

# ASSEMBLÉE NATIONALE

XV<sup>e</sup> LÉGISLATURE

## Compte rendu

### Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

– Commissions d'évaluation des politiques publiques relevant des ministères de la transition écologique et de la mer : Mmes Barbara POMPILI ET Annick GIRARDIN, ministres..... 2

#### *Écologie, développement et mobilité durables :*

- *Infrastructures et services de transport*, compte d'affectation spéciale *Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs* et budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* : Mmes Zivka PARK et Marie LEBEC, rapporteuses spéciales. .... 2
- *Affaires maritimes* : M. Saïd AHAMADA, rapporteur spécial ..... 4
- *Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie* et comptes d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* et *Transition énergétique* : M. Julien AUBERT, rapporteur spécial..... 22
- *Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* : M. Éric COQUEREL, rapporteur spécial ..... 25

Mercredi

2 juin 2021

Séance de 16 heures 45

Compte rendu n° 88

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Présidence de

**M. Daniel Labaronne,  
Vice-Président**



*La commission, réunie en commission d'évaluation des politiques publiques, entend Mmes Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, et Annick Girardin, ministre de la mer.*

**M. Daniel Labaronne, président.** Mes chers collègues, nous accueillons Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, et Mme Annick Girardin, ministre de la mer, pour une discussion consacrée aux politiques publiques de leurs ministères relatives aux transports. Ensuite, nous poursuivrons avec Mme Pompili pour une discussion consacrée à l'énergie et à la biodiversité.

Commission d'évaluation des politiques publiques relevant du ministère de la transition écologique et du ministère de la mer :

– Transports : mission *Écologie, développement et mobilité durables* : *Infrastructures et services de transports*, compte d'affectation spéciale *Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs* et budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (Mmes Zivka Park et Marie Lebec, rapporteuses spéciales) ; *Affaires maritimes* (M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial)

**Mme Zivka Park, rapporteure spéciale (*Infrastructures et services de transports ; Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ; Contrôle et exploitation aériens*).** Je tiens tout d'abord à excuser l'absence de ma co-rapporteuse, Marie Lebec. Elle ne peut se joindre à nous car elle se trouve à l'étranger dans le cadre d'un déplacement ministériel. Je présenterai néanmoins en son nom les travaux que nous avons réalisés conjointement et les recommandations que nous défendons ensemble pour le budget des transports.

En 2020, les transports ont été l'un des secteurs les plus touchés par la crise sanitaire. Le trafic autoroutier a diminué de 25 % par rapport à 2019, le transport ferroviaire a été réduit de 42 % et le trafic aérien – je l'ai constaté dans ma circonscription – s'est effondré de 70 %.

La crise sanitaire a donc eu un effet non négligeable sur les dépenses de l'État consacrées aux infrastructures et services de transports.

Elle a entraîné une baisse des recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), au titre non seulement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, mais aussi de la taxe d'aménagement du territoire et des amendes provenant des radars routiers.

Les pertes de recettes de l'agence ont été compensées par une dotation exceptionnelle de 250 millions d'euros dans la troisième loi de finances rectificative et un rééquilibrage du produit des amendes radars dans la quatrième loi de finances rectificative. L'agence a ainsi pu maintenir un niveau de paiement de 2,8 milliards d'euros, inférieur de seulement 5 % à la prévision, résultant surtout des retards de chantier dus à la crise sanitaire et des reports sur 2021.

Marie Lebec et moi-même saluons les mesures de compensation budgétaire qui ont permis à l'AFITF de respecter ses engagements et de suivre la trajectoire d'augmentation des investissements prévue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM).

S'agissant du programme 203 *Infrastructures et services de transports*, l'exécution excède les prévisions de la loi de finances pour 2020. Elle s'élève à 6,6 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 5,9 milliards d'euros en crédits de paiement.

La part des fonds de concours est encore plus importante que d'habitude, puisqu'ils représentent 73 % de la dépense. Les fonds de concours de l'AFITF s'élèvent à 1,58 milliard d'euros, ce qui confirme que l'agence a été en mesure de faire face aux demandes de paiement qui lui étaient adressées pour financer des infrastructures de transports sur l'ensemble du territoire.

Les dépenses de l'État au profit du réseau ferroviaire, qui représentent 60 % des dépenses du programme, augmentent par rapport à 2019. Le montant du dividende de la SNCF reversé par l'État à SNCF Réseau pour la régénération ferroviaire atteint 762 millions d'euros, en augmentation de 15 %.

Il convient de souligner la mise en place d'un plan de soutien au fret ferroviaire, conformément aux engagements du Gouvernement, à hauteur de 65 millions d'euros.

S'agissant du programme 355, le coût des intérêts de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État atteint 400 millions d'euros. Il est donc inférieur de 8 millions d'euros à la prévision, ce qui témoigne d'une bonne gestion par l'État.

Je ne m'étendrai pas sur le compte d'affectation spéciale *Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs*, qui a été clôturé en 2021 et réintégré au programme 203.

Le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* a été confronté à des pertes de recettes massives de 1,24 milliard d'euros, dues à l'effondrement du trafic aérien et aux mesures de soutien mises en place au profit des compagnies aériennes, notamment le report du paiement des taxes et des redevances aériennes.

Les baisses de recettes ont été compensées par une augmentation des emprunts de 1,2 milliard d'euros et par des économies de dépenses. L'endettement du budget annexe s'établit à 1,8 milliard d'euros fin 2020 – un niveau record.

Toutefois, nous tenons à souligner la bonne gestion de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Malgré la crise, le niveau des dépenses est proche des plafonds de paiement. Les crédits exécutés atteignent 2,1 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Les crédits de personnel représentent 56 % de la dépense, mais ils ont été maîtrisés et sont en baisse d'environ 1 % par rapport à 2019.

Malgré les baisses de recettes, la DGAC entend poursuivre ses investissements dans la modernisation de la navigation aérienne, notamment en vue de réduire les nuisances environnementales et sonores – sujet qui me tient particulièrement à cœur. Par ailleurs, les services doivent être opérationnels pour accompagner efficacement le retour des voyageurs dans les meilleures conditions sanitaires et éviter tout engorgement.

Plus spécifiquement, madame la ministre, au regard des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) en 2020 et 2021, il est urgent de mettre en place une compensation budgétaire. Selon les informations communiquées par la DGAC, à l'automne dernier, celles-ci étaient estimées à 35 millions d'euros en 2020 et 17 millions d'euros en 2021, pour un total 52 millions d'euros, soit environ une année entière de recettes. Cela ne peut que retarder les travaux d'insonorisation nécessaires pour améliorer les conditions de vie de plusieurs milliers de personnes, riverains d'aéroports, et accroître le stock des demandes d'aide à l'insonorisation, déjà trop important.

J'en viens au thème d'évaluation sur lequel Marie Lebec et moi-même avons choisi de travailler cette année : le volet « Mobilités » des contrats de plan État-région (CPER) 2015-2020.

Les CPER sont un outil indispensable pour le développement des infrastructures de transports et l'aménagement du territoire. Cela nous a été dit par tous les acteurs, y compris les régions, SNCF Réseau et les entreprises de travaux publics. Il convient toutefois de rappeler que les CPER ne constituent pas un engagement contractuel, au sens juridique, mais une programmation prévisionnelle des dépenses prévues par l'État et les régions.

Pour la période 2015-2020, l'État a prévu de mobiliser 7,2 milliards d'euros, montant plus élevé que dans les CPER 2007-2014 ou dans les CPER 2000-2006. Il est vrai qu'en début d'exécution, les CPER ont fait l'objet de retards, notamment en raison de la faiblesse des ressources de l'AFITF. Néanmoins, l'augmentation des ressources de l'agence, votée dans la loi d'orientation des mobilités, a permis d'accroître les moyens engagés par l'État dans les CPER. Le plan de relance voté en 2020 contribue également à l'accélération des engagements.

Ainsi, fin 2020, le taux d'exécution moyen s'élève à 70 % en autorisations d'engagement, ce qui signifie que l'État a dépensé près de 5 milliards d'euros pour les CPER, ce qui est loin d'être négligeable. Grâce au plan de relance, le taux d'avancement atteindra 90 % fin 2022 et sera supérieur à celui des CPER précédents.

Il convient de noter que les retards des CPER ne résultent pas uniquement du manque de moyens mobilisés par l'État, mais aussi d'une programmation parfois trop ambitieuse, prévoyant des projets incompatibles avec les moyens disponibles ou manquant de maturité, c'est-à-dire insuffisamment préparés pour être engagés rapidement.

À cet égard, la logique de la LOM est une réussite pour les CPER. C'est pourquoi nous recommandons d'aligner la programmation des CPER sur la programmation pluriannuelle des investissements en matière d'infrastructures de transports et de définir les projets prioritaires de manière cohérente avec les moyens disponibles sur la période retenue.

Par ailleurs, la durée des CPER semble très courte et difficile à concilier avec des projets de grande ampleur – nous pouvons tous, me semble-t-il, nous accorder sur ce point. Les CPER 2015-2020 ont dû être prolongés jusqu'en 2022. Cela n'est pas inédit, puisque les CPER 2007-2013 avaient également été prolongés jusqu'en 2014. Aussi recommandons-nous d'allonger les contrats de plan pour atteindre une durée d'au moins sept ans.

Enfin, nous relevons la faiblesse des outils de suivi des CPER. Les seules données disponibles concernent les crédits de l'État, mais il est difficile de suivre les moyens engagés par les régions ainsi que par les autres co-financeurs. Il convient donc de renforcer les outils de suivi pour responsabiliser tous les acteurs des CPER et améliorer la visibilité et la compréhension du financement de ces projets pour les citoyens et les entreprises, surtout en période électorale.

Nous sommes bien évidemment à la disposition du Gouvernement pour continuer d'avancer sur ces sujets, notamment en vue du prochain projet de loi de finances.

**M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial (*Affaires maritimes*).** Permettez-moi tout d'abord de saluer la création du ministère de la mer, occupé par Mme Girardin : c'est un fait notable de l'année 2020. Voilà longtemps que j'appelais de mes vœux la création d'un ministère

dédié aux questions maritimes. Nous partageons tous le souhait de voir la France prendre toute sa place dans le concert des nations maritimes.

Je vous remercie, madame Girardin, d'avoir lancé la démarche de concertation dite « Fontenoy », qui associe tous les acteurs pour faire émerger une nouvelle politique de soutien au transport maritime. Je souhaite que les propositions qui en sont issues soient bientôt dévoilées et que les parlementaires vous soutiennent dans leur mise en œuvre.

Je reviendrai sur l'exécution budgétaire de l'année écoulée, avant de présenter les conclusions de mon travail d'évaluation des dispositifs d'exonération de charges sociales au bénéfice des armateurs français.

En 2020, l'État a consacré 345 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 298 millions euros de crédits de paiement aux affaires maritimes et aux ports. Ces deux budgets, qui relèvent respectivement du programme 205 de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* et de l'action *Ports* du programme 203, ont connu des sorts différents.

S'agissant du budget des affaires maritimes, les dépenses ont reculé de 13 millions d'euros par rapport à 2019, en raison notamment d'une diminution du coût du dispositif d'exonération de charges dont bénéficient les armateurs exposés à une forte concurrence internationale - dispositif que j'ai choisi d'évaluer cette année. Cette baisse, à droit constant, traduit essentiellement les effets de la crise sanitaire sur l'emploi maritime. L'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), chargé du régime spécial de sécurité sociale des marins, indique que 9 778 marins ont bénéficié de l'activité partielle en 2020, soit une augmentation de 1 708 % par rapport à 2019.

La sous-exécution de cette action est d'autant plus importante que 19,2 millions d'euros ont été ouverts en loi de finances rectificative pour financer un dispositif complémentaire pour les ferries, de sorte que le taux d'exécution par rapport à la loi de finances initiale est de 88 %, mais le taux de consommation des crédits ouverts de seulement 70 %. Cet effet était prévisible dès lors que cette mesure n'entraîne en application qu'en 2021. D'ailleurs, l'intégralité des crédits ouverts en loi de finances rectificative a été reportée.

À l'inverse, l'année 2020 a été marquée par une nouvelle sur-exécution des dépenses de soutien, c'est-à-dire les dépenses de fonctionnement des services centraux et déconcentrés de la direction des affaires maritimes (DAM). J'avais déjà mentionné cette sur-exécution chronique, liée à une sous-budgétisation, au printemps dernier. Ma recommandation de revoir ces crédits à la hausse a d'ailleurs été partiellement prise en compte en loi de finances initiale pour 2021. Je réitère cette demande devant vous, mesdames les ministres. Cette action consomme avec constance 9 millions d'euros chaque année. C'est elle qui supporte les aléas de gestion, tels que les presque 800 000 euros de dépenses liées au covid-19 en 2020 ou le versement d'indemnités aux familles endeuillées des sauveteurs de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) des Sables-d'Olonne, décédés à l'été 2019. Il convient donc de la doter de crédits suffisants.

Je souhaite encore signaler deux faits marquants de l'année 2020. L'École nationale supérieure maritime (ENSM), opérateur du programme, a fait face à plusieurs difficultés. La crise a entraîné une baisse de ses ressources propres de 2 millions d'euros. De plus, l'école a rencontré des difficultés pour recruter à hauteur de son plafond d'emplois. Les difficultés à cet égard semblent s'installer, tandis qu'en parallèle les armateurs réclament l'augmentation des

promotions de navigants polyvalents pour atteindre 180 diplômés annuels, compte tenu des besoins.

Je voudrais aussi vous remercier, madame la ministre de la mer, de l'énergie que vous déployez pour rendre pleinement effectives les analyses des carburants maritimes outre-mer. Celles-ci permettent de s'assurer du respect par les navires de la norme de teneur en soufre, laquelle a été abaissée à 0,5 % au 1<sup>er</sup> janvier 2020. La question a été réglée aux Antilles, où j'avais constaté ce manque en février 2019 à l'occasion d'un déplacement, grâce à l'ouverture sur place de laboratoires agréés.. Elle est également en bonne voie d'être réglée à La Réunion, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie, ce dont je me félicite. La France doit être présente partout. Vous savez combien cette question me tient à cœur. J'aimerais d'ailleurs vous entendre à propos du nombre d'inspections réalisées à bord des navires en 2020 sur l'ensemble du territoire, dans le but de contrôler le respect de cette norme, ainsi que sur le nombre de prélèvements envoyés en laboratoire et le nombre de procès-verbaux dressés.

S'agissant du budget des ports, je ferai deux observations.

La première vise à souligner l'effort inédit consenti pour financer les projets de développement des grands ports maritimes en 2020. L'AFITF a ainsi engagé 94 millions d'euros pour les opérations inscrites dans les CPER, soit plus 64 millions d'euros par rapport à 2019, portant le taux de réalisation des opérations portuaires à 78 %. Je salue cette belle avancée qui répond à la demande formulée dans mon rapport de mai 2020 d'augmenter les financements de l'AFITF sur ce volet.

La seconde observation concerne un sujet d'inquiétude : les crédits dédiés à la compensation par l'État des dépenses liées à l'activité régaliennne des ports et non à leur activité industrielle et commerciale. À la suite des annulations effectuées en loi de finances rectificative sur le programme 203, ces dépenses ont reculé de plus de 5 millions d'euros l'année dernière. Elles permettent de rembourser intégralement les dépenses de dragage, ce qui est déjà une avancée considérable en comparaison de ce que d'autres gouvernements avaient fait, mais elles ne compensent pas les dépenses de personnel en matière de capitainerie, par exemple. Or plus l'intervention de l'État sera ambitieuse pour limiter ces charges régaliennes, meilleure sera la compétitivité des ports. Pour une prise en charge intégrale, il faudrait compter 112 millions d'euros : est-ce envisageable et, si oui, à quel horizon ?

J'en viens aux conclusions de mon travail d'évaluation des dispositifs d'exonération de charges sociales au bénéfice des armateurs français.

Vous le savez, et cela a été très bien rappelé par la Cour des comptes dans son rapport sur les aides à la flotte de commerce, publié au mois de février, lorsqu'ils exploitent des navires sur des lignes intracommunautaires ou internationales, les armateurs français sont soumis à la concurrence de navires sous des pavillons qui présentent des conditions sociales plus avantageuses grâce à une main-d'œuvre moins chère, donc des coûts d'exploitation moindres, leur permettant de gagner des parts de marché. Malgré l'esprit patriotique qu'on leur connaît, cette situation peut les conduire à diversifier leur flotte en plaçant certains de leurs navires sous pavillon étranger ou à limiter le nombre de marins français dans leurs équipages. À défaut, elle les expose à la perte de parts de marché. C'est le cas sur une ligne maritime que je connais bien : celle qui dessert la Corse, où les armateurs français sont confrontés à la concurrence de l'armateur italien Corsica Ferries. Non seulement l'Italie dispose d'un dispositif d'exonération intégrale des charges sociales et patronales pour les marins, mais les salaires pratiqués sont nettement plus bas.

Cette concurrence a des effets pénalisants pour l'économie française. C'est pourquoi le code des transports comporte un dispositif prévoyant l'exonération des charges sociales patronales dues par les armateurs au titre des marins qu'ils emploient à bord des navires de commerce soumis à une concurrence internationale.

S'est ajoutée à ce dispositif, pour la seule année 2021 et pour les seuls ferries particulièrement affectés par la crise, une mesure temporaire d'aide au paiement des charges sociales salariales chiffrée à 30 millions d'euros. C'est la raison des ouvertures en loi de finances rectificative que je citais. Le décret est paru le 14 mai dernier. Se pose désormais la question du maintien de cette exonération totale au-delà de 2021.

Je ferai trois remarques à ce sujet.

Premièrement, ce dispositif d'exonération intégrale est en vigueur chez nos voisins danois et italiens. Cette aide d'État est autorisée dans le cadre des orientations communautaires publiées en 2004. Même si on peut regretter l'absence d'harmonisation des régimes à l'échelle de l'Union européenne, ce qui fausse la concurrence entre armateurs européens, il est difficile dans l'immédiat de ne pas faire au moins aussi bien que nos concurrents directs, bien que la solution de long terme soit, à mon sens, à rechercher dans une harmonisation des régimes et la réduction du dumping social au niveau européen.

Deuxièmement, en termes de coûts, cette politique d'exonération de charges n'est pas neutre. Le coût annuel moyen est passé de 60 millions d'euros pour la période 2010-2016 à 67 millions d'euros depuis que la loi Leroy de 2016 a étendu ces exonérations patronales au transport maritime de marchandises. Cela revient à un coût annuel de près de 5 818 euros par marin bénéficiaire, un montant que l'inspection générale des finances (IGF) et l'inspection générale des affaires sociales (IGAS), dans une revue de dépenses publiée en 2015, avaient estimé élevé au regard des autres dispositifs de réduction des charges patronales. Si l'on devait pérenniser les exonérations accordées aux ferries en 2021, ce coût annuel atteindrait 100 millions d'euros, soit environ 9 600 euros par marin. À titre de comparaison, le Royaume-Uni dépense 6 530 euros par marin, soit 150 millions d'euros au total, pour un dispositif d'exonération partielle.

Troisièmement, si cette piste devait être retenue, il faudrait veiller à ne pas reproduire l'écueil de la loi Leroy. Le dispositif n'avait pas fait l'objet d'une pré-notification à la Commission européenne en amont de l'adoption du texte, de sorte que l'obtention de sa validation en tant qu'aide d'État avait été longue, conduisant des armateurs à s'auto-exonérer, au risque de devoir rembourser les montants perçus. Cela avait entraîné un pilotage budgétaire délicat puisque, pendant deux ans, les crédits inscrits en loi de finances initiale n'avaient pas été consommés, faute de validation. Au contraire, l'obtention de cette dernière a eu pour effet une sur-exécution des crédits en 2019.

Vous l'aurez compris, la piste d'un maintien de cette aide me semble devoir être étudiée très sérieusement, dès lors qu'elle reste limitée aux navires les plus affectés par la concurrence internationale et conçue comme transitoire. Ce n'est d'ailleurs pas la seule piste étudiée dans le cadre des travaux du Fontenoy pour soutenir la flotte de commerce. Pourriez-vous, madame la ministre de la mer, nous en dire un mot ?

**Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Il n'est pas d'usage dans cette commission de remercier les services de l'État attachés aux affaires maritimes, mais je souhaite

le faire en préambule à mon intervention. Merci, donc, au directeur des affaires maritimes, et à ses équipes. Je sais, pour les côtoyer encore plus régulièrement en tant que présidente du bureau du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), qu'ils ne se ménagent pas. Cela dit, la reconnaissance n'exclut pas le contrôle. C'est pourquoi nous assurons notre mission de parlementaires dans le cadre du Printemps de l'évaluation.

Après l'intervention détaillée de notre rapporteur spécial pour les affaires maritimes, je retiendrai deux éléments sur l'enveloppe allouée au programme 205 en 2020 : d'une part, un abondement de 4,5 millions d'euros pour la SNSM afin de contribuer au renouvellement de sa flotte de sauvetage au lendemain du tragique accident des Sables-d'Olonne, en 2019 ; d'autre part, une ouverture des crédits dans le cadre de la quatrième loi de finances rectificative de 19,2 millions d'euros supplémentaires, accompagnée d'une levée de la réserve à hauteur de 5,9 millions d'euros, afin de soutenir les armateurs de ferries lourdement affectés par la crise de la covid-19.

Ma principale observation sur la réalisation du programme 205 porte sur les niveaux de consommation très élevés pour les autorisations d'engagement – 97,2 % – comme pour les crédits de paiement – 97,7 %. Sur les 154,21 millions d'euros d'autorisations d'engagement et les 156,66 millions d'euros de crédits de paiement consommés, nous retrouvons les crédits d'intervention, correspondant pour l'essentiel aux exonérations de charges de commerce, pour 89 millions d'euros, les crédits de fonctionnement, pour 56 millions d'euros, dont la subvention pour l'ENSM de 18,25 millions d'euros, et les crédits d'investissement, pour 16 millions d'euros.

Enfin, l'exécution a notamment permis la poursuite du plan de modernisation des affaires maritimes pour 2022, à hauteur de 6,9 millions d'euros en crédits de paiement. En revanche, l'exécution du programme n'a pas totalement suivi la prévision initiale. Les exonérations de charges de la flotte de commerce ont été plus faibles que prévu et la marge ainsi libérée a été mobilisée pour compenser les baisses d'attribution de produits liés à la moindre activité : balisage, lycées maritimes et ENSM, surcoûts liés à la crise sanitaire et accélération du programme d'investissement.

Ces quelques remarques étant faites, je souhaite que nous apprécions objectivement l'ampleur des moyens dévolus au programme 205 au regard de l'ambition maritime de notre pays. Si nous partageons l'idée que les questions liées à la sécurité maritime, à la sûreté, à la protection de l'environnement et à la pêche revêtent une importance particulière, alors, à l'évidence, nous manquons de crédits. Si nous partageons le constat que la mer est un milieu spécifique, écologiquement sensible, emblématique de la mondialisation, où la France doit jouer un rôle éminent, par sa situation géographique tant en métropole qu'outre-mer, alors, nous sous-évaluons les moyens. Si, enfin, nous partageons l'analyse que, dans un secteur particulièrement ouvert mais aussi réglementé internationalement, le programme 205 doit rendre plus cohérente l'action régulatrice de l'État concernant le navire, le marin, la mer et ses ressources, alors, nous ne sommes pas encore à la hauteur de nos ambitions.

En résumé, permettez-moi de penser qu'en termes budgétaires, nous sommes encore loin du compte. C'est pourquoi je forme le vœu qu'à l'avenir, le programme 205 contribue pleinement à la réussite de la politique maritime intégrée, en s'appuyant sur les directions interrégionales et départementales de l'Hexagone et des outre-mer. N'oublions pas que les différentes directions au sein de la direction des affaires maritimes participent notamment à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la mer et du littoral et jouent un rôle majeur dans l'exercice de la planification spatiale maritime. Gardons à l'esprit que la direction des affaires



maritimes doit relever un quadruple défi : assurer la sécurité maritime dans toutes ses composantes ; garantir une formation maritime de qualité ; s'engager à soutenir économiquement la filière et préserver l'environnement marin. Aussi ne serait-il pas opportun, pour parvenir à ces fins, de créer une direction générale de la mer ?

Madame la ministre de la mer, vous connaissez mon engagement à vos côtés pour hisser haut les couleurs de l'économie bleue et défendre la protection des océans. Sachez que nous devons nous battre pour convaincre les incorrigibles terriens qui continuent à tourner le dos à la mer. La création du ministère de la mer a suscité un formidable courant d'espoir. À vous, à nous, ensemble, de répondre aux attentes de la communauté maritime et des gens de mer. Les décevoir serait mettre en cause durablement notre ambition maritime.

**Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique.** Je me réjouis de participer à cette troisième édition du Printemps de l'évaluation car, comme le proclame très justement votre devise : « Chaque politique publique a sa traduction budgétaire ». Nous devons aux Françaises et aux Français, que vous représentez, rien de moins que l'excellence dans l'emploi des deniers publics.

Avec Annick Girardin, nous allons parler des transports : à elle la mer, à moi la terre, non que les enjeux de transformation du secteur maritime ne soient pas de tout premier plan pour moi – j'étais il y a quelques semaines à Dunkerque pour poser la première pierre de l'extension du Dry Port – mais, par souci de clarté et de précision, je me contenterai d'évoquer ce qui se déplace sur route, sur rail ou dans les airs.

Je rappellerai tout d'abord l'importance des transports dans mon ministère. Dans la loi de finances initiale, 8,7 milliards d'euros ont été budgétisés pour l'année 2020. Le programme 203 finance les actions engagées en faveur de la politique de transports de l'État, en incluant le portuaire et le fluvial.

La consommation des crédits de ce programme en 2020 représente environ 5,9 milliards d'euros, soit une augmentation de 700 millions d'euros par rapport à l'année précédente, due presque exclusivement à la crise sanitaire inédite que connaît notre pays. Au cœur de la tempête, il fallait réagir vite et fort. Nous l'avons fait en finançant un remboursement partiel des péages de fret pour soutenir les entreprises du secteur ; nous l'avons fait en compensant une partie de la perte des recettes liée au confinement et à la baisse du trafic – je pense à la taxe de solidarité sur les billets d'avion ; nous l'avons fait encore en augmentant les investissements dans les infrastructures et les concours à SNCF Réseau.

S'il est vrai que la crise sanitaire a arrêté temporairement certains chantiers, nous n'avons rien lâché de notre ambition de refonte des infrastructures. Les concours ferroviaires versés pour SNCF Réseau ont atteint, l'année dernière, 2 437 millions d'euros. Plus encore, les dépenses de l'AFITF ont été portées au montant historique de 2 824 millions d'euros en 2020, soit une augmentation de presque 400 millions d'euros par rapport à 2019, en croissance de 15 %. Les moyens de l'AFITF pour la régénération des réseaux routiers et fluviaux existants ont été augmentés d'environ 80 millions d'euros par rapport à 2019. Au total, 802 millions d'euros ont financé l'entretien et la régénération du réseau routier, l'année dernière. De même, les crédits de paiement dédiés aux opérations des contrats de plan État-région 2015-2020 ont été augmentés d'environ 210 millions d'euros, soit plus de 30 %. L'année 2020 a également permis la poursuite du financement des appels à projets en faveur des nouvelles mobilités et des transports en commun.

Mais doter notre pays des grandes infrastructures dont il a besoin, dans ce siècle fait de changements climatiques, et tourner enfin la France vers un système de mobilités propres durables, douces et écologiques demande davantage que la simple exécution du budget ; cela demande un effort supplémentaire exceptionnel, à la hauteur de l'enjeu – cela demande un plan de relance, tout simplement. C'est pourquoi, grâce au plan France relance, nous avons fait le choix de sortir de la crise en regardant l'avenir. Concrètement, ce plan est inédit par son ampleur et son ambition : ce sont plus de 4 milliards d'euros de soutien à SNCF Réseau dès 2020 pour sécuriser la trajectoire d'investissement et plus de 2,6 milliards d'euros pour accélérer les programmes d'investissement, notamment pour améliorer les taux d'exécution des programmes couverts par les CPER 2015-2020, dont 430 millions d'euros d'autorisations d'engagement ouverts dès 2020.

Je pourrais continuer à détailler la ventilation de ce montant, mais je préfère m'attacher aux réalisations concrètes, à ce qui fait la beauté de l'action publique : non pas des chiffres ou des lignes de crédit, mais bel et bien la vraie vie, celle de nos concitoyens et celle de tous les jours.

Grâce à ce plan, je suis fière de dire que nous avons lancé vingt-cinq opérations ferroviaires sur les petites lignes pour revitaliser 312 kilomètres de voies. Je suis fière des quinze opérations de transport collectif en Île-de-France. Je suis fière que le Paris-Nice de nuit ait enfin repris le chemin des rails, la semaine dernière, en ayant à son bord le Premier ministre. À terme, 83 millions d'euros seront engagés pour les trains de nuit. Les Français l'attendaient, ils avaient raison et nous l'avons fait. Nous avançons également pour le Lyon-Turin.

Forts de l'appui du plan de relance, les CPER vont être exécutés à 95 % en moyenne, permettant d'engager la réflexion sur une nouvelle étape d'investissement. Les objectifs poursuivis sont sous-tendus par les priorités de la LOM, déclinées dans diverses stratégies et programmes nationaux : revitalisation des dessertes ferroviaires, stratégie nationale de développement du fret, stratégie nationale portuaire, etc., en lien avec les souhaits des territoires.

Les échanges ont vocation à s'engager rapidement avec les nouveaux exécutifs régionaux, dans la perspective de la future contractualisation « mobilités », échanges qui alimenteront sans nul doute les prochains travaux du Conseil d'orientation des infrastructures portant sur les besoins de révision de la trajectoire de la LOM, qui commenceront au dernier trimestre 2021.

Vous proposez d'allonger la durée des CPER à sept ans pour éviter les prolongations. La prolongation des contractualisations pour les investissements des mobilités a du sens au regard des durées nécessaires à l'aboutissement des projets, mais également au regard du besoin de visibilité pour sécuriser les choix dans le temps, s'agissant d'investissements structurants. Les engagements financiers de l'État étant calés sur les législatures, il peut être politiquement compliqué d'obtenir une durée supérieure, même si le volet programmatique de la LOM doit permettre de travailler dans cette perspective.

Les CPER ne comportent pas d'indicateurs de performance dédiés, puisqu'ils concourent à l'atteinte des objectifs de politique publique tels qu'ils sont déclinés dans des projets et rapports annuels de performance et lors du dialogue de gestion avec les responsables de budget opérationnel de programme. Ce sont donc les indicateurs de performance figurant dans ces différents cadres qui permettent d'éclairer les résultats des politiques publiques dont les CPER ne sont qu'un outil de mise en œuvre. Ainsi, dans les projets et les rapports annuels

de performance, les indicateurs relatifs à l'intérêt socioéconomique des opérations et à la part modale des transports non-routiers permettent d'évaluer respectivement le respect de l'atteinte des objectifs socioéconomiques des opérations les plus importantes et, pour les volets ferroviaire et fluvial, l'effet en termes de report modal ainsi que l'état des réseaux.

La taxe nationale de solidarité sur les billets d'avion (TNSA) est un sujet qui vous tient à cœur, et j'y suis très attentive. Selon le principe pollueur-payeur, elle est collectée pour financer les aides aux riverains et représente, en temps normal, 55 millions d'euros par an. En raison de la crise de la covid-19 et de la baisse du trafic aérien, nous avons connu 26 millions d'euros de perte en 2020 et 29 millions sont prévus pour 2021. Nous vous communiquerons très prochainement un rapport à ce sujet. En attendant, il serait prématuré de s'engager pour 2022.

Les transports sont rattachés à mon ministère. Peut-être plus encore que pour d'autres, la transformation de ce secteur est essentielle pour faire face à l'état d'urgence absolue dans laquelle se trouve la planète. Pour cela, nous avons besoin de trains, de voitures électriques ou hybrides, de transport fluvial, de ports électrifiés ; nous avons besoin de doter le pays d'infrastructures à la mesure des défis colossaux de ce siècle. C'est bien ce que nous faisons avec l'argent des Français.

**Mme Annick Girardin, ministre de la mer.** Si Barbara Pompili participe pour la troisième fois au Printemps de l'évaluation, c'est pour moi la première fois, ainsi d'ailleurs que pour le ministère de la mer, créé en juillet 2020, conformément à la volonté du Président de la République d'amplifier notre stratégie maritime. Ce ministère a été mis en place au sein d'un paysage gouvernemental, institutionnel et budgétaire existant, ce qui donne du sens à ma présence, ici, au côté de Barbara Pompili : nous travaillons ensemble sur de nombreux dossiers, qu'il s'agisse de protection du littoral, d'énergies renouvelables en mer, de préservation du milieu marin ou de conduite des politiques en matière de transport.

S'agissant du volet budgétaire, je m'appuie sur le programme 205 *Affaires maritimes*, intégré à la mission *Écologie, développement et mobilités durables*. Je suis également les crédits du programme 149 dédié à la pêche et à l'aquaculture, rattaché à la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*. J'ai clairement la volonté d'ancrer le ministère de la mer et d'en faire une autorité politique porteuse d'une stratégie maritime pleinement intégrée, coordonnée, ambitieuse, répondant aux défis économiques et écologiques du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour ce faire, nous nous employons à la création d'une direction générale de la mer. Barbara Pompili, Julien Denormandie, Jean-Baptiste Djebbari et moi-même avons confié à MM. Coquil et Banel une mission dont le résultat envisage plusieurs scénarios. Cette direction générale de la mer verra le jour le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Nous avons été trop longtemps une puissance maritime qui s'ignorait. Le Président de la République souhaite donner à la France les moyens de mieux rayonner dans le domaine maritime par la recherche marine, l'exploration des grands fonds, l'industrie navale, le transport maritime. Il importe que nous œuvrions tous ensemble en faveur de ces questions. Je suis convaincue qu'une stratégie portuaire, par exemple, n'a de cohérence qu'en prenant en compte l'ensemble du système portuaire national, outil stratégique pour les territoires et pour la France. Le yachting ou la plaisance sont d'autres sources de richesse économique dont l'État doit accompagner le développement et la transition écologique.

Les territoires maritimes français ont des stratégies diverses, adaptées à leur histoire et à leurs ambitions. M. le rapporteur spécial évoquait les outre-mer. La France gère effectivement une étendue maritime dans trois océans ; nous devons compléter notre feuille de route.

Le programme 205 reste structurant et joue un rôle essentiel pour le secteur. Il est le support des missions régaliennes telles que la sécurité des navires et la maîtrise de leur impact environnemental, ainsi que la signalisation maritime. Il finance l'enseignement, par la tutelle de douze lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime. Il soutient la flotte de commerce à travers les exonérations de charges des armateurs soumis à la concurrence internationale, finance les moyens humains et matériels pour le contrôle des activités maritimes et coordonne les actions liées à la planification en mer.

Ce programme n'offre toutefois aucune marge de manœuvre au ministère de la mer. Son exécution démontre une tension des moyens. Son taux de consommation en 2020 est très élevé, malgré la crise sanitaire : 97,6 % de ses crédits de paiement, soit 155 millions d'euros, ce qui est comparable à 2019. Les principaux postes de dépense en 2020 ont concerné les projets de modernisation des affaires maritimes, dans le cadre du programme Affaires maritimes 2022, et les compensations au régime de sécurité sociale des exonérations de charges accordées aux armateurs.

Le programme Affaires maritimes 2022, lissé sur cinq ans, bénéficie d'un montant annuel variant entre 6 et 7 millions d'euros. Pour 2020, il s'élève à 6,9 millions et concerne, pour l'essentiel, l'acquisition d'un patrouilleur d'occasion destiné au contrôle des pêches et de l'environnement marin dans la Manche, le paiement du patrouilleur *Méditerranée*, acquis en 2019, et l'approfondissement des travaux sur notre logiciel SEAMIS, dédié à la surveillance du trafic maritime.

Un cofinancement du Fonds pour la transformation de l'action publique, à hauteur d'un million d'euros, a permis d'entreprendre la mise en œuvre de techniques d'intelligence artificielle dans plusieurs projets sous la responsabilité de la direction des affaires maritimes. Je pense notamment au *Early Warning System*, qui permettra aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'exercer une surveillance de la navigation maritime dans l'ensemble des eaux françaises de manière proactive et efficiente.

Les compensations d'exonérations de charges accordées aux armateurs représentent une ligne importante – 70 millions d'euros en 2020 –, qui sous-tend une politique volontariste de soutien à l'emploi et au pavillon français. L'an passé, nous avons constaté une sous-exécution liée à la crise sanitaire, de l'ordre de 9 millions d'euros. Ces crédits ont pu être conservés et redéployés pour soutenir en priorité les investissements. Nous avons également pu absorber les surcoûts liés à la gestion de la crise au sein des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime.

L'action 03 du programme, consacrée aux exonérations visant à soutenir les armateurs, a été dotée de 25 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la quatrième loi de finances rectificative. Cette somme a été reportée en 2021 pour le financement de l'aide exceptionnelle décidée par le Premier ministre pour remédier aux difficultés des ferries, dans la Manche comme en Méditerranée, liées à la crise du covid-19. Le décret est paru le 14 mai.

L'année 2020 aura été marquée par la mise en œuvre d'un plan de relance national et européen inédit de 650 millions d'euros mobilisables pour la filière maritime, afin de mener des actions de soutien et de développement.

Il fallait s'engager dans l'analyse des carburants maritimes. Vous vous réjouissez du résultat, moi aussi. En 2020, les centres de sécurité des navires ont conduit 456 inspections relatives à la teneur en soufre des combustibles et procédé à 130 analyses d'échantillons. Aucune infraction n'a été transmise à la justice.

Le Gouvernement a accentué l'effort en faveur des charges portuaires régaliennes, puisque 100 % des dépenses de dragage, soit 90 millions d'euros, sont couvertes. La prise en compte que vous indiquiez représenterait 112 millions d'euros. Cela pose la question du modèle économique des ports. Je reste persuadée qu'ils doivent être capables de diversifier leurs revenus, composés des droits de port et de la gestion du foncier, et de faire face à la fin de la rente pétrolière pour se tourner vers de nouvelles activités à forte valeur ajoutée. Nous les soutenons dans ces orientations. Faire de la transition écologique un levier de développement économique pour les ports est bien notre objectif.

Quant aux exonérations de charges après 2021, elles font l'objet de la deuxième étape du Fontenoy du maritime. Je rappelle que la première consistait en une large consultation de tous les acteurs et en plus de 1 200 consultations en ligne. Pour la deuxième phase, trois groupes de travail interministériels ont été créés : le premier, piloté par Marie-Françoise Simon-Rovetto, sur les mesures liées au financement de la flotte et de la transition énergétique ; le deuxième, piloté par Jean-François Jouffray, sur les mesures relatives au volet social et la compétitivité de nos marins et de notre pavillon ; le troisième, piloté par Frédéric Moncany de Saint-Aignan, au sujet du rapprochement entre les armateurs et l'écosystème industriel et portuaire. Après les arbitrages interministériels, le résultat de ce travail sera présenté au comité interministériel de la mer (CIMER) de juillet.

Je citerai quelques exemples de mesures en cours d'étude : amélioration du dispositif de défiscalisation des navires ou des équipements ; mise en place d'un fonds de garantie visant à préserver l'investissement des banques en matière maritime ; mise en place d'une stratégie de conquête pour l'École nationale supérieure maritime ; politique de soutien ciblée sur la compétitivité par un élargissement des exonérations de charges, sinon pérenne, du moins pour les cinq prochaines années ; élargissement du bassin d'emploi des marins français et promotion à l'international de nos dispositifs.

La dynamique a été lancée dès mon arrivée. Avec l'aide de tous mes collègues, nous pourrions proposer au Président de la République et au Premier ministre des résultats pour l'année 2022.

**Mme Bénédicte Peyrol (LaREM).** Mise en œuvre de la LOM, fin de la dernière génération de CPER 2015-2020, négociation d'une nouvelle génération de CPER 2021-2027, plan de relance : les crédits liés aux infrastructures de transports aériens, ferroviaires et routiers sont au rendez-vous. En revanche, la lisibilité et l'articulation des sommes allouées au financement des projets liés à ces différents modes de transport restent à améliorer. Reprenant votre expression, madame la ministre de la transition écologique, je me fonderai pour l'illustrer sur la « vraie vie ».

Parmi les projets financés dans mon territoire, figure la ligne longue distance structurante Paris-Clermont-Ferrand, passant notamment par Nevers, Moulins, Vichy et Riom,

où les difficultés sont nombreuses et les arrivées à l'heure en gare pas toujours régulières. Douze rames vont être renouvelées d'ici 2025, pour un investissement de 350 millions d'euros, et un nouvel aller-retour quotidien va être ajouté. Des travaux de régénération de la ligne vont permettre de gagner quelques minutes de parcours. SNCF Réseau prévoit un investissement de 760 millions d'euros. Il convient d'y ajouter le récent plan de relance ferroviaire en Auvergne signé entre l'État et la région pour un montant de 280 millions d'euros, qui viennent s'ajouter au montant de 120 millions d'euros du précédent CPER. Ces investissements permettront de financer les 130 millions d'euros qui manquaient pour le Paris-Clermont-Ferrand. Les fonds viennent directement du plan de relance national voté l'année dernière. En outre, 130 millions d'euros sont investis dans les petites lignes de voyageurs. Il faut également compter 20 millions d'euros pour sauver des lignes de fret ferroviaire à la fin de l'année 2020, en particulier des « lignes capillaires fret » qui étaient menacées. Je pense à la ligne de fret Volvic-Le Mont Dore, qui transporte une grande partie de la production de bouteilles d'eau de la société Sources du Mont Dore, ainsi que des eaux Saint-Yorre et Vichy Célestins. Il importe de ne pas remettre ces transports de bouteilles sur les routes.

J'ai reçu du ministre chargé des transports un courrier m'informant du financement des études d'avant-projet pour la génération de la ligne Montluçon-Commentry-Gannat. Il s'agit d'un projet lié au CPER. Là encore, des fonds viennent du fonds de relance.

Madame la ministre de la transition écologique, la Cour de comptes a recommandé à votre ministère, sans se limiter à la seule présentation des crédits de l'AFITF, de compléter les documents budgétaires, afin de rendre compte de façon plus intégrée des différents financements. Comment avez-vous intégré les remarques de la Cour des comptes ? Quelles mesures avez-vous prises ou pourriez-vous prendre ? Dans votre réponse à la Cour, vous sembliez ouverte à ces améliorations.

**Mme Valérie Beauvais (LR).** À quelque chose, malheur est bon. Sans la crise économique, conséquence de la crise sanitaire, le plan de relance n'aurait jamais vu le jour et le budget consacré aux transports et aux mobilités n'aurait pas augmenté dans de telles proportions. Si ce signal est positif, votre politique en matière de mobilités est trop orientée vers l'électrique – vélos électriques, deux-roues électriques, voitures électriques –, alors que d'autres solutions existent et que des carburants durables sont à l'étude. Il est possible de concilier les choix de mobilité de chacun si les conditions d'une réelle transition écologique de la mobilité sont réunies. Je rappelle que le choix du Gouvernement, fin 2018, d'augmenter les taxes sur les carburants a été à l'origine d'un mouvement social sans précédent. De fait, s'il existe d'autres moyens de transport que la voiture en milieu urbain, ils sont quasiment inexistantes en zone rurale, malgré les aides combinées de l'État et des collectivités territoriales pour l'achat de véhicules propres.

Certes, ces véhicules ne rejettent pas de dioxyde de carbone, mais leur fabrication est loin d'être vertueuse pour la planète. Pour fabriquer une batterie, il faut des métaux lourds et rares. Acheminées de l'autre bout du monde au prix d'un bilan carbone désastreux, elles doivent être fréquemment rechargées. Leur poids à lui seul limite leur sobriété énergétique : quand on sait qu'un des facteurs d'émission en milieu urbain est le freinage, on comprend que les véhicules les plus lourds sont les plus nuisibles à l'environnement.

Comment entendez-vous concilier fin du nucléaire et développement des mobilités électriques ? Lors des périodes hivernales, les Français devront-ils choisir entre recharger leur voiture et chauffer leur logement ? Souhaitez-vous que la France achète à ses partenaires européens une électricité produite par des centrales à charbon ? D'autres solutions existent

pourtant, comme le moteur à hydrogène, les biocarburants ou le gaz naturel vert. C'est ainsi que le 15 juin, un avion léger en provenance d'Allemagne, utilisant un carburant à 97 % d'origine végétale – avec pour matière première principale la betterave –, atterrira à l'aéroport de Reims-Champagne, une première mondiale due au pôle de compétitivité auquel participe Agro Industrie Recherche Développement (ARD), à Pomacle. D'évidence, en matière de mobilités, le mix énergétique doit être développé.

**M. Bruno Millienne (Dem).** La politique des transports a été particulièrement touchée par la crise sanitaire, alors qu'il s'agissait d'une année importante pour ce secteur, marquée par l'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités. Si le budget pour 2020 était marqué par une hausse de 14 % en autorisations d'engagement et de près de 17 % en crédits de paiement par rapport à celui de 2019, les crédits ouverts se sont révélés bien supérieurs à ceux prévus initialement, afin d'amortir les conséquences de la crise sanitaire.

Le démarrage dès 2020 du volet mobilités du plan France relance a renforcé les investissements. Nous saluons l'aide à l'acquisition de véhicules propres et le plan de soutien de la flotte de commerce ainsi que la compensation des baisses de recettes des opérateurs, dont l'AFITF, ou encore, et cela concerne particulièrement ma circonscription, l'aide exceptionnelle apportée à Île-de-France Mobilités.

J'appellerai votre attention sur deux points relatifs au transport routier de marchandises et de voyageurs. L'exécution 2020 révèle la nécessité de mettre en œuvre une filière efficace de « rétrofit » pour les véhicules lourds, sans laquelle nos nombreux investissements dans ce secteur ne seront pas suffisamment efficaces. En termes de qualité de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre, d'usage de matières premières, mais également de création d'emplois, le développement de cette filière est indispensable. Quel plan associé à quel budget comptez-vous mettre en œuvre pour y répondre ? J'insiste sur ce point, parce que nos seuls horizons ne suffiront pas à passer le nombre de poids lourds circulant sur nos routes en décarbonation totale, si l'on n'agit pas sur cette filière de « rétrofitage ».

Enfin, je souhaite vous interroger sur la question des poids lourds roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV), qui ne semble pas avoir trouvé de réponse suffisante lors de l'exercice budgétaire 2020. Comment entendez-vous intégrer un plan d'avitaillement pour ces énergies alternatives, gage d'une transition énergétique réussie du secteur routier ?

Je ne peux m'étendre sur la stratégie du fret ferroviaire, puisque nous attendons le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

**Mme Marie-Noëlle Battistel (Soc).** L'exercice 2020 a été marqué par la crise sanitaire, qui a particulièrement touché le secteur des transports. Nous devons collectivement saluer les services du ministère qui, malgré la situation, ont permis d'assurer une continuité des moyens de transport pour celles et ceux qui en avaient le plus besoin, en particulier les travailleurs essentiels.

Du point de vue budgétaire, l'année 2020 a révélé quelques faiblesses structurelles. En raison de la crise, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France a vu baisser certaines de ses recettes, notamment la taxe de solidarité sur les billets d'avion et le produit du compte d'affectation spéciale alimenté par les amendes radars. Cette baisse a dû être compensée par une subvention de 250 millions d'euros votée dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative et par la modification des plafonds d'affectation des amendes radars, limitant la baisse des recettes à 5 % du niveau attendu.

Grâce à plusieurs budgets rectificatifs, l'AFITF a assuré ses engagements, mais uniquement par le biais d'un ajustement budgétaire de dernière minute. Il est temps de trouver une solution de long terme, stable et pérenne, pour le financement de cette agence qui joue un rôle essentiel pour le développement des infrastructures et, par conséquent, pour la transition écologique du secteur des transports. Les députés du groupe Socialistes et apparentés le répètent depuis plusieurs exercices budgétaires : cette agence doit faire l'objet d'une attention particulière. Il y va de l'investissement dans les mobilités douces et de l'avenir des infrastructures. Tabler, comme c'est le cas dans le budget pour 2021, sur une augmentation des contraventions issues des contrôles radars pour combler les pertes n'est ni réaliste ni acceptable socialement. Le développement du transport ferroviaire – petites lignes, trains de nuit, fret –, du transport fluvial et du vélo comme solutions de remplacement à des modes de mobilité plus polluants risque d'être freiné et retardé.

La crise sanitaire nous a amenés à réfléchir aux mobilités que nous souhaiterons développer une fois débarrassés de la covid-19, et à leur mode de financement. Madame la ministre de la transition écologique, quelles ressources pérennes envisagez-vous pour corriger la fragilité chronique de l'AFITF mise en relief par l'exercice budgétaire 2020 ? Plusieurs pistes ont été évoquées, telles que la mise à contribution des concessions autoroutières ou une taxe sur les livraisons à domicile. Comment concrétiser le passage à de nouvelles mobilités ?

**Mme Maina Sage (Agir ens).** Au sortir d'une crise sanitaire inédite, il convient de saluer la volonté du Gouvernement de rebondir par la mise en place d'un plan de relance économique de grande ampleur, portant notamment sur la transition environnementale. Au nom du groupe Agir ensemble, je tenais à saluer les efforts financiers exceptionnels consentis et leur poursuite en 2021.

Concernant le transport terrestre, mon groupe est attaché au plan en faveur de l'hydrogène vert, pour lequel 2 milliards d'euros devaient être déployés dès cette année dans le cadre du plan de relance. Peut-on accélérer l'atteinte de ses objectifs ? Comment concilier l'utilisation d'énergies nouvelles avec les ambitions de sobriété en matière de transport ?

Je signalerai la situation particulière de nos compagnies aériennes et leur intérêt majeur pour le désenclavement et le maintien du lien des outre-mer avec le niveau national. Les équipes du ministère des finances travaillent sur la question. De fait, il convient de prendre en compte l'intérêt stratégique que représente le maintien de ces compagnies. Leur expertise, leur plus-value, leur expérience uniques ne pourraient être conservées si elles devaient périr ou être rachetées. Nous demandons donc un effort particulier. Chaque minute qui passe fragilise ces compagnies.

Je salue la création d'un ministère de la mer, qui est de nature à nous permettre de faire un bond en avant. Le domaine du maritime représente un défi planétaire majeur. En matière de connaissances, l'année 2021 marque le début de la Décennie des Nations unies pour les sciences océaniques. Madame la ministre, comment votre ministère entend-il renforcer son action en matière de décarbonation de l'économie maritime ? Je regrette que, dans le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, nous n'ayons pas pu aller plus loin pour le transport maritime. La demande est forte dans les territoires d'outre-mer, qui « gèrent » 97 % de l'espace maritime français. Nous sommes la deuxième puissance maritime mondiale ; cet espace est situé outre-mer. Nos stratégies pour ces territoires doivent correspondre à une ambition nationale.



Auditionné ce matin, le président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France rappelait que les investissements liés au maritime ne faisaient pas partie des priorités de sa stratégie. Je le regrette. Je considère quant à moi que le déploiement du transport maritime outre-mer est un enjeu d'intérêt national, et souhaite donc que l'agence engage des travaux stratégiques jusqu'en outre-mer.

**M. David Lorion, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Passant de l'eau à l'air, je souscris à l'intervention de ma collègue Maina Sage. Le développement du transport maritime dans l'ensemble de l'océan Indien est lié à l'autonomie ou à l'indépendance de la Nouvelle-Calédonie et aux positions françaises dans l'océan Pacifique.

Mon intervention portera sur les crédits du transport aérien, dans la mesure où j'étais, l'année dernière, rapporteur pour avis du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* du projet de loi de finances pour 2021.

Le transport aérien a connu, en 2020, une situation totalement inédite. Après des années de croissance soutenue, la crise sanitaire a eu des effets massifs sur le contrôle et l'exploitation aériens. La chute sans précédent du trafic et les mesures de soutien aux compagnies aériennes ont entraîné une diminution de 60 % des recettes du budget annexe par rapport aux prévisions de la loi de finances initiale pour 2020. Face à la chute de ces recettes, la direction générale de l'aviation civile a dû maîtriser ses dépenses en suspendant les négociations relatives au protocole social 2020-2024 et en réalisant des économies sur certains postes de dépense, notamment les frais de déplacement, les formations, l'action sociale et les subventions.

L'ampleur de la baisse des recettes a rendu nécessaire le recours massif à l'emprunt. L'autorisation d'emprunt du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* a été majorée en 2020 et portée à 1,25 milliard d'euros.

Dans ce contexte difficile, je tiens à saluer l'action de la DGAC qui, en plus d'un indispensable effort de maîtrise des dépenses courantes, a su préserver le programme d'investissement dans le domaine de la navigation aérienne, de manière à permettre un haut niveau de sécurité, de qualité, de service rendu et de performance environnementale lors de la reprise du trafic aérien à l'horizon 2024.

J'aborderai le sujet essentiel, développé à l'automne dernier dans mon avis budgétaire, du maillage aéroportuaire français et de la continuité territoriale. Ce maillage est le fruit de l'histoire d'un pays pionnier dans l'aviation civile. Important, dense et varié, il représente une chance pour tous les territoires. Il joue en effet un rôle majeur en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions isolées et de soutien au tissu économique local.

Concernant le désenclavement, certains secteurs particulièrement isolés ne disposent que du transport aérien pour les relier au reste de leur territoire et au reste du monde. Il s'agit des îles – les collectivités ultramarines et la Corse –, mais également de certains « finistères » métropolitains très enclavés. Aurillac ou Rodez, par exemple, se situent à 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 sont un atout essentiel pour le développement économique et l'attractivité des territoires. Pour de nombreuses entreprises, le transport aérien propose une

connectivité que le réseau ferroviaire, centré sur Paris, ne peut offrir. Qu'il s'agisse du laboratoire pharmaceutique Fabre, à Castres, de l'assureur Verlingue ou de l'entreprise de prêt-à-porter Armor Lux, à Quimper, nombreuses sont les entreprises qui ont besoin de lignes aériennes pour relier leurs employés à leurs clients, à la capitale et au reste du monde. À cet égard, l'effet économique d'un aéroport est estimé entre 1,4 % et 2,5 % du produit intérieur brut (PIB) régional, hors tourisme.

Je souhaite insister sur le rôle central joué par le transport aérien pour les territoires ultramarins. Aucun train ne dessert les régions d'outre-mer. Le maillage aéroportuaire français contribue pleinement à la continuité territoriale et au lien entre l'outre-mer et l'hexagone. L'article 36 du projet de loi climat et résilience, adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, interdit les services réguliers de transport aérien lorsqu'il existe une solution ferroviaire de moins de deux heures trente. Fort heureusement, cette interdiction ne concerne pas les vols avec correspondance. Elle pose toutefois pour nos concitoyens d'outre-mer des questions d'intermodalité qui méritent d'être clarifiées. Les vols Bordeaux-Orly, Nantes-Orly et Lyon-Orly doivent être supprimés. Or l'aéroport d'Orly dessert l'outre-mer.

Pouvez-vous nous éclairer, madame la ministre de la transition écologique, sur les moyens de correspondance pour les passagers venant d'outre-mer qui feraient escale à Orly et souhaiteraient se rendre à Bordeaux, Nantes, Lyon ou dans quelques autres villes ? Devront-ils traverser tout Paris pour rejoindre ces villes ou changer d'aéroport ? Pouvez-vous garantir que la connectivité des territoires ultramarins ne sera pas entravée ? Alors que le secteur aérien est amené à se restructurer, la continuité territoriale doit être préservée. Il faudra y veiller sans perdre de vue le fait que la France n'est pas uniquement continentale : elle est aussi océanique. Ces deux France doivent vivre ensemble.

**M. Hervé Pellois.** Je ne peux que relever la grande proximité entre les affaires maritimes et le thème de la pêche, que nous avons traité lors de ce Printemps de l'évaluation avec Anne-Laure Cattelot au titre de la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*. En effet, madame Girardin, vous partagez avec M. Denormandie la tutelle de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, ainsi que l'exécution du volet halieutique et aquacole du plan de relance, tandis que le programme suivi par M. Ahamada porte sur les services déconcentrés et les moyens matériels du contrôle des pêches, ainsi que sur 6 millions d'euros d'allègements fiscaux pour les pêcheurs.

À la faveur d'une vingtaine d'auditions et d'un déplacement, la semaine dernière, à Boulogne-sur-Mer, nous avons constaté la forte attente des professionnels du secteur dans l'action des pouvoirs publics. Votre engagement, ainsi que celui du secrétaire d'État chargé des affaires européennes, doit être salué, mais les chefs d'entreprise et leurs salariés butent, sur le terrain, sur des difficultés techniques qu'il devient urgent de surmonter, tant les deux crises du covid-19 et du Brexit se cumulent depuis de longs mois.

Escomptez-vous des avancées prochaines et concrètes au sujet de l'accès aux eaux britanniques dans les zones des 6 à 12 milles nautiques et dans les bailliages de Jersey et Guernesey, compte tenu du difficile rassemblement des preuves d'antériorité, notamment pour les petits bateaux sans émetteur avec système d'identification automatique (AIS) et pour ceux ayant changé de propriétaire ?

Pourquoi la France n'offre-t-elle toujours pas la signature électronique pour les certificats de capture ?

Quel calendrier envisagez-vous pour la fixation des capacités de pêche sous quotas et hors quotas ainsi que, dans l'intervalle, pour le versement effectif des aides pour arrêts temporaires ?

Quelles pistes le Gouvernement français promeut-il pour réduire les obstacles apparus par répercussion du Brexit avec la Norvège, dans l'archipel du Svalbard, le Groenland et les îles Féroé ?

Concernant l'organisation de la filière, que pensez-vous des avantages et des inconvénients de cette spécificité boulonnaise qu'est l'écorage ? Êtes-vous favorable à ce qu'une part plus importante des ventes s'opère au cadran ? Quelle lecture faites-vous de l'organisation et des activités de France filière pêche, insuffisamment reconnue ?

**Mme la ministre Barbara Pompili.** Compte tenu de leur complexité, il apparaît nécessaire de mieux intégrer les canaux de financement des infrastructures, ainsi que l'a demandé la Cour des comptes. Traditionnellement, l'AFITF permet de suivre de façon pluriannuelle nos investissements dans les infrastructures, mais une présentation claire est nécessaire pour suivre les trajectoires fixées par la LOM et le plan de relance. Il y va de la lisibilité de nos investissements.

Concernant le plan de relance, nous avons mis en place un outil de traçabilité des crédits. Déjà, 800 millions d'euros sont à disposition opérationnelle des maîtres d'ouvrage. Un meilleur suivi sera présenté dès la publication des projets annuels de performance (PAP) du projet de loi de finances pour 2022 et des rapports annuels de performance (RAP) de 2021. Des travaux sont en cours. Je peux déjà vous dire que nous réalisons un travail très fin, puisque chaque projet ou opération sera suivi individuellement.

Comment concilier la fin du nucléaire et le développement des mobilités électriques ? À ma connaissance, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ne prévoit pas la fin du nucléaire mais une baisse pour arriver à une part de 50 % en 2035. Des choix devront être faits pour la période 2035-2050, mais nous avons le temps de voir venir, même s'il faut s'y préparer. La question du passage aux mobilités électriques sera résolue avant 2050. La temporalité est entièrement différente. La programmation et le réseau électrique sont faits pour cela. D'ailleurs, dans ses rapports, le gestionnaire Réseau de transport d'électricité vérifie régulièrement l'adéquation entre l'offre et l'évolution des besoins. Il n'y a pas de black-out à l'horizon. Je tenais à vous rassurer face à votre inquiétude réitérée, comme je l'ai fait il y a quelques mois. Depuis, tout s'est très bien passé et nous pouvons tous nous en réjouir.

Le Gouvernement a décidé d'investir pleinement dans le développement de la technologie hydrogène. Nous l'avons fait par le passé et nous avons ajouté dans le plan de relance 7 milliards d'euros d'ici à la fin de la décennie afin de développer une filière importante produisant de l'hydrogène chez nous grâce à la mise en place d'électrolyseurs sur le territoire. Nous allons développer plusieurs types de mobilité. Nous avons décidé de développer la recherche sur les biocarburants. Un soutien financier à hauteur de 1,5 milliard d'euros pour les trois prochaines années est prévu pour la recherche et développement de la filière aéronautique. Les projets soutenus figurent dans la feuille de route technologique définie par l'État avec les industriels français dans le cadre d'une démarche partenariale au sein du conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC). Par ailleurs, il est prévu de soutenir les projets destinés à produire à échelle industrielle des carburants durables, biocarburants avancés ou carburants synthétiques, destinés à l'aéronautique. L'objectif est de permettre leur incorporation aux carburants aéronautiques de nature fossile, à raison de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030.

L'avenir des véhicules de transport routier de marchandises, en particulier à travers leur conversion, est un enjeu considérable. Nous devons soutenir la filière. Une *task force* pour la transition du parc a été créée, en collaboration avec les acteurs de la filière, afin de trouver des solutions. Nous avons d'ailleurs lancé un bonus pour la conversion des poids lourds. Il faut mettre en adéquation les besoins et le rythme d'exécution. L'idée du « rétrofit » – ou réutilisation – est intéressante ; elle progresse un peu plus vite pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds. Dans ce domaine, nous en sommes encore aux balbutiements. Nous examinons comment favoriser le « rétrofit », afin d'éviter de construire de nouveaux camions. Je suivrai cela de près.

Les dépenses de l'AFITF se sont élevées à 2 824 millions d'euros en 2020, soit une augmentation de presque 400 millions par rapport à 2019. L'atterrissage pour l'année 2020 démontre que les choix financiers ont été pleinement conformes aux engagements pris dans la LOM. Le caractère particulier et conjoncturel de la crise ne remet pas en cause le modèle structurel de l'AFITF. Pendant le dernier exercice, nous nous sommes assurés des ressources nécessaires pour assurer la trajectoire de la LOM. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes contribuent déjà à l'AFITF *via* la taxe d'aménagement du territoire et par des versements volontaires annuels. L'AFITF a pu assurer ses engagements et la crise conjoncturelle n'en remet pas en cause l'équilibre. Elle remplit ses fonctions.

L'emploi de l'hydrogène va dans le sens de la sobriété des transports. D'une façon générale, nous devons réduire autant que possible nos besoins ainsi que le gaspillage. Il faut devenir plus efficace, y compris s'agissant de l'électricité. Le meilleur service à rendre à ceux qui vont nous suivre, c'est de réduire les besoins en électricité par une plus grande efficacité de nos technologies, par exemple en utilisant des réfrigérateurs plus économes. C'est la raison pour laquelle nous avons engagé un programme ambitieux de rénovation des bâtiments. Toute énergie non gaspillée est une énergie que nous n'avons pas à produire.

Je confirme l'importance du transport aérien pour les territoires d'outre-mer et les territoires très éloignés, mal desservis par d'autres types de transport. C'est pourquoi, dans le projet de loi climat et résilience, nous avons décidé de ne pas aller au-delà d'une durée de deux heures trente de transport pour remplacer l'avion par le train, quand une autre solution existe. Nous sommes très attentifs à ne pas entraver le développement des territoires.

Nous devons porter un regard particulier sur les outre-mer, parce qu'on ne peut pas y aller en train. Nous venons de lancer un quatrième appel à projets pour le développement des transports en commun. Vingt dossiers ont déjà été reçus de l'outre-mer, montrant qu'il existe dans ces territoires une dynamique pour développer ce type de transport. De même, nous tenons compte de la spécificité des outre-mer s'agissant du changement de véhicule. Le bonus pour l'achat d'un véhicule électrique est majoré de 1 000 euros outre-mer. Par ailleurs, sur les 175 millions d'euros de crédits du plan de relance, 21 millions sont consacrés aux ports d'outre-mer. Ces derniers traitent 13 millions de tonnes par an et représentent une plateforme essentielle pour ces territoires.

L'intermodalité est un sujet d'ordre général. Nous sommes encore dans la préhistoire de l'intermodalité quand il s'agit de l'avion et du train. C'est beaucoup moins le cas pour les transports urbains, notamment à Paris et en région parisienne. Nous avons enlevé les correspondances du projet de loi climat et résilience parce qu'il n'est pas encore possible partout d'acheter un billet unique pour faire une partie du trajet en train et une autre partie en avion. Même si des trains arrivent directement dans les aéroports à Lyon ou à Roissy, même si la question du transfert des bagages ne se pose pas d'avion à avion, elle se pose de train à avion.

Si c'est faisable d'avion à avion, il n'y a pas de raison que cela ne le soit pas de train à avion sur la même plateforme. Les plateformes aéroportuaires doivent se pencher sur le sujet en vue de proposer ce service. C'est en lançant ce genre d'initiative dans le projet de loi climat et résilience que l'on peut engager cette dynamique. Le problème du déplacement des personnes handicapées ou âgées en correspondance est plus facile à résoudre, parce que nos aéroports sont équipés d'accès pour les personnes rencontrant des difficultés de mobilité. Un travail au long cours doit être engagé.

**Mme la ministre Annick Girardin.** La décarbonation du secteur maritime est un enjeu mondial. Aux termes du protocole de Kyoto et de l'accord de Paris, l'Organisation maritime internationale (OMI) doit définir des engagements. Il est prévu de réduire de moitié, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du secteur. Nous cherchons tous l'efficacité énergétique. La France contribue activement à l'OMI en impulsant de nombreux projets. Nous avons élaboré des mesures réglementaires fixant des niveaux minimums de rendements énergétiques dans une première phase pour 2023. Nous souhaitons aussi une notation individuelle de l'intensité carbone réelle en fonction de cibles plus contraignantes d'année en année. Avec l'Allemagne et le Danemark, la France a pris d'autres initiatives pour aller plus loin plus rapidement. Nous avons souhaité participer au Pacte vert pour l'Europe par l'inclusion du transport maritime dans les marchés d'échanges de quotas carbone. C'est une avancée dont il faut se féliciter. La transition énergétique est bien une préoccupation du monde maritime.

Nous en discutons aussi dans le cadre du Fontenoy du maritime, visant à rendre nos compagnies, nos armateurs et leurs navires plus compétitifs. Au-delà de la compétitivité, il s'agit de faire du pavillon France le plus décarboné d'Europe.

Signalons aussi que le plan de relance maritime prévoit 200 millions d'euros pour la transition écologique des ports et du transport maritime. L'outre-mer n'a pas été oublié puisque, sur les prévisions d'aide du plan de relance pour les ports, 4,5 millions d'euros sont prévus pour La Réunion, 5,9 millions pour la Guyane, 4,4 millions pour la Guadeloupe et 6,5 millions d'euros pour la Martinique. Ces crédits ont d'abord été consacrés aux grands ports.

S'agissant de la compétitivité de nos navires, je serai en mesure de présenter aux parlementaires qui le souhaitent l'ensemble des mesures du Fontenoy avant la fin du mois de juin, au plus tard avant la trêve estivale.

La filière pêche est frappée non seulement par la crise du covid-19, comme beaucoup de nos entreprises, mais aussi par le Brexit, l'augmentation des prix du carburant, l'effondrement des prix du poisson. Le stress atteint différentes zones de pêche, comme aux Pays-Bas. J'ai toujours dit que la mise en œuvre de l'accord relatif à la pêche découlant du Brexit provoquerait autant de difficultés que les années de négociation entre l'Europe et le Royaume-Uni. Concernant Jersey ou Guernesey, donc la baie de Granville, il est difficile pour des marins – ou leurs organisations professionnelles – qui, placés sur un même espace maritime, se parlaient facilement, de parler désormais, pour les uns au Royaume-Uni, pour les autres à l'Europe. Cela prend beaucoup trop de temps. Nous devons avancer. J'avais demandé au commissaire européen que la question des licences attendues dans la zone des 6 à 12 milles du Royaume-Uni ou pour Jersey soit réglée le 31 mai. La date étant dépassée, la France est de nouveau intervenue hier auprès de la Commission. Je le redis ici : ce n'est pas seulement au commissaire européen chargé de la pêche de faire avancer ces dossiers, c'est aussi au vice-président de la Commission chargé de suivre le Brexit, pour mettre dans la balance, en faveur de la pêche, tout le poids de l'accord global.

Malgré tout, il y a des avancées. Jersey a donné plus de temps. Même si nous obtenons des délais encore plus importants, cela n'est pas toujours satisfaisant parce que nous manquons de visibilité. Je suis prudente et vigilante quant aux décisions prises, parce qu'elles le sont pour les cinq ans qui viennent mais, dans cinq ans, il faudra renégocier. Il ne faut pas perdre de terrain ou se satisfaire de décisions inacceptables qui le seront plus encore dans cinq ans. Concernant les navires de remplacement, il faut démontrer qu'on a pêché dans la zone pour obtenir de nouvelles licences. Nous devons, pas à pas, avancer ensemble. Un travail doit être engagé avec Jersey et la Commission. J'ai échangé avec mon collègue du Royaume-Uni pour avancer un peu plus vite sur ces sujets. Avec les Néerlandais, c'est vraiment une question d'accord de cohabitation. Le stress est là pour tout le monde. Des choses difficilement explicables se produisent, ce qui provoque des incompréhensions. Les professionnels doivent se mettre d'accord afin que nous puissions les épauler.

Je rappelle que la France est le premier, parmi les pays européens touchés par le Brexit en la matière, à avoir mis en place un plan d'accompagnement de ses pêcheurs – il s'élève à 100 millions d'euros –, qui a d'ailleurs été validé. Mes collègues m'ont demandé de leur en fournir le détail pour coller à nos travaux. Se pose la question du versement des arrêts temporaires. J'ai toujours dit qu'avec l'aide de FranceAgriMer, qui a obtenu des moyens supplémentaires en ressources humaines pour traiter ces questions, il nous faudrait au maximum six mois pour la résoudre. J'espère être beaucoup plus rapide, car je maintiens la pression en permanence. Entre les arrêts temporaires et l'indemnité de perte de chiffre d'affaires, 76 millions d'euros sont en jeu dans les mois qui viennent. Les dossiers sont en cours de constitution par les services de l'État. C'est long et compliqué mais ni moi, ni les autres ministres concernés, ni le Premier ministre, ni le Président de la République ne lâchent sur ce sujet.

– Énergie et biodiversité : mission Écologie, développement et mobilité durables : Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; comptes d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale et Transition énergétique (M. Julien Aubert, rapporteur spécial) ; Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables (M. Éric Coquerel, rapporteur spécial)

**M. Julien Aubert, rapporteur spécial (Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale ; Transition énergétique).** Je vous présenterai quelques éléments sur l'exécution budgétaire 2020 des crédits de l'énergie, avant de vous rendre compte des résultats de l'évaluation que j'ai menée sur la politique publique d'élimination des équipements au fioul.

Les crédits en question sont ceux du programme 174 *Énergie, climat et après-mines*, du programme 345 *Service public de l'énergie* et des comptes d'affectation spéciale *Transition énergétique* et *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*.

En 2020, l'exécution de ces postes budgétaires s'est établie à 12,6 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 12,8 milliards d'euros en crédits de paiement, soit des montants supérieurs de 7 % et 9 % aux crédits ouverts par la loi de finances initiale. Cette sur-exécution s'explique largement, mais pas uniquement, par les effets de la crise sanitaire : si la plupart des dépenses supplémentaires engagées sont imputables au contexte, d'autres n'y sont pas rattachées. L'exécution 2020 de ces crédits de l'énergie est sincère.

J'en viens à l'évaluation des résultats de la politique d'élimination des équipements au fioul.

Le 14 novembre 2018, le Premier ministre a fixé un objectif d'élimination du chauffage au fioul individuel en France sous dix ans, c'est-à-dire d'ici 2029. L'orientation proposée fait consensus puisqu'elle permettrait de réels gains de CO<sub>2</sub>, réduirait la facture énergétique de certains de nos concitoyens et limiterait nos importations pétrolières. Je partage cet objectif et rappelle qu'en novembre 2018, j'avais signé une tribune dans la presse appelant à la création d'une « prime à la casse des vieilles chaudières ».

Le fioul constitue la troisième énergie de chauffage en France. Cette énergie, polluante mais confortable, chauffe encore 3,5 millions de logements, dont 3 millions de maisons individuelles très largement situées dans les territoires ruraux. On se chauffe plus au fioul dans le Vaucluse ou dans la Somme qu'à Paris.

Un décret en cours de publication devrait déterminer un nouveau cadre juridique interdisant l'installation de chaudières excédant un certain seuil d'émissions de CO<sub>2</sub> dans les bâtiments neufs, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, et dans les bâtiments existants, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022. En pratique, ce seuil concerne les chaudières au fioul 100 % fossile et les rares appareils au charbon encore en fonctionnement. Après cette date, il sera toujours possible de faire réparer une chaudière existante, mais on ne pourra plus la remplacer par une autre chaudière au fioul neuve.

L'objectif initial de « zéro fioul » d'ici à 2029 a par ailleurs été atténué. Le projet de décret précité prévoit deux exceptions permettant à nos concitoyens d'installer une chaudière au fioul neuve dans un bâtiment existant après 2022. Par ailleurs, le projet de décret ne ferme pas la porte à la commercialisation d'un biofioul qui ne serait pas 100 % fossile.

La politique engagée par le Gouvernement repose sur des instruments budgétaires et non budgétaires. Dans le budget de l'État, MaPrimeRénov', le programme Habiter mieux sérénité et le taux de TVA à 5,5 % sur les travaux de rénovation soutiennent la politique d'élimination des équipements au fioul, mais pour un montant malheureusement non connu avec précision.

Hors du budget de l'État, les certificats d'économies d'énergie (CEE) sont également sollicités et figurent au premier rang de la politique engagée au moyen de la prime Coup de pouce chauffage. Ces différentes aides sont cumulables et substantielles et peuvent représenter jusqu'à 90 % du coût d'installation d'une pompe à chaleur ou d'une chaudière biomasse. Elles sont nécessaires puisqu'il en coûte près de 12 000 euros pour faire déposer une chaudière au fioul et installer une pompe à chaleur et environ 18 000 euros pour une chaudière biomasse.

Le coût de ces aides ne peut pas être déterminé avec précision. Cependant, en retenant un taux d'aide moyen de 50 %, la dépense totale peut être évaluée à 1,65 milliard d'euros d'ici 2029. L'essentiel de cette dépense reposerait sur le dispositif des certificats d'économies d'énergie.

La politique engagée a donné de premiers résultats. Nous sommes passés de 75 000 à 150 000 chaudières au fioul retirées par an. Cependant, pour atteindre l'objectif en 2029, il faudrait passer au rythme de 300 000 retraits par an. Pour accélérer la cadence, le Gouvernement a prévu de muscler son dispositif.

Cependant, je crains que l'objectif fixé soit hors d'atteinte. La politique engagée présente effectivement des faiblesses importantes, de sorte que le « grand soir » du fioul ne sera pas pour 2029. Sur le papier, tout fonctionne, mais en pratique, la réalité peut être rude, comme je l'ai bien vu lors d'une journée d'auditions et d'un sondage électronique organisés dans ma circonscription avec des usagers et des entreprises concernés par cette évolution.

Curieusement, le ministère m'a ainsi indiqué ne pas avoir étudié le profil sociologique des propriétaires de chaudières au fioul. Il aurait pourtant dû le faire, puisqu'il aurait appris, comme me l'a indiqué l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), que plus d'un quart des propriétaires de chaudières au fioul sont âgés de plus de 75 ans. Or au-delà cet âge, on ne remplace le plus souvent sa chaudière que si elle tombe définitivement en panne.

Deuxième faiblesse, la composition du parc : plus de 500 000 chaudières neuves ont été installées ces dix dernières années, et la durée de vie d'une chaudière fioul est au minimum de vingt-cinq ans.

Dans ces conditions, une partie importante de la population ne remplacera pas sa chaudière. Pourquoi le faire si vous êtes âgé, que votre chaudière fonctionne bien et que, comme c'est le cas depuis deux ans, le prix du fioul baisse ?

La politique engagée comporte d'autres faiblesses. Par exemple, le périmètre de MaPrimeRénov' ne coïncide pas avec celui des certificats d'économies d'énergie. Un senior qui a préparé sa succession dans le cadre d'une société civile immobilière peut prétendre aux certificats d'économies d'énergie mais pas à MaPrimeRénov', ce qui n'est pas logique.

Au regard de ces différents éléments, l'objectif de 2029 me paraît hors d'atteinte. Il serait donc sage de reporter cette échéance d'au moins cinq ans.

Par ailleurs, à mon sens, la politique engagée est mal perçue. En janvier 2021, le magazine *Que choisir* a publié une enquête sur l'interdiction des équipements au fioul qui a suscité « une déferlante de messages » critiques. Les résultats du sondage que j'ai effectué dans mon département confirment cette impression. En effet, 228 personnes ont répondu en dix jours. Plus des trois quarts des répondants n'étaient pas satisfaits des annonces du Gouvernement et, parmi les répondants possédant une chaudière, plus de huit sur dix ont indiqué vouloir garder ce matériel aussi longtemps qu'il fonctionnerait.

Un autre élément d'insatisfaction concerne l'absence d'attention suffisante portée à la question industrielle. On est en train de refaire pour le fioul ce qu'on a fait avec les éoliennes terrestres, c'est-à-dire subventionner l'importation d'équipements étrangers sans créer d'industrie en France. Il n'existe que très peu de sites français de production de chaudières ou de poêles à bois. J'appelle donc le Gouvernement à se saisir pleinement de cet enjeu. J'appelle également le Parlement à se saisir enfin de la question des certificats d'économies d'énergie. Une fois encore, je rappelle qu'il s'agit d'un dispositif non budgétaire, sur lequel le Parlement n'a pas la main, ce qui n'est pas acceptable.

Sur la base de ces constats, je formule onze propositions destinées à modifier la politique engagée. Les principales visent à reporter d'au moins cinq ans l'échéance de 2029 et à financer la chaudière à 1 euro pour tous en redéployant en faveur du remplacement des chaudières au fioul les moyens soutenant les énergies renouvelables électriques intermittentes.



Une chaudière au fioul en moins, c'est bon pour le climat. Des éoliennes pour remplacer Fessenheim, cela ne réduit pas d'un gramme les émissions de CO<sub>2</sub>.

Je recommande également de s'appuyer sur la présence de La Poste dans les territoires pour améliorer le recensement des équipements et l'information de nos concitoyens.

Je crois aussi que la filière fioul doit être accompagnée et non condamnée. Il faut lui donner de la visibilité en ce qui concerne le biofioul.

J'invite enfin le Parlement à reprendre le contrôle des certificats d'économies d'énergie.

Madame la ministre de la transition écologique, nous allons vous entendre sur ces sujets. Je vous invite à nous faire part de vos intentions sur la question des certificats. En tant que commissaires aux finances, nous sommes toujours désireux de savoir si le Parlement est condamné à regarder éternellement passer les trains sans réagir.

**M. Éric Coquerel, rapporteur spécial (*Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*).** En loi de finances initiale, la dotation de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* progressait d'environ 1,8 milliard d'euros en autorisations d'engagement et de 2,2 milliards d'euros en crédits de paiement, pour atteindre 15,6 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 15,8 milliards d'euros en crédits de paiement. Le rapporteur spécial que je suis aurait pu y trouver un motif de satisfaction. Hélas, ce constat appelle immédiatement plusieurs objections qui en réduisent considérablement la portée.

Tout d'abord, cette hausse procède de mesures de périmètre et de transfert. Au terme des retraitements auxquels elle a procédé pour permettre des comparaisons, la Cour des comptes estime plutôt que la dotation de la mission, à périmètre constant, a régressé de 2,1 % en autorisations d'engagement et de 0,79 % en crédits de paiement.

Ensuite, alors qu'ils s'inscrivent en théorie au cœur même des politiques de préservation de l'environnement, les programmes dont je suis le rapporteur spécial ont, pour leur part, vu leur dotation régresser de 69,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 62,5 millions d'euros en crédits de paiement, soit une baisse de 1,5 % en autorisations d'engagement et de 1,4 % en crédits de paiement. Ainsi, exception faite du seul programme 113 *Paysage, eau et biodiversité*, pour des raisons bien spécifiques liées au versement d'une subvention pour charge de service public à l'Office français de la biodiversité le 1<sup>er</sup> janvier 2020, tous les programmes – dont l'intitulé suffit à souligner l'importance – ont vu leur dotation initiale se réduire : le programme 181 *Prévention des risques*, le programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie* et le programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*.

En fait de hausse de la dotation, il convient donc plutôt de parler d'une évolution en trompe-l'œil.

En revanche, la sous-consommation est bien réelle. Les crédits exécutés des quatre programmes dont je suis le rapporteur spécial sont ainsi inférieurs de 12,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 13,4 millions d'euros en crédits de paiement à leur dotation initiale globale.

Avant d'aborder mon thème d'évaluation – les moyens de la prévention des risques naturels et technologiques –, je dirai un mot d'une exécution, une fois de plus, malthusienne.

Le reliquat de crédits non consommés du programme 113 *Paysage, eau et biodiversité* s'élève ainsi à plus de 20 millions d'euros, soit 10 % des crédits prévus.

Le programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* se caractérise, au contraire, par une exécution quasi-intégrale des crédits programmés mais, si l'on peut reconnaître la qualité de la prévision, j'appelle votre attention sur le fait qu'il soutient les emplois de pas moins de trois ministères : celui de la transition écologique, celui de la cohésion des territoires et celui de la mer. La mutualisation des moyens s'opère ainsi – je le répète depuis quatre ans – au détriment de la lisibilité, et l'information est dispersée dans le rapport annuel de performances, de telle sorte que le lecteur ne peut absolument pas parvenir à une vision consolidée du coût des politiques publiques qui sont l'objet des différents programmes.

J'appelle également votre attention sur les emplois des opérateurs. Au cours des dernières années, le plafond d'emplois rémunérés par les opérateurs de la mission n'a cessé de baisser, passant de 20 474 équivalents temps plein travaillé (ETPT) en 2016 à 19 312 en 2020. Pire, ce plafond a systématiquement été sous-exécuté. En 2020, la consommation est ainsi inférieure de 288 ETPT à la prévision, pour s'établir à 19 024. Si nous considérons également les emplois hors plafond des opérateurs, nous parvenons à une exécution totale de 20 358 ETPT, inférieure de 355 unités à la prévision, qui était de 20 713.

Ce sont essentiellement les opérateurs des programmes dont je suis le rapporteur qui en font les frais. Comme le relève la Cour des comptes, cette année, la sous-exécution s'explique essentiellement par les effectifs de l'Office français de la biodiversité, avec 2 741 emplois exécutés, pour 2 809 emplois autorisés, soit une sous-exécution de 2,6 %, et du Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) : 2 589 emplois exécutés, pour 2 644 emplois autorisés, soit une sous-exécution de 55 emplois, ou 2,1 %. La crise a certes retardé des recrutements, et il conviendra de rattraper tous ceux qui n'ont pas eu lieu, mais n'oublions pas la saignée subie tout au long des dernières années par le CEREMA.

C'est également une véritable saignée qu'a subie Météo-France, qui a encore perdu plus de 94 ETPT en 2020. Il est essentiel de mettre un terme à ce mouvement de réduction des effectifs, d'autant que l'établissement est confronté à la nécessité de remplacer une partie de son personnel technique. Alors que l'opérateur connaît environ 80 départs à la retraite par an, ce nombre pourrait passer à plus de 105 par an en 2025, 2026 et 2027. C'est ainsi une perte d'expérience et de capital humain irremplaçables.

J'ai choisi de consacrer la partie thématique de mon rapport aux moyens de la politique de prévention des risques naturels et technologiques. Faut-il rappeler que le dérèglement climatique et l'essor des nouvelles technologies renouvellent les termes du problème et appellent des moyens ambitieux ? Ces derniers ne sont pourtant pas au rendez-vous.

Risques naturels et risques technologiques peuvent d'ailleurs se trouver liés. Ainsi, l'évolution climatique doit être prise en compte dans la démonstration de sûreté des installations nucléaires. Ce sujet fait régulièrement l'objet d'instructions et d'inspections de la part de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN). Les canicules sont effectivement susceptibles d'avoir des conséquences sur le fonctionnement des systèmes de sûreté, sur le refroidissement du réacteur

et la gestion des effluents en cas de sécheresse et d'étiage et sur la maîtrise des rejets thermiques. C'est vrai aussi du risque de vague de type tsunami, comme celle connue il y a quelques années au centre nucléaire du Blayais.

Par ailleurs, il n'est pas nécessaire, après l'accident de Lubrizol et l'explosion dévastatrice d'un stock de nitrate d'ammonium à Beyrouth, de rappeler l'omniprésence des risques industriels.

Face à cette réalité, les moyens, je le dis chaque année et je me vois obligé de le répéter cette année encore, ne semblent pas au rendez-vous.

Dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 2021, l'Autorité de sûreté nucléaire avait ainsi exprimé, au terme d'une analyse fine de sa charge de travail, un besoin de huit ETP supplémentaires pour la période 2021-2023 – un seul lui fut accordé dans la LFI pour 2021. Il convient de doter au plus vite cette agence, dont chacun, quel que soit son point de vue sur le nucléaire, ne peut que reconnaître l'importance, des sept autres emplois demandés.

Il conviendrait, en outre, de doter l'ASN d'un budget d'intervention dans le domaine de la recherche et du développement. Elle pourrait ainsi organiser des expertises collectives sur des sujets d'importance pour elle, financer des recherches pour obtenir, à court terme, des résultats nécessaires à son action, étudier des problématiques émergentes.

Un autre exemple nous est fourni par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), qu'une partie du grand public a découvert à la suite de la catastrophe de Lubrizol. Son plafond d'emplois, après avoir baissé de plus de 2 % par an depuis plusieurs années et encore de treize ETPT en 2021, soit moins 2,6 %, rend plus complexe l'atteinte des objectifs fixés à cet établissement, dont les dirigeants nous disent qu'ils ne pourront pas continuer à « faire autant avec moins ». L'enjeu pour les années à venir sera de préserver ses moyens d'action et ses effectifs. Le Haut Conseil de l'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur le note très justement : l'enjeu majeur pour l'INERIS « est maintenant de continuer à répondre aux sollicitations des pouvoirs publics et aux préoccupations de la société, malgré la réduction régulière du plafond d'emplois qui se traduit par la perte de près d'un cinquième des emplois sur dix ans ». Il est temps d'en finir avec ces coupes sombres qui se dissimulent derrière l'euphémisme du « schéma d'emploi ».

À l'heure où les périls se multiplient sous l'effet du dérèglement climatique et des nouvelles technologies, il est temps de substituer à la logique comptable de l'équilibre budgétaire une politique dont le financement est fondé sur une évaluation des risques et des besoins. Nous avons vu ce qu'une telle politique nous a coûté lors de l'arrivée des malades du covid-19 dans les hôpitaux publics. À défaut de rétablir rapidement la situation, je crains fort que nous payions cette politique lors de catastrophes environnementales malheureusement prévisibles.

Je ne crois cependant guère à un tel changement de doctrine du Gouvernement. Cela voudrait dire qu'il comprend l'importance d'un investissement public dans la transition écologique. En revanche, doter la politique de prévention des risques de moyens à la hauteur des enjeux pourra être l'ambition d'une autre majorité. Madame la ministre, rien ne vous empêche cependant de me convaincre de l'inverse et de montrer, d'ici au projet de loi de finances pour 2023, ce que devraient être une politique du ministère de la transition écologique et des opérateurs à la hauteur des enjeux climatique du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.** À l'automne dernier, j'ai consacré mon avis budgétaire au dispositif de l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique (ARENH) et au mécanisme qui pourrait lui succéder au plus tard en 2025. S'il n'a pas d'incidence sur le budget de l'État, il est un outil de politique publique important, comme instrument de la régulation du marché de l'électricité de France et référence pour l'établissement des tarifs régulés de vente d'électricité. Mis en place en 2012, il aura permis l'ouverture du marché de l'électricité aux fournisseurs alternatifs à EDF et, pour les consommateurs, de bénéficier durablement de prix reflétant les coûts amortis du parc nucléaire historique, quel que soit leur choix de fournisseur. Mais son prix inchangé depuis plus de huit ans pèse lourdement sur les revenus d'EDF et sur ses capacités d'investissement, notamment dans l'entretien et l'évolution de son parc nucléaire, ainsi que dans le développement des énergies renouvelables.

Vous en avez pleinement conscience, madame la ministre. L'État français négocie donc un nouveau mécanisme de régulation de l'énergie nucléaire. Madame la ministre, où en sont ces négociations ?

Pour consolider la situation financière d'EDF en attendant un éventuel nouveau dispositif de régulation de l'électricité nucléaire, la loi autorise une augmentation de son prix de vente. Cette revalorisation ne peut toutefois se faire sans l'aval de la Commission européenne. La réorganisation du groupe EDF est-elle la contrepartie de son accord ?

Votre projet, dénommé initialement Hercule et aujourd'hui Grand EDF, est aussi en discussion avec Bruxelles depuis 2018. Mais, récemment, le Gouvernement a reconnu que ces négociations étaient difficiles, la France souhaitant le maintien d'un groupe intégré autour d'un Grand EDF. Nous vous rejoignons complètement. Nous y sommes très attachés.

Il n'en reste pas moins qu'EDF doit trouver les moyens de continuer à investir dans la sécurité de notre parc nucléaire et hydraulique et qu'il serait logique que l'entreprise prenne toute sa place dans l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050. Comment pensez-vous sortir de ce qui ressemble de plus en plus à une impasse ? Avez-vous l'intention, quoi qu'il arrive, de rehausser le prix de l'ARENH, ce qui me semble être une mesure d'urgence ?

Les entreprises françaises grandes consommatrices d'énergie s'inquiètent également de la menace de ne plus pouvoir bénéficier de tarifs aménagés dans ce nouveau cadre. Quelles réponses pourrait-on leur apporter ?

Pour revenir à des sujets plus budgétaires, même si ces dépenses relevaient de l'exercice en cours plutôt que de celui de 2020, j'avais défendu une revalorisation du chèque énergie pour aider les ménages les plus touchés par la crise. Je n'ai pas été entendue. Toutefois, la loi d'accélération et simplification de l'action publique (ASAP), adoptée en décembre dernier, a étendu son utilisation aux hébergements pour personnes âgées. C'est une avancée que nous saluons. À combien de nouveaux bénéficiaires a-t-elle profité ?

Par ailleurs, où en est la mise en œuvre du plan de relance dans l'hydrogène vert ? Où en est notamment le décret précisant les modalités du nouveau dispositif de garantie d'origine de cet hydrogène renouvelable ? Depuis la mission que nous avons menée avec mon collègue Anthony Cellier sur l'application de la loi énergie-climat, au début de cette année, l'ordonnance n° 2021-176 relative à l'hydrogène a été publiée – le 17 février dernier –, mais il manque encore certaines précisions réglementaires.

**Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique.** Après l'examen du projet de loi de finances pour 2021, l'automne dernier, je suis heureuse de poursuivre nos échanges à l'occasion du Printemps de l'évaluation, qui me permettra de revenir sur l'exécution budgétaire de l'année 2020.

Après les transports, j'évoquerai de manière détaillée l'énergie et les risques, deux chantiers majeurs de la transformation profonde de notre pays dont mon ministère a la charge pour rendre la France plus résiliente et relever la tête, après la crise, en nous mettant en ordre de bataille devant ce siècle perturbé à tout point de vue.

Oui, les crédits de mon ministère sont des crédits pour le présent et pour l'avenir, pour protéger aujourd'hui nos concitoyens contre les risques naturels et technologiques et préparer un autre avenir que celui décrit par des prévisions scientifiques que nul ne peut plus ignorer.

C'est bien ma responsabilité de ministre d'être sur tous les fronts, toutes les temporalités. Aujourd'hui face aux simples inondations, aux sécheresses ou aux canicules qui tuent et détruisent, face à la crise économique et sociale qui casse ; demain face au plus grand défi que l'humanité a jamais eu à relever en commun.

Pour mon ministère comme pour le reste de l'action publique, l'année budgétaire est sans précédent à tout point de vue. Je le disais il y a quelques jours devant vos collègues du Sénat : je ne crois pas qu'on ait vu, de mémoire de comptable public, quoi que ce soit qui s'en approche. Oui, dès les premières minutes de cette crise inédite et sidérante, l'État a répondu présent. À circonstances exceptionnelles, moyens exceptionnels mais, et j'en suis fière, jamais dans la tempête nous n'avons perdu de vue le cap ni n'avons renoncé à notre ambition de transformation écologique de la France.

Pour faire face à ses responsabilités, mon ministère a consacré 53,2 milliards d'euros sous forme de dépenses pilotables, en intégrant l'ensemble des moyens dédiés à la transition écologique, aux mobilités et au logement.

Nous avons notamment consacré, à périmètre constant, 5 835 millions d'euros aux charges de service public de l'énergie, essentiellement des énergies renouvelables, soit 972 millions d'euros ou 20 % de plus qu'en 2019, 2 828 millions d'euros en faveur des autres politiques de l'énergie et du climat, soit 171 millions d'euros ou 6 % d'augmentation, 190 millions d'euros en faveur de l'eau et de la biodiversité, soit une hausse des crédits de 31 millions d'euros, ou 20 % d'augmentation.

Monsieur Coquerel, je confirme la hausse de ces programmes. S'il y a eu sous-exécution du programme 113, c'était pour payer les copropriétaires de l'immeuble Le Signal, en janvier – il y a eu un report.

Grâce à ces crédits, au courage, à l'engagement et au sens du service public des femmes et des hommes qui ont fait de l'écologie leur carrière, tout au long de l'année, nous avons gardé le pays debout. C'est moins visible et extraordinaire que d'autres mesures, mais l'eau est arrivée au robinet, les déchets ont été ramassés, l'énergie a continué à être produite. Tout au long de la crise, les agents de mon ministère ont veillé à la protection des Françaises et des Français. Voilà à quoi sert concrètement l'argent des Français et ils peuvent en être fiers.

Le budget de mon ministère, c'est d'abord et avant tout un budget de combat, un budget pour l'écologie et la solidarité, les deux étant liés.

La solidarité écologique, c'est le chèque énergie, qui bénéficie à plus de 5,5 millions de Français et les aide à payer leurs factures. La solidarité écologique, c'est le coup de pouce vélo, qui a remis en selle plusieurs millions de nos concitoyens. La solidarité écologique, ce sont près de 4 milliards d'euros ouverts en cours d'année pour accompagner les ménages dans la transition écologique en suscitant la demande.

Je prendrai pour dernier exemple la rénovation. Avec MaPrimeRénov', tous nos concitoyens, où qu'ils vivent, peuvent engager la rénovation de leurs logements pour les rendre plus économes, plus écologiques, plus agréables à vivre pour eux-mêmes et pour la planète. C'est un immense succès : plus de 190 000 dossiers ont été déposés la première année et déjà plus de 300 000 supplémentaires cette année.

Concernant la fin du chauffage au fioul, la décarbonation des moyens de chauffage est un enjeu clé pour l'atteinte de nos objectifs climatiques, dans la perspective d'un couplage de l'amélioration de la performance de l'enveloppe des bâtiments, visant à la fois une action rapide et déterminée, et d'un accompagnement technique et financier des ménages, en particulier les plus modestes. Grâce aux coups de pouce certificats d'économies d'énergie et aux aides publiques, l'État a fortement renforcé les aides au changement de chaudière au fioul par des moyens écologiquement et économiquement performants. Je suis convaincue que l'interdiction de nouvelles chaudières au fioul est une action non seulement capitale mais proportionnée ; elle est en outre combinée avec un accompagnement important.

Cette politique a été définie avant tout au regard de paramètres sociologiques. L'énergie fioul est l'une des plus chères ; elle est donc créatrice de précarité énergétique. La politique visant à sortir du fioul est avant tout incitative. La prime Coup de pouce chauffage au fioul est plus importante pour les ménages modestes et elle se cumule à MaPrimeRénov'. Pour les ménages modestes, ce sont des aides de 8 000 euros pour une prime à la conversion ou de 12 000 euros pour une chaudière à granulés de bois. Dans certains cas, l'investissement résiduel est moins important que celui lié à l'achat d'une chaudière au fioul neuve. De plus, les économies en fonctionnement améliorent l'équation. En complément, les espaces conseil FAIRE apportent un soutien renforcé aux ménages sur tout le territoire.

En retrait régulier depuis plusieurs années, le fioul chauffe encore 3,25 millions de logements, dont 1,23 million en zone hors gaz, soit environ 3,9 % de la population française. Les coups de pouce certificats d'économies d'énergie, dont vous avez beaucoup parlé, et les aides publiques ont permis à l'État de renforcer nettement les aides au changement de chaudière au fioul par des moyens écologiquement et économiquement performants. En termes d'efficacité, grâce aux seuls coups de pouce certificats d'économie d'énergie, sur vingt-huit mois, depuis janvier 2019, 242 000 changements de chaudière ont été accompagnés. Après un creux au printemps 2020 lié à la crise du covid-19, le rythme est de 10 000 changements de chaudière par mois. Les analyses géographiques montrent sans ambiguïté que les territoires ruraux mobilisent très bien ces aides. Nous vous avons déjà fourni des cartes, mais, si vous le souhaitez, nous vous procurerons une actualisation. Toutes les solutions de remplacement sont mobilisées : 78 % de pompes à chaleur, 12 % de gaz et 9 % de biomasse.

L'interdiction des nouvelles chaudières au fioul est une action à la fois capitale, proportionnée et combinée à un accompagnement important. La rédaction du projet de décret a été l'objet d'une large concertation avec les acteurs de la filière de chauffage. Le décret sera transmis très prochainement au Conseil d'État et il entrera en vigueur mi-2022, tant pour les bâtiments neufs que pour les bâtiments existants. Il prévoit des possibilités de dérogation : il peut y avoir des difficultés, des impossibilités techniques ou des coûts excessifs. Bien

évidemment, cela n'interdira pas la réparation des installations existantes. Dans cette période où circulent beaucoup de fausses informations, je rappelle que nous ne demandons à personne de changer prématurément sa chaudière. Les chaudières au fioul pourront continuer à être utilisées tant qu'elles fonctionnent ; elles pourront également être réparées. Quand elles seront arrivées en fin de vie, en revanche, il faudra les remplacer par une chaudière d'un autre type.

L'objectif d'éradication du fioul en dix ans est atteignable. Au plus, 3,25 millions de logements devront changer de chaudière, en particulier près de 1,3 million en zone hors gaz. Il s'agit d'une hypothèse maximisante en termes de rythme de changement et de nombre de chaudières à changer, dans la mesure où l'interdiction porterait sur la vente de chaudières neuves et non sur la réparation des chaudières existantes. Au rythme de 10 000 changements par mois, au regard des seuls coups de pouce certificats d'économie d'énergie, il y a certes un besoin d'accélération mais il n'est pas gigantesque. L'objectif semble donc globalement atteignable, tant en termes de montée en puissance que de faisabilité économique pour les ménages les plus modestes, lesquels font l'objet d'un soutien renforcé.

Je rappelle que les certificats d'économies d'énergie ne relèvent pas de la dépense publique. On ne rebudgétise pas de la dépense privée. C'est un marché conçu pour que les obligés trouvent des gisements d'économies d'énergie. C'est pourquoi les certificats ne sont pas traités de la même manière que les mesures budgétaires.

J'ai parlé de budget de combat, c'est particulièrement vrai en matière d'énergie. Nous avons augmenté le budget dédié aux énergies renouvelables de 462 millions d'euros en 2020 par rapport à la loi de finances et même de 972 millions par rapport à 2019. En 2021, l'augmentation sera historique : 1,3 milliard d'euros, soit 25 % supplémentaires. Cela représente bien davantage qu'un simple chiffre : ce sont des éoliennes, des panneaux photovoltaïques qui sont installés – c'est l'amplification et l'accélération de la transition énergétique du pays.

Cela passe par l'adoption des grandes trajectoires et du cadre d'action que sont la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie et la nouvelle stratégie nationale bas-carbone. De ce point de vue non plus, la crise ne nous a pas détournés de notre cap.

Ce budget de l'énergie est bien celui de la diversification de notre mix électrique, pour accélérer sa décarbonation et nous rendre résilients. C'est au nom de ces deux impératifs de salut public que nous avons fait le choix de réduire la part du nucléaire à 50 % d'ici 2035.

En 2020, deux réacteurs ont été fermés à Fessenheim. Cela fait date, parce que nous savions bien qu'il faudrait un jour s'occuper du démantèlement du parc historique en fin de vie, mais ce n'était encore que du papier. Je sais tout ce que cette fermeture emporte de conséquences pour le territoire, pour les femmes et les hommes qui ont donné un bout de leur carrière et de leur vie à ces deux réacteurs. Nous leur devons un avenir loin du chaos économique et social que certains prédisent, parce que ce territoire ne se résume pas au nucléaire. C'est pourquoi, et j'en suis fière, l'État est aussi au rendez-vous sur ce terrain pour dynamiser l'économie du territoire, en soutenant à hauteur de 20 millions d'euros le projet de technocentre d'EDF et en augmentant de 50 % les crédits du fonds d'amorçage destiné au soutien des projets de création d'activité et d'emploi.

Dans la grande transformation de notre énergie que nous conduisons, sans équivalent depuis l'invention de la machine à vapeur, nous pouvons aussi compter sur le plan de relance. Je veux le souligner à l'occasion de ce troisième Printemps de l'évaluation : le plan de relance

est une petite révolution budgétaire, car jamais aucun Gouvernement n'avait fait le choix de l'écologie pour sortir d'une crise aussi violente. Pour la première fois, dans notre pays, 30 milliards d'euros ont été spécifiquement dédiés à la transition que je promeus, en plus de mon budget et sans coup de rabot. Par ces 30 milliards d'euros pour le verdissement de notre économie, pour la transformation de l'ADN du pays, nous faisons le choix de l'avenir, évidemment le seul qui vaille.

Les premières mesures ont été engagées dès 2020 pour répondre à l'urgence écologique comme à l'urgence économique, notamment par les aides à l'acquisition de véhicules moins polluants, avec 625 millions d'euros supplémentaires ouverts en 2020 le soutien à la SNCF, d'un montant de 4 milliards d'euros dès 2020, et la désignation, en décembre dernier, des premiers lauréats d'appels à projets pour décarboner l'industrie ou rénover les bâtiments de l'État, à raison de 2,7 milliards d'euros. Les choses avancent donc. Les appels à projets d'écosystèmes territoriaux hydrogène de l'Agence de la transition écologique (ADEME) remportent un franc succès.

Tout au long de l'année 2020, mon ministère a poursuivi sa tâche de transformation. Parmi ses prérogatives, il a la lourde responsabilité de prévenir les risques pesant sur nos concitoyens, à commencer par ceux qui sont liés aux produits de notre technologie. Je pense à la pollution au plastique, dont nous ingérons tous en moyenne 5 grammes par semaine, soit l'équivalent d'une carte bleue. Grâce à la loi antigaspillage, notre pays est dans la bonne voie pour s'en sortir. Je pense aussi à la pollution de l'air, qui tue chaque année près de 50 000 de nos concitoyens, bilan humain intolérable pour une société qui se prétend avancée, auquel je ne saurais me résoudre. Nous mettrons en place trente zones à faibles émissions (ZFE) qui protégeront la santé de millions de Françaises et de Français.

Parler de la prévention des risques, pour la ministre que je suis, c'est regarder en face l'après-Lubrizol et en tirer toutes les leçons. C'est pourquoi j'ai présenté un plan d'action visant à améliorer notre dispositif autour de trois axes majeurs.

Le premier a trait à la culture du risque, que celui-ci soit technologique ou naturel. Notre pays a besoin de faire naître et essaimer une vraie culture du risque. Plus que d'autres pays, la France manque encore trop de cette conscience et de ces réflexes. Tous les acteurs doivent être préparés au risque, non pas pour le nier, l'oublier ou vivre dans la terreur, mais pour être prêts et ainsi sauver des vies.

Le second axe d'amélioration, c'est la transparence de l'action publique, pour les contrôles comme pour le suivi au long cours. Nos concitoyens l'exigent et ils ont raison. Dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain, l'inspection des installations classées publiera systématiquement ses rapports.

Le troisième axe concerne notre présence sur le terrain, afin d'assurer aux riverains et aux territoires le plus haut niveau de sécurité possible. Les règles n'ont de sens que si elles sont bien mises en œuvre. C'est la mission de l'État d'être ce gendarme vigilant et exigeant. C'est pourquoi je me suis personnellement engagée à double titre : d'une part, pour augmenter de 50 % le nombre des contrôles sur le terrain et, d'autre part, pour créer enfin un bureau d'enquêtes et d'analyses sur les accidents, à l'instar de ce qui existe pour l'aviation.

Malheureusement, les risques qui pèsent sur la vie et la santé de nos concitoyens sont liés aussi au changement climatique. Inondations, tempêtes et sécheresses se font déjà plus intenses, plus violentes, plus imprévisibles et plus meurtrières. Après la catastrophe de la vallée



de la Roya, dévastée comme après un bombardement, personne ne peut plus fermer les yeux. C'est notre responsabilité politique et morale devant la nation et devant les Français de tout faire pour les protéger de ces risques croissants et d'être toujours à leurs côtés.

C'est pourquoi, dans les Alpes-Maritimes, nous allons racheter, sur le fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, les biens situés dans les zones jugées trop dangereuses et ceux qui sont trop durement touchés, et financer la reconstruction d'habitations plus résilientes. Les dispositifs que vous avez votés l'année dernière en loi de finances le permettent. Notre première estimation indique un coût de l'ordre de 120 millions d'euros pour le fonds Barnier et pour les assureurs. Elle pourra être affinée au fil de la réalisation des diagnostics.

En outre, pour mieux prévenir les risques naturels – sécheresses et inondations –, nous avons remplacé le supercalculateur de Météo-France.

Madame Battistel, le nombre de bénéficiaires du chèque énergie va passer de 5,5 millions en 2020 à 5,8 millions en 2021. La loi ASAP l'élargit à tous les bénéficiaires en établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD), qu'ils soient ou non conventionnés au titre de l'aide personnalisée au logement (APL). Près de la moitié des EHPAD n'étaient pas concernés. Cela concerne 1 100 EHPAD, établissements d'hébergement pour personnes âgées (EHPA), établissements de soins de longue durée (ESLD) et résidences autonomes.

Concernant l'ARENH, la modification du plafond au-delà de 100 térawattheures requiert un accord de la Commission européenne, car ce paramètre, ainsi que le prix actuel de 42 euros le mégawattheure, est encadré par la décision de la Commission européenne du 12 juin 2012.

Les négociations plus larges avec la Commission relatives à l'ARENH et à la réorganisation d'EDF se poursuivent afin de construire le futur mécanisme de régulation du parc électronucléaire. C'est notre priorité ; nous nous y engageons pleinement. La question d'un relèvement se posera en fonction de l'issue de ces négociations ou de la future régulation. Nous avançons le plus vite possible.

**Mme Bénédicte Peyrol (LaREM).** Les programmes 203 *Infrastructures et services de transports* et 174 *Énergie, climat et après-mines* font apparaître une augmentation importante des remboursements liés à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) des transporteurs routiers de marchandises et du transport collectif de voyageurs. Est-ce dû à l'augmentation de la contribution climat énergie, à la taxe carbone ou à une augmentation du volume d'utilisation de l'énergie ?

Concernant les dépenses fiscales et leur effet environnemental, j'ai défendu l'élaboration de documents budgétaires visant à répertorier toutes les dépenses liées à la transition énergétique et, dernièrement, le « budget vert ». On peine à mettre en place des trajectoires de sortie des dépenses fiscales défavorables à l'environnement. En 2016, la Cour des comptes avait déjà rendu un très important rapport à ce sujet. Cela donne lieu à des conférences fiscales, mais cela ne devrait-il pas être analysé à un niveau plus politique ?

Des indicateurs d'émissions de CO<sub>2</sub> pourraient montrer l'incidence de telle ou telle dépense fiscale. La révision de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), qui sera

bientôt examinée par l'Assemblée nationale, pourrait en fournir l'occasion. Votre ministère a-t-il des propositions à faire en la matière ?

**Mme Valérie Beauvais (LR).** Vous l'avez dit, madame la ministre, réduire nos émissions de gaz à effet de serre et notre empreinte carbone est une priorité nationale. Certes, la France doit y prendre toute sa part, mais sans se considérer comme le laboratoire du monde en matière d'idéaux écologiques toujours plus contraignants. Je rappelle que la France produit seulement 0,9 % des émissions mondiales et que nous possédons l'un des mix énergétiques les plus décarbonés au monde, notamment grâce au nucléaire.

Le groupe Les Républicains est attaché au développement durable reposant sur le trépied suivant : protection de l'environnement, viabilité économique et progrès social.

Madame la ministre, à l'occasion de ce Printemps de l'évaluation, je me permets de vous demander des réponses aux interrogations que suscite votre indéfectible soutien à la filière de l'éolien. Je récusé l'écologie politique dans laquelle vous souhaitez enfermer notre pays en prétendant que les éoliennes sont le symbole de la transition écologique et de la lutte contre le réchauffement climatique. Vous souhaitez passer de 8 000 éoliennes en 2019 à plus de 15 000 en 2028. Pensez-vous sincèrement que cette énergie puisse à terme se substituer à l'énergie nucléaire ? Je ne le crois pas aujourd'hui, encore moins demain compte tenu du développement des véhicules électriques et des objets de notre quotidien, toujours plus connectés.

Combien de milliards d'euros ont été engagés pour soutenir cette filière non viable sur le plan économique ? On sait la faible rentabilité de l'éolien et les difficultés de stockage de l'électricité produite. N'aurait-il pas été préférable que les sommes engagées au profit d'une filière qui ne doit se fier qu'au vent et ne fonctionne à pleine puissance que 21 % du temps le soient au profit de la rénovation thermique des habitations ou de l'aide à l'acquisition de véhicules propres ? Votre choix est celui des nuisances sonores, des paysages naturels dégradés, de la biodiversité perturbée, y compris en mer.

Fermer quatorze réacteurs en les remplaçant par des éoliennes est un non-sens qui provoquera une hausse des émissions et de notre facture énergétique. Il faut, au contraire, mettre en œuvre un moratoire pour stopper les projets d'éolien terrestre qui ne feraient pas consensus dans les territoires. Il faut préserver notre capacité nucléaire, conformément aux préconisations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Si votre objectif et celui du Gouvernement est réellement la réduction des émissions, je vous propose d'investir dans une filière de recyclage des déchets nucléaires et de cesser de subventionner les nouveaux projets éoliens.

**M. Bruno Millienne (Dem).** Madame la ministre, 2020 a été l'année de l'adoption de la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie et de la nouvelle stratégie nationale bas-carbone. La réduction des émissions de nos logements y occupe une place prépondérante, notamment grâce à l'outil MaPrimeRénov', qui a connu un franc succès, avec le dépôt de plus de 190 000 dossiers de demandes d'aide auprès de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). La loi de finances initiale prévoyait 390 millions d'euros. Compte tenu du succès de la mesure, des crédits supplémentaires ont été ouverts en loi de finances rectificative, mais le rythme de décaissement n'a pas permis de dépenser l'ensemble des crédits de paiement disponibles. Nous avons eu des retours du terrain au sujet de subventions tardant à être versées. Les délais de versement des aides ont-ils pu être raccourcis ? Dans quelle mesure l'exécution de 2020 permet-elle d'adapter nos politiques publiques pour maximiser le nombre de rénovations énergétiques ?

Les nouvelles dispositions votées dans le cadre de l'examen du projet de loi climat et résilience vont nécessiter de forts investissements, qu'il s'agisse de la fin des passoires thermiques dès 2025 pour les logements classés G, de l'accompagnement des ménages dans la rénovation énergétique, qui sera progressivement rendue obligatoire, avec une première échéance en 2023, ou de la mise en place d'un reste à charge zéro pour les ménages les plus modestes. Comment ces nouvelles dispositions seront-elles intégrées ?

En outre, l'Observatoire national de la rénovation énergétique (ONRE), mis en place en 2020, a pour objectif de produire des indicateurs pour assurer un meilleur suivi des travaux de rénovation énergétique financés par des aides publiques. Comment cela s'articulera-t-il avec les guichets uniques créés par le projet de loi, dans le cadre du service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH) ?

**Mme Marie-Noëlle Battistel (Soc).** Les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* dévolus à la transition énergétique ont connu une augmentation substantielle par rapport à la loi de finances initiale. Cette hausse résulte à la fois de l'augmentation de 460 millions d'euros des crédits dédiés à la prime à la conversion et au bonus écologique pour l'achat de véhicules propres. Si nous ne pouvons que nous satisfaire du succès du dispositif, nous soulignons, comme la Cour des comptes, la nécessité d'une stabilité et d'une lisibilité des critères d'éligibilité.

Dans un contexte de réduction de 25 % des immatriculations neuves, le nombre des aides accordées est néanmoins satisfaisant. Le pic de recours observé pour la prime à la conversion entre le 1<sup>er</sup> juin et le 2 août 2020 démontre l'appétence des consommateurs pour l'achat de tels véhicules, dès lors que le niveau d'aide est élevé. Afin d'amplifier la transition écologique dans ce domaine, il faut donc pérenniser un barème d'aides généreux pour que ces véhicules soient accessibles à tous. Après l'entrée en vigueur de zones à faible émission dans les grandes métropoles, un marché captif est créé, majoritairement composé de ménages modestes qui ont besoin d'un coup de pouce important pour circuler dans des véhicules propres.

Le budget pour 2020 fait coexister le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) et le dispositif MaPrimeRénov', moyennant un engagement de 575 millions d'euros. Cette dernière a connu un succès également important au regard des 390 millions d'euros prévus en loi de finances initiale. L'annexe au projet de loi de règlement révèle que seuls 75 % des 190 000 dossiers déposés ont été instruits et acceptés. Faut-il en déduire que près d'un dossier sur quatre est rejeté ou qu'une part importante de ce solde est liée à des retards de traitement ?

La même annexe indique que 53 000 ménages ont bénéficié en 2020 d'un montant total de 161,9 millions d'euros, soit un montant de prime moyen de 3 054 euros par bénéficiaire. Comme nous avons eu l'occasion de le souligner au cours de la discussion du projet de loi climat et résilience, cet élément tend à démontrer que les projets accompagnés sont majoritairement des gestes uniques. Malgré son succès grandissant et en attendant un premier bilan sur le périmètre prévu pour 2021, force est de constater que les moyens alloués demeurent insuffisants au regard des ambitions inscrites dans la loi.

**Mme Maina Sage (Agir ens).** Il convient de souligner les bons chiffres enregistrés par l'aide MaPrimeRénov', qui a attiré 250 000 demandeurs, pour un budget de 678 millions d'euros. Madame la ministre, disposez-vous de données spécifiques relatives à l'outre-mer ? Nous avons souvent du mal à analyser le déploiement de ces outils dans ces territoires.

Où en est le projet de convention pour la transition énergétique de la Polynésie, pour lequel je milite depuis longtemps, car nous ne sommes pas bénéficiaires de la contribution au service public de l'électricité (CSPE) ? Je souhaiterais que nous bénéficions d'un équivalent afin, d'une part, de lutter contre le coût élevé de l'électricité en Polynésie, et, d'autre part, de financer de beaux projets d'énergie propre en faveur des îles éloignées. La Polynésie est grande comme l'Europe et compte soixante-seize îles et cinquante-quatre atolls habités. Alors que l'on reparle des conséquences des essais nucléaires, je rappelle que la Polynésie a servi à développer et maîtriser l'énergie nucléaire pour l'ensemble de la nation : il serait juste d'aider ce territoire à effectuer sa transition énergétique.

Madame la ministre, vous avez évoqué l'engagement de la France pour protéger les populations. L'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) peut-elle envisager un partenariat sur les conséquences environnementales des essais nucléaires en Polynésie ? Celles-ci sont bien réelles. En trente ans, nous avons connu 193 tirs, dont plus de 130 souterrains, en sorte que deux atolls sont devenus des gruyères présentant des risques environnementaux très suivis par le ministère des armées et d'autres organismes. En cinquante ans, nous n'avons pas encore envisagé une piste de recyclage des déchets en Polynésie, et nous sommes très inquiets quant à leurs conséquences environnementales. Une table ronde organisée par le Président de la République doit prochainement avoir lieu pour aborder ces questions sanitaires et environnementales. Je souhaite que votre ministère soit pleinement associé à ces travaux.

Enfin, à la veille de l'été, quel budget d'accompagnement est prévu pour les communes littorales, qui subissent une pression anthropique saisonnière très forte, et sensibiliser ces populations à la culture du risque ?

**M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.** Madame la ministre, vous avez un certain talent pour transformer l'affaiblissement réel de votre ministère et de ses opérateurs en combativité feinte. Je ne sais pas si le CheckNews de *Libération* s'intéresse à ce que nous disons ici, mais il suffira de regarder les chiffres pour montrer l'exactitude de ce que j'indique dans mon rapport, et pour comprendre que ce que vous dites est faux.

La Cour des comptes estime que la dotation de votre ministère a baissé. Les dotations des programmes dont je m'occupe ont toutes régressé. Depuis des années, le nombre des équivalents temps plein de votre ministère et des opérateurs ne cesse de diminuer. À votre place, je ferais preuve de prudence en citant les agents de votre ministère : la plupart de ceux que nous rencontrons, y compris les responsables des opérateurs qui, pour des motifs diplomatiques évidents, s'expriment avec beaucoup de réserve, ne sont pas satisfaits du sort que vous réservez au ministère et à ses opérateurs.

Concernant la rénovation thermique, là encore, vous peignez la situation en rose. Après le scandale de MaPrimeRénov', qui a fait la une de l'actualité en 2020, nous constatons que nombre de nos concitoyens les plus défavorisés ne peuvent pas bénéficier du zéro reste à charge pour rénover leurs passoires thermiques. Lors de l'examen du projet de loi climat et résilience, pour gonfler les chiffres, vous avez intégré les étiquettes C et D pour afficher des chiffres mirobolants, mais il n'existe toujours pas d'obligation de performance pour les actes de rénovation. Enfin, les volumes d'aide sont insuffisants. Au regard de l'ampleur du problème, le compte n'y est pas.

Sur tous ces points, je conteste donc votre vision très optimiste.

**Mme la ministre Barbara Pompili.** La part croissante des dépenses fiscales pour le gazole professionnel est principalement due à la hausse de la fiscalité sur le taux plein du gazole, donc à l'accroissement du différentiel entre les taux pleins appliqués à la pompe et les taux réduits appliqués au gazole professionnel. Compte tenu de la hausse de la composante carbone, le taux plein de TICPE est passé en moyenne de 48,06 euros par hectolitre à 60,90 euros par hectolitre en 2019, tandis que les taux réduits appliqués aux transports routiers de voyageurs (TRV) et aux transports routiers de marchandises (TRM) sont restés identiques, respectivement à 39,19 euros et à 43,19 euros par hectolitre. En outre, les TRM ont vu leur fiscalité augmenter de 4 centimes d'euro le litre en 2015, puis de 2 centimes en 2020. Le rendement fiscal s'élève à 80 millions d'euros par centime d'augmentation.

Le niveau de la TICPE applicable aux professionnels en France est inférieur à la moyenne européenne, avec respectivement 0,41 euro par litre pour le TRV et 0,45 euro par litre pour le TRM. Parmi les pays voisins de la France, seule l'Allemagne a un niveau de fiscalité supérieur. Celle-ci est de 33 centimes par litre en Espagne, 34 centimes en Belgique, 33 centimes au Luxembourg, 40 centimes en Italie et 47 centimes en Allemagne. Une augmentation de la TICPE sur le TRM doit être coordonnée au niveau européen, pour éviter une pénétration des pavillons étrangers, sans gain en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Le pilotage des dépenses fiscales défavorables à l'environnement fait l'objet du gros chantier, sur lequel vous avez beaucoup travaillé vous aussi, qui consiste à mettre en cohérence nos politiques et nos mesures budgétaires ou fiscales. Une étape importante a été franchie, et vous y avez contribué, par la publication du premier budget vert, recensant les dépenses budgétaires et fiscales favorables ou défavorables à l'environnement. En 2022, la seconde édition s'enrichira d'une information sur l'évolution de ces dépenses fiscales dans le temps. À l'échelle du budget de l'État, sur 574 milliards d'euros analysés, il existe une distinction entre les dépenses budgétaires et les dépenses fiscales.

Concernant l'objectif d'atténuation du changement climatique, cinq dispositifs représentent à eux seuls plus de 75 % des dépenses fiscales jugées défavorables. Les quatre premiers portent sur la TICPE et le cinquième sur la taxe sur la consommation intérieure de gaz naturel (TICGN), excluant les départements d'outre-mer du champ d'application de la TICPE et de tarifs réduits. Outre-mer, la TICPE est remplacée par la taxe spéciale de consommation, dont les recettes sont affectées aux collectivités. Par ailleurs, certains taux réduits jugés non compatibles avec la transition énergétique ont déjà été revus. Il en est ainsi du taux pour le transport routier de marchandises, qui a été augmenté par la loi de finances pour 2020, ou de celui pour l'aviation de loisir, révisé en 2021.

Au-delà de son intérêt en termes de transparence, le budget vert doit permettre d'aligner progressivement la dépense publique sur les objectifs climatiques et environnementaux. Des travaux sont en cours pour la décliner au niveau des collectivités locales. De nature très sectorielle, ces réformes de dépenses fiscales doivent être conçues de manière globale et en assurant une cohérence temporelle. La LOLF pourrait ainsi leur prévoir un cadre de réexamen.

Nous commençons à disposer d'une matrice d'indicateurs intéressante. Ils doivent être mieux utilisés, mieux connus et mieux diffusés auprès des différents acteurs et de nos concitoyens.

À propos de l'éolien, madame Beauvais, vous suivez la mode des réseaux sociaux, consistant à relayer des propos qui ne sont pas exacts. Comme ces « infox » circulent beaucoup,

je m'emploie à y répondre par des faits. Le débat sur la transition énergétique et sur la transition dans notre mix électrique doit être basé sur des faits et non sur des inexactitudes, comme l'affirmation selon laquelle la filière éolienne ne serait pas économiquement viable et ne fonctionnerait que 25 % du temps, alors que c'est 75 %. Je ne démontrerai pas un à un tous les arguments mais je vous renverrai à un document que j'ai diffusé et qui répond à beaucoup de points que vous avez cités, puisque ce sont toujours les mêmes que l'on entend.

L'éolien terrestre n'a pas vocation à se substituer totalement à l'énergie nucléaire. Dire que, dans un pays de la surface du nôtre et de sa population, il serait possible de vivre avec un seul mode de production électrique serait irresponsable.

**Mme Valérie Beauvais.** Vous ne l'avez pas toujours dit !

**Mme la ministre Barbara Pompili.** Si, madame la députée. S'il y a plusieurs manières de diversifier le mix électrique, et cela fait partie des débats, jamais je n'ai dit que l'éolien terrestre pouvait se substituer à 100 % au nucléaire. Ce serait une idiotie.

Des scénarios fondés sur 100 % d'énergies renouvelables peuvent être envisagés, y compris en France. C'est l'Agence internationale de l'énergie qui le dit. Cela suppose la combinaison de nombreux types d'énergie différentes : l'hydraulique, l'éolien terrestre, l'éolien offshore, le photovoltaïque, le biogaz, l'hydrogène, etc. Quoi qu'il en soit, il convient de réfléchir aux coûts et aux contraintes liées à ces choix. À l'inverse, si personne n'envisage un scénario à 100 % de nucléaire, il importe de regarder ce qu'en rester à 70 % impliquerait en termes d'investissements et de déchets. Les déchets des éoliennes n'ont pas le même effet environnemental que les déchets nucléaires. De même, le refroidissement des réacteurs nous coûtera cher.

Vous avez raison de dire, madame Beauvais, que quand on réfléchit au mix futur, on doit penser à la facture des Français. L'Agence internationale de l'énergie – car je me fonde sur des faits et sur des émetteurs reconnus par tous pour leur sérieux – considère qu'en 2035 les coûts de production du nouveau nucléaire seront trois à quatre fois plus élevés que ceux des différentes énergies renouvelables. Je suis obligée de le prendre en considération. Il ne s'agit pas ici de dogmatisme : si nous ne tenions pas compte de tous ces éléments dans la composition du mix et que le prix de l'électricité devenait plus élevé en France que dans des pays voisins ayant fait d'autres choix, nous aurions des comptes à rendre à nos concitoyens. Il n'y a pas de réponse magique, mais il faut se fonder sur la raison et sur les faits pour trouver les meilleures solutions possibles.

Dans certains territoires, l'implantation d'éoliennes a créé un sentiment d'encerclement, parce que l'installation n'avait pas été faite correctement. C'est précisément ce à quoi j'essaie de remédier. La semaine dernière, j'ai adressé aux préfets une circulaire leur demandant d'établir, en concertation avec les acteurs des territoires – élus locaux mais aussi représentants d'associations, riverains et promoteurs de projets –, une cartographie des lieux où l'on peut et où l'on ne peut pas installer des éoliennes, afin de mettre tout le monde d'accord. Dès lors, comme prévu par le projet de loi climat et résilience, les objectifs de la PPE pourront être déclinés dans chaque région ; tout le monde se mettra autour de la table pour définir ce qu'il convient de faire en fonction des besoins. On informe mieux, on donne plus de visibilité, on sort du sentiment d'anarchie que certains pouvaient avoir. Il y avait un manque d'information, et il est vrai que certaines pratiques ont créé des difficultés auxquelles il convient de remédier. J'essaie de le faire afin de développer les énergies renouvelables dont notre pays a besoin.

L'Agence internationale de l'énergie indique qu'au niveau mondial, le mix électrique devra être composé à 90 % d'énergies renouvelables. Elle n'écarte pas le nucléaire, mais elle dit qu'il devrait se situer à environ 10 %. Dans les mix que nous allons préparer pour l'après 2035, l'éventail des possibles est large. Mon rôle est de faire en sorte qu'il soit étudié correctement.

Le plan de relance a permis d'ouvrir MaPrimeRénov', au 1<sup>er</sup> juillet, aux ménages aux revenus intermédiaires ou supérieurs, aux copropriétés et aux propriétaires bailleurs – à cet égard, il était d'autant plus important de le faire que la loi climat et résilience prévoit des mesures pour les locations –, ainsi qu'une adaptation des moyens afin d'assurer l'augmentation du nombre de dossiers au regard de l'élargissement du périmètre de bénéficiaires. Le rythme de traitement atteint près 16 000 dossiers par semaine et le processus de versement des paiements a été largement optimisé, pour atteindre la moyenne de 7 000 dossiers par semaine. Il y a eu un temps de démarrage ; le mouvement est désormais lancé. Les systèmes d'information nécessaires sont en place.

Le budget apporté par le plan de relance à MaPrimeRénov' est de 1 440 millions d'euros pour la période 2021-2022. Il devrait être intégralement utilisé en 2021, en plus du budget de 740 millions d'euros du programme 174. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier – ce bilan a été établi au début du mois de mai –, 252 465 dossiers ont été déposés, pour un montant de 678 millions d'euros ; 173 758 dossiers ont été engagés, pour un montant de 468 millions d'euros ; 112 442 demandes de solde ont été reçues, pour un montant de 316 millions d'euros, et 86 279 primes ont été payées, pour un montant de 268 millions d'euros. De plus, 67 % des dossiers engagés concernent des ménages aux revenus modestes et très modestes et 31 % des ménages aux revenus intermédiaires. Sur les dossiers déposés en 2021, 95 779 concernent des ménages aux revenus très modestes, pour un montant de 381 millions d'euros, 55 628 concernent des ménages aux revenus modestes, pour un montant de 145 millions d'euros, 88 558 concernent des ménages aux revenus intermédiaires, pour un montant de 143 millions d'euros, et 12 500 concernent des ménages aux revenus supérieurs, pour un montant de 9 millions d'euros.

Concernant l'Observatoire national de la rénovation énergétique (ONRE) et son articulation avec les guichets uniques prévus dans le cadre du SPPEH, nous souhaitons une simplification pour nos concitoyens. L'accompagnateur rénov' en sera un vecteur. Sans attendre l'entrée en application de la loi climat et résilience, nous faisons en sorte que les aides soient les plus harmonisées possibles. Nous ne savons pas encore précisément comment intégrer l'ONRE, mais cela fait partie des discussions à venir.

Je suis convaincue de la nécessité des zones à faibles émissions (ZFE) pour la lutte contre la pollution de l'air. L'azote fait encore 40 000 morts par an, les particules fines en font 7 000 : c'est trop. De plus, nous sommes très en retard par rapport aux pays voisins, qui ont mis en place des ZFE depuis longtemps. Il est vrai que certaines personnes risquent d'avoir des difficultés à se déplacer, ce qui pourrait les pénaliser. C'est pour moi un point d'attention extrême. Il est hors de question d'empêcher la mobilité de qui que ce soit. Nous mettons en place des mesures, dont certaines figurent dans le projet de loi climat et résilience, d'autres dans le plan de relance, d'autres ailleurs, pour permettre la mobilité de tous dans les ZFE.

Ceux qui achètent de nouvelles voitures ne sont pas toujours les plus en difficulté ; les ménages les plus modestes achètent plutôt des véhicules de seconde main. C'est pourquoi les bonus et primes à la conversion s'adressent aussi à des personnes désireuses d'acheter des voitures d'occasion. Les aides de l'État vont jusqu'à 12 000 euros pour des véhicules neufs et

7 000 euros pour des véhicules d'occasion. Des aides supplémentaires sont proposées par les collectivités locales : dans la métropole du Grand Paris, le complément peut atteindre plus de 7 000 euros.

Cependant, on ne doit plus penser la mobilité sous l'angle unique de la voiture. Si, dans certains cas, elle est utile, voire indispensable, dans d'autres, on peut s'en passer en utilisant les transports en commun – d'où les investissements que nous y consacrons –, ou en utilisant d'autres véhicules comme le vélo, qui rencontre un grand succès. En mettant en place les infrastructures nécessaires et en garantissant la sécurité des usagers, il est possible de développer les mobilités douces. La LOM et la loi climat et résilience contiennent des dispositions visant à développer le vélo.

On doit raisonner non plus en termes de possession mais en termes d'utilisation des véhicules. Le développement de zones de covoiturage est efficace et joue un rôle social. À Lyon, quelqu'un m'a dit qu'après avoir eu recours au covoiturage par engagement, il avait continué par agrément et parce que cela lui faisait réaliser une économie d'environ 800 euros par an, ce qui n'est pas rien.

Nous pensons aussi aux artisans. La prime à la conversion pour les véhicules utilitaires est en cours de révision afin d'être plus en adéquation avec les besoins, car nous avons décelé une difficulté de calage.

Une meilleure santé ne veut pas dire moins de mobilité, mais une mobilité différente.

Madame Sage, vous me posez toujours des colles... Je n'ai pas les chiffres de MaPrimeRénov' pour l'outre-mer, mais nous allons vous les transmettre. De même, j'ai négligé de faire le point sur le projet de convention avec la Polynésie dont vous me parlez, à juste titre, régulièrement. Comme d'autres zones spécifiques, la Polynésie doit avoir accès à l'électricité sans que la facture soit trop lourde, et à une électricité bas-carbone, c'est-à-dire sans avoir recours aux moyens polluants, encore trop utilisés. De la même façon, je vous répondrai plus tard s'agissant de la possibilité d'associer l'ANDRA, qui est une idée à creuser.

Monsieur le rapporteur spécial Coquerel, les crédits pour les énergies renouvelables ont augmenté de 972 millions d'euros en 2020 par rapport à 2019. Pour l'eau et la biodiversité, les crédits ont augmenté de 31 millions d'euros, en hausse de 20 %. Pour la prévention des risques, nous sommes passés, je vous le concède, de 765,8 à 765 millions d'euros. Quant à la subvention de l'ADEME, sa baisse succède à un pic historique en 2018. Pour les autres politiques du programme, il y a une hausse.

En fonctionnement, nous trouvons moins 8 millions d'euros de transferts pour les secrétariats communs et les directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) en outre-mer, et, d'exécution à exécution, à format constant sous norme de dépenses, les montants augmentent. Je tiens les éléments chiffrés à votre disposition.

Je vois bien ce qui se passe dans mon ministère. Je suis très attachée au travail de mes agents et des opérateurs, qu'ils réalisent dans des conditions pas toujours évidentes. Au total, il y a près de 73 000 agents, dont 39 000 au ministère, 23 000 dans les opérateurs et 11 000 pour le contrôle aérien. Comme tous les autres, le ministère de la transition écologique et solidaire participe à la maîtrise des effectifs publics. Ils diminuent d'environ 2 %, ce qui est dans la moyenne des ministères, mais l'effort dure depuis de nombreuses années, il est lourd et l'exercice atteint ses limites. Nous procédons à une optimisation par la revue des missions. Afin



d'être le plus efficace possible, nous révisons nos priorités, créons des secrétariats communs, réalisons des investissements dans les outils informatiques. Notre champ très large, incluant l'écologie, les transports, le logement et l'urbanisme, nous permet de recruter tout en nous recentrant sur des priorités. Chaque année, 1 500 agents sont recrutés, en mettant l'accent sur les emplois de terrain, dans les territoires. Nous recrutons à des emplois de plus en plus qualifiés. Nous sommes attachés au maintien d'un dialogue social de qualité dans le cadre de l'agenda social et à accompagner les nécessaires évolutions des agents et des services.

Il ne vous aura pas échappé que nous avons subi la crise de la covid-19. Comme partout, des conditions de travail ont changé, notamment par le recours au télétravail, ce qui a eu une influence sur le « moral des troupes ». Nous sommes à leur écoute, attentifs à leur ressenti et aux retours d'expérience de cette période. Nous cherchons à construire des parcours professionnels valorisants pour les agents, à même de répondre aux besoins en compétences et à la technicité des métiers du ministère, et à renforcer leur qualité de vie au travail.

Dans le prochain budget, je serai très attentive à ce que la question des effectifs de mon ministère comme de ceux des opérateurs soit traitée de la meilleure manière possible, parce qu'ils remplissent des missions de plus en plus importantes. Nous devons avoir les moyens de bien le faire, d'avoir des agents sur le terrain. Rendez-vous donc au prochain budget !

**M. Daniel Labaronne, président.** Madame la ministre, nous vous remercions.

\*

\*       \*