dole avec un aéroport existant que de construire une ligne de TGV, une ligne ferrée, un tram-train ou un train sur la desserte de cette région. Les collectivités doivent accompagner les aéroports. Nous assistons à une sorte de « bashing-aéroports » ou « bashing-avions ». Je ne suis pas sûr que la situation soit identique dans dix ans. En outre, la pollution des avions ne joue aujourd'hui que pour quelques pourcents dans la pollution atmosphérique. Il ne s'agit pas de l'essentiel en réalité. Il faut faire attention à ne pas tirer à boulets rouges sur ce qu'on pense parfois à tort être le transport des riches alors que les infrastructures seront nécessaires demain en faveur d'un transport pour tous.

Concernant les avions hybrides, plusieurs étapes seront nécessaires : l'utilisation de l'hydrogène vert, des moteurs électriques, des moteurs hybrides hydrogène, etc. Une série d'étapes technologiques se produiront entre 2022 et 2035, avec peut-être même une accélération dans la mise en place d'un certain nombre de moteurs. Tout dépendra des financements publics. Airbus a clairement affirmé que l'existence de financements publics sur l'ensemble de ces ruptures technologiques conditionnera le fait que nous soyons toujours leaders européens pour le nouvel avion du futur.

À propos des petites lignes aériennes, l'État doit être au rendez-vous et le budget maintenu. Les subventions publiques, de 21,5 millions d'euros par an, se répartissent entre 7,2 millions d'euros de l'État et 14,3 millions d'euros des collectivités territoriales. Pour conserver ces aéroports, il faut les accompagner financièrement. Les régions n'ont pas toutes les moyens d'accompagner ces infrastructures publiques alors qu'elles seront nécessaires dans le futur. Cela coûtera toujours moins cher de maintenir une infrastructure aéroportuaire que de construire une ligne de train.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. En ce qui concerne la lutte contre les fraudes, l'inquiétude exprimée est compréhensible compte tenu de ce qu'il s'est passé avec l'isolation à un euro. Je crois que les comportements « voyous » d'entreprises ont été rendus possibles par le faible reste à charge. Il nous a été expliqué, au cours des auditions, avec la

CAPEB notamment, que les entreprises les plus sérieuses ne sont pas capables d'une telle réactivité et que ce sont le plus souvent les moins scrupuleuses qui arrivent à s'adapter très vite à des modifications de législation. Les adaptations trop fréquentes entraînent ce genre de risque. L'une des solutions est, à notre sens, de créer de la visibilité sur les politiques publiques que nous menons. En outre, l'ANAH et le PNCE effectuent des contrôles opérationnels sur le terrain.

La crise de la covid-19 renforcera les inégalités mais le fléchage de MaPrimeRénov' sur quatre catégories de revenus, avec une visibilité assez précise de l'inversion des proportions des publics vers lesquels les aides se dirigent, constitue un début de solution, en tout cas la moins mauvaise à l'heure actuelle. La prime à la conversion *versus* le bonus/malus automobile constitue également un dispositif de nature à ramener les plus modestes de nos compatriotes vers une mobilité moins énergivore. Je suis certain que d'autres éléments émergeront de la loi découlant des travaux de la Convention citoyenne sur le climat mais il est toujours possible de progresser.

La gouvernance des CEE atteint 4 milliards d'euros, sans contrôle parlementaire. Nous l'avons déploré et avons posé des questions sur cet état de fait. Les CEE sont gérés par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Il faudrait réfléchir à un support afin d'intégrer les parlementaires dans cette réflexion. Il en est de même pour l'ANAH. Néanmoins, il faut faire attention à ne pas rajouter de la lourdeur. Le cadre réglementaire, qui certes exclut les parlementaires, permet une certaine agilité. Il faut à tout moment veiller à un équilibre entre notre action parlementaire et le maintien d'une agilité permettant de réagir à propos et dans des délais raisonnables.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Je préciserai, au sujet de la plateforme de Clermont-Ferrand, que sans vol direct entre Clermont-Ferrand et Paris, Michelin, entreprise internationale de pneumatique, ne resterait pas à long terme à Clermont-Ferrand et déménagerait vers une ville desservie internationalement par des vols directs. Nous comprenons la nécessité de maintenir ces petits aéroports, pour l'économie de la région.

La commission en vient à l'examen des amendements.

Article 33 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous devons examiner trois amendements. Nous allons considérer qu'ils sont défendus, dans la mesure où nous sommes en jauge réduite et que les petits groupes rencontrent manifestement des difficultés à être représentés.

La commission examine l'amendement II-CD 38 de M. Philippe Dunoyer.

M. David Lorion, rapporteur. L'avis est défavorable, non pas parce qu'il ne faut pas soutenir la compagnie Aircalin qui risque la liquidation si les conditions empirent, mais parce qu'il n'est pas possible de retirer de l'argent à un programme budgétaire qui prévoit déjà des suppressions de poste. Une mesure générale pour l'ensemble des compagnies régionales serait par ailleurs nécessaire et non pas une mesure particulière pour une seule compagnie.

M. Jean-Marc Zulesi. Le ministre M. Sébastien Lecornu est actuellement en Nouvelle-Calédonie pour venir en appui à cette compagnie essentielle dans la desserte de ce

territoire. En outre, Aircalin a bénéficié d'un prêt garanti par l'État de 40 millions d'euros. Nous n'abandonnerons pas cette compagnie, qui joue un rôle essentiel pour la Nouvelle-Calédonie. Ce n'est pas parce que nous allons voter contre cet amendement que nous laissons de côté cette problématique. Nous sommes aux côtés du rapporteur pour avis pour apporter des solutions en faveur de cette compagnie.

L'amendement II-CD 38 est rejeté.

La commission examine l'amendement II-CD14 de M. Loïc Prud'homme.

M. Christophe Arend, rapporteur. Sur le fond, je conviens qu'il faudrait dans l'absolu plus de crédits pour la rénovation énergétique des logements. Personne ne pourrait soutenir le contraire. Malheureusement, ce n'est pas la seule politique publique qui doit être financée dans cette période de tension extrême sur les finances publiques. Sur la forme, cet amendement pose problème car il revient à « siphonner » tous les crédits qui servent à honorer les paiements dus pour le soutien des installations existantes de cogénération au gaz naturel. Même si ce dispositif a été abrogé en août dernier, l'État doit tout de même payer ce qui est dû. Il est donc un peu tôt pour faire disparaître cette ligne budgétaire du programme 345. J'émettrai donc un avis défavorable.

L'amendement II-CD14 est rejeté.

La commission en vient à l'amendement II-CD54 de Mme Mathilde Panot.

M. Christophe Arend, rapporteur. Cet amendement pose un problème de lisibilité budgétaire car il créerait un nouveau chèque énergie dans le programme 345, en plus de celui actuellement financé par le programme 174. Il me semblerait plus pertinent de majorer les crédits du programme 174 plutôt que d'ajouter un énième dispositif. Mon avis est donc défavorable.

L'amendement II-CD54 est rejeté.

Article 34 et état C : Crédits des budgets annexes

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