

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

49^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du vendredi 5 novembre 2021

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative
*Liberté
Égalité
Fraternité*

<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. **Projet de loi de finances pour 2022** (p. 9915)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 9915)

Écologie, développement et mobilité durables (p. 9915)

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Charles Colas-Roy

M. Jean-Marie Sermier

Mme Aude Luquet

Mme Marie-Noëlle Battistel

Mme Valérie Petit

M. Pascal Brindeau

M. Paul-André Colombani

Mme Mathilde Panot

M. Hubert Wulfranc

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

M. Jean-René Cazeneuve

Mme Barbara Pompili, ministre

M. Pascal Brindeau

Mme Barbara Pompili, ministre

Mme Mathilde Panot

Mme Barbara Pompili, ministre

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Valérie Beauvais

Mme Florence Lasserre

M. Gérard Leseul

Mme Maina Sage

M. Philippe Gomès

M. Benoît Simian

M. Loïc Prud'homme

M. Hubert Wulfranc

Mme Annick Girardin, ministre de la mer

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports

M. Paul-André Colombani

Mme Annick Girardin, ministre

Mme Danielle Brulebois

Mme Annick Girardin, ministre

Mission Écologie, développement et mobilité durables (état B) (p. 9945)

Amendements n^{os} 1621, 2331, 1624, 2321, 468, 251, 2261, 1625, 2322, 2262, 461, 2277, 1622, 1925, 1933, 1045, 1019, 1020, 2333, 1623, 2291, 2112, 2245, 1040, 1065, 1066, 2191, 200, 2190, 1902, 1909, 1742, 1910, 1028, 2330, 2359, 1934, 2215, 2320, 2028, 1476, 2086, 1634, 1031, 2323, 2186

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 9960)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2022

Seconde partie (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2022 (n^{os} 4482, 4524).

Écologie, développement et mobilité durables

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables (n^o 4524, annexes 15 à 18; n^o 4527, tomes V et VI; 4526, tome V; n^o 4502, tomes II à VIII), au budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (n^o 4524, annexe 18; n^o 4502, tome VII), ainsi qu'au compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (n^o 4524, annexe 17).

Cette discussion a été organisée en deux séquences distinctes. Nous abordons tout d'abord la discussion budgétaire relative à l'énergie.

La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le budget de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* pour 2022 nous est présenté comme historique, bien que 350 postes soient encore supprimés cette année. Au total, plus de 6 000 postes ont été supprimés en cinq ans, soit une diminution de près de 15 % des effectifs. On nous parle malgré tout d'un budget historique, au prétexte d'une apparente augmentation de 500 millions d'euros des crédits de la mission par rapport à ceux prévus dans la loi de finances initiale pour 2021, mais cette évolution minime est complètement faussée par le dispositif MaPrimeRénov', qui est doté de 2 milliards d'euros et représente l'essentiel de l'augmentation.

Il est évidemment indispensable de rénover les logements, mais la prime conduit à faire toujours plus de travaux sans que son versement soit assujéti au fait d'atteindre le niveau BBC – bâtiment basse consommation; en outre, elle n'est pas accompagnée des moyens qui permettraient de suivre et de contrôler efficacement la qualité des rénovations. MaPrimeRénov' vient donc illustrer de manière frappante la manière dont vous réduisez le ministère de l'écologie à un guichet distribuant des aides au privé, sans possibilité de vérifier leur pertinence et sans accompagnement réel, faute de personnel en nombre suffisant.

Pour le reste, les crédits demeurent très insuffisants pour faire face aux besoins: le programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* n'est doté que de 15 millions d'euros supplémentaires, et le programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie* voit même ses crédits diminuer de 10 millions d'euros. Certes, ceux du programme 181 *Prévention des risques* augmentent de 70 millions d'euros, mais ils sont surtout liés aux réparations relatives à la tempête Alex, financés par l'intermédiaire du Fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM), dit fonds Barnier, et à une légère augmentation des crédits de l'ADEME – Agence de la transition écologique –, qui demeure toutefois largement insuffisante eu égard aux objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). En réalité, le budget de la mission n'évolue donc pas beaucoup; il régresse même sur de nombreux points. C'est le cas par exemple s'agissant des énergies renouvelables, qui perdent 1 milliard d'euros de soutien entre 2021 et 2022.

Les quelques crédits supplémentaires et ponctuels du plan de relance n'effacent pas non plus les réductions massives de personnels, à qui il est demandé de faire toujours plus en étant toujours moins nombreux. En cela, ce dernier budget de la législature s'inscrit dans la continuité de ce qui est fait depuis cinq ans dans le cadre de cette mission budgétaire – j'en suis moi-même rapporteur spécial depuis le début de la législature.

Alors que les effectifs concourant aux missions des ministères de la transition écologique et de la mer s'élevaient à 41 391 équivalents temps plein (ETP) en loi de finances initiale pour 2017, ils ne sont plus que de 35 865 ETP dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2022, soit une baisse de 5 526 emplois en cinq ans.

Dans les services régionaux, près de 2 000 postes ont été supprimés sous ce quinquennat, ce qui handicape lourdement l'action des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) mais aussi des directions interdépartementales des routes (DIR) et des directions départementales des territoires (DDT). Quant aux opérateurs attachés à la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, ils bénéficiaient de 19 791 emplois en loi de finances initiale pour 2018 contre 19 307 emplois dans le présent projet de budget, soit une baisse théorique de 484 emplois – je dis « théorique » parce que la baisse est en réalité beaucoup plus massive, notamment chez les opéra-

teurs du programme 159, mais elle est masquée par la création de 800 emplois en cinq ans au seul profit de la Société du Grand Paris.

Rien que chez Météo-France, ce sont 439 emplois qui ont été supprimés depuis 2017, pour une économie cumulée d'à peine 20 millions d'euros sur la masse salariale; d'ici 2023, 95 emplois supplémentaires vont être supprimés, dont 60 dès cette année, alors que Météo-France doit jouer un rôle essentiel dans le prochain plan national d'adaptation au changement climatique. Pas moins de 500 postes auront également été supprimés au CEREMA – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – depuis 2017 – 40 suppressions sont prévues pour 2022 –, à tel point que le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est alarmé, dans un rapport de juin dernier, d'une trajectoire qui engage son « pronostic vital ».

L'IGN – Institut national de l'information géographique et forestière – aura lui aussi subi la suppression de près de 200 emplois en cinq ans, dont encore 10 dans le PLF pour 2022. En ce qui concerne les agences de l'eau, l'absence de suppressions de postes en 2022 n'efface pas la destruction de 220 emplois en cinq ans, alors qu'elles jouent un rôle primordial en matière de protection de la ressource en eau. Il en va de même pour l'ADEME, qui a perdu une centaine d'emplois en cinq ans et qui s'inquiète de voir les postes d'intérimaires recrutés grâce au plan de relance – ils sont environ une centaine – supprimés à partir de juillet 2022. L'ADEME se demande bien comment elle pourra continuer à assurer les missions qui lui sont confiées.

Le seul élément de réconfort concerne les parcs nationaux, qui se verront doter de 40 emplois supplémentaires en 2022 par rapport à 2021. Mais là encore, cela n'efface pas les 150 emplois qu'ils ont perdus depuis dix ans, et cela ne résout pas non plus le problème des effectifs qui devront être recrutés si, comme M. Macron l'a annoncé, la partie maritime du territoire bénéficiant d'une protection forte voit sa superficie multipliée par dix.

Pour conclure, je propose un autre chemin, qui consiste notamment à recréer les 20 000 postes manquants au sein du ministère de la transition écologique et solidaire, dont 4 000 dès 2022. Malheureusement, sur chacun de ces sujets, tous les amendements que j'ai déposés depuis cinq ans en tant que rapporteur spécial ont été rejetés, même ceux qui auraient dû s'imposer comme des évidences – je pense notamment à ceux visant à financer l'acquisition de houlographes par Météo-France, que mes collègues de la majorité auraient dû approuver.

J'espère que cette année, l'attitude de la majorité changera et que nous serons à la hauteur de la responsabilité qui nous incombe face au changement climatique. Je remercie enfin Xavier Tallon et Nicolas Dufrêne, qui ont été d'excellents administrateurs. (*Mme Karine Lebon applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je suis chargé de vous présenter une partie des crédits relatifs à l'énergie relevant de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Sur le plan financier, ils sont globalement stables, à hauteur de 12 milliards d'euros environ. Mais leur examen diffère des précédents puisqu'il s'agit du dernier

projet de loi de finances de la législature. L'occasion nous est donc donnée de regarder ce qui a été fait depuis 2017 – que dis-je, depuis 2012, donc depuis dix ans, car Emmanuel Macron, en la matière, n'a fait que poursuivre la politique de son mentor, François Hollande ! Sur les huit ministres qui se sont succédé durant cette période au ministère de l'écologie, aucun n'est venu de la droite, et quatre sont issus du parti Europe Écologie-Les Verts.

En 1991, à l'occasion des dix ans au pouvoir de François Mitterrand, la gauche avait communiqué au moyen d'une semeuse et d'un slogan : « Dix ans qu'on sème. » Hélas, peu sensibles à ce jeu de mots bucolique, des esprits chagrins avaient complété la phrase laissée en suspens en détaillant ce que la gauche avait exactement semé. Ma bonne éducation m'interdit de le verbaliser ici, mais cela avait un rapport avec Cambonne.

Il en est de même entre 2012 et 2022 : cela fait dix ans que vous semez au vent, et le socialo-macronisme restera dans l'histoire comme une page sombre ayant conduit à la trahison énergétique des intérêts supérieurs de notre pays. La France se retrouve face à un mur d'investissements et à un déficit à venir de production électrique, que vous camoufflez derrière des hypothèses surréalistes de baisse de la consommation.

Rappelez-vous, tout a débuté en 2012, lorsque fut annoncée une transition énergétique qui devait décapiter la filière nucléaire et s'est d'abord traduite par la promesse électoraliste de fermer Fessenheim. Ségolène Royal et Delphine Batho l'ont mise en musique, avant que Nicolas Hulot puis François de Rugy la poursuivent en 2017, en concrétisant le sacrifice de la centrale. François Hollande l'avait rêvé ; Emmanuel Macron l'a fait. Cette histoire se termine curieusement en 2022, sous la forme d'un happy end assorti d'un *deus ex machina* nucléaire.

C'est ainsi que le ministre actuel de l'écologie a toujours défendu le scénario du « 100 % renouvelable », en imaginant des plans brejneviens consistant à déployer massivement des éoliennes. Hélas, le dernier rapport du Réseau de transport d'électricité (RTE) vous apprend que parmi les six scénarios d'évolution du mix énergétique envisagés d'ici 2050, celui consistant à atteindre 100 % d'énergies renouvelables est le plus mauvais pour le climat et le plus coûteux pour le budget.

M. Jean-Marie Sermier. Exact !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. À l'inverse, le choix d'un mix énergétique reposant largement sur le nucléaire est, d'après RTE, « pertinent du point de vue économique. » Le mythe du « 100 % d'énergies renouvelables » s'effondre donc : adieu Brejnev, *Goodbye, Lenin!*, le mur de Berlin est tombé. En cinq ans, le vert écologiste a viré au bleu EDF.

Pour mesurer la soudaineté et l'ampleur de votre volte-face, je rappelle que dans les 460 pages que compte le rapport de la Convention citoyenne pour le climat (CCC), le mot « nucléaire » n'apparaissait qu'une seule fois. Quinze mois plus tard, la première priorité du plan France 2030 vise à « faire émerger en France [...] des réacteurs nucléaires de petite taille ». Emmanuel Macron évite pour l'instant de parler des EPR – réacteurs nucléaires à eau pressurisée –, ces réacteurs de grande taille, mais les antinucléaires du Gouvernement n'ont pas fini d'avaloir des couleuvres de la taille d'un boa : le Président procède en fait de la même manière que moi lorsque mon fils renâcle à manger quelque chose : je coupe en petits morceaux pour que ce soit plus digeste.

Bref, votre politique, ce n'est plus « en même temps » ; c'est « tout et son contraire ». Ce n'est pas l'éolienne-girouette qui tourne, c'est le vent. Vous avez beau habiller les revirements de vos éléments de langage en faisant passer la droite pour de méchants nucléocrates, vous êtes nus : le modèle allemand, que vous avez tant vanté, est en train de s'effondrer. J'en profite du reste pour balayer ces caricatures : comme mon collègue Sermier, j'ai toujours exprimé mon soutien à une partie des énergies renouvelables, en particulier, à titre personnel, aux éoliennes en mer flottantes et au solaire. Mais j'ai conscience du fait qu'en dix ans, vous avez laissé s'aggraver la taxation des énergies pour financer vos folies ; les classes moyennes ne pourront pas se payer le parc nucléaire de demain, dont elles ont pourtant besoin pour se chauffer, ni les milliers de points d'énergie intermittente dont vous avez besoin pour singer l'Allemagne.

Cependant, votre retournement n'est – malheureusement – pas complet. Nous voilà face aux ZFE, zones à faibles émissions ou plutôt à forte exclusion, que vous avez imposées à corps et à cri lors de votre fameuse Convention citoyenne. D'ici trois ans, 33 nouvelles zones à forte exclusion seront créées ; elles laisseront sur le carreau des millions de véhicules, tandis que dans le présent projet de loi de finances, vous baissez les crédits dédiés au financement d'aides à l'acquisition de véhicules propres, en recul de 245 millions d'euros par rapport à 2021. Lorsque les Français s'en apercevront, leur colère se muera en fureur et la crise des gilets jaunes vous apparaîtra *a posteriori* comme une aimable causerie de salon. (*Mme Laurence Maillart-Méhaignerie proteste.*)

Alors certes, on peut mettre à votre crédit le lancement réussi de MaPrimeRénov' : soyons justes et reconnaissons-le. Mais reconnaissons aussi que nous sommes loin du million de logements rénovés en cinq ans qui avaient été promis par Emmanuel Macron en 2017. Volte-face, hésitations : manifestement, avec vous, il n'y a pas que le courant qui est alternatif.

En conclusion et tout en remerciant l'administrateur Laurent Delrieu, qui m'a accompagné pendant ces cinq années, j'indiquerai que si la commission des finances a adopté les crédits de cette mission, je vous invite pour ma part à les rejeter. Et comme le disait un célèbre slogan de campagne de la droite en 1986, « Vivement demain ! ». (*M. Jean-Marie Sermier applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. Chaque année, la commission des affaires étrangères est saisie pour avis afin de se prononcer sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Cette saisine part d'un constat simple et persistant, que je tiens à rappeler : parce que la préservation de notre environnement dépendra nécessairement de la capacité de la France à fédérer les autres pays autour d'initiatives communes et ambitieuses, il lui appartient, non pas simplement de donner l'exemple, mais d'être une véritable source d'inspiration à l'échelle internationale. Cette déclaration pourrait sembler un lieu commun, mais elle résonne de manière singulière aujourd'hui en écho à une actualité internationale particulièrement dense.

En ce moment même, à Glasgow, des délégations de pays du monde entier ont la lourde responsabilité d'élaborer des mesures qui décideront de notre avenir, mais aussi de l'avenir de nos enfants et de celui de leurs enfants après eux. Cet

avenir sera directement lié à la préservation de l'environnement, entendu comme cet espace commun indispensable à la survie de l'espèce humaine et de toutes les formes de vie animales et végétales avec lesquelles nous cohabitons.

Si la préservation du climat focalise actuellement l'attention au niveau international, le dernier congrès mondial de la nature de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), organisé à Marseille en septembre dernier, a permis de dénoncer un autre phénomène délétère : l'érosion de la biodiversité, tout aussi inquiétante pour la planète que l'augmentation des températures. Ce congrès a aussi permis à notre pays de réaffirmer ses ambitions et de faire plusieurs annonces fortes et concrètes en amont de la seconde partie de la COP15 sur la biodiversité, qui se tiendra en avril prochain.

Chers collègues, si la voix de la France porte dans les enceintes internationales, c'est en raison des initiatives qu'elle prend, au sein de ses propres frontières, en faveur de l'environnement, initiatives qui lui confèrent une aura et une crédibilité. À cet égard, je me réjouis de nouveau – comme je l'ai fait durant l'examen des crédits de la mission en commission – de la hausse des moyens alloués à l'exécutif pour mettre en œuvre les politiques publiques favorisant une croissance verte tout en préservant l'environnement.

Soucieux, comme chaque année, de donner à la représentation nationale des exemples concrets des actions susceptibles d'être menées à l'intérieur et hors de nos frontières, j'ai consacré mes travaux à la protection des écosystèmes marins et plus particulièrement aux aires marines protégées (AMP). Véritables sanctuaires, ces espaces garantissent la protection du milieu et des espèces qu'ils abritent et ont comme première vertu de permettre une régénération rapide de la biodiversité marine, non seulement au sein de l'aire elle-même, mais également dans les zones avoisinantes. Cet effet de débordement constitue un argument imparable en faveur de ces espaces : leurs bénéfices sociaux, économiques et culturels contrebalancent largement les restrictions qui leur sont appliquées.

Je veux le souligner : ce sont précisément les contraintes dont ils sont assortis qui permettent à ces espaces de produire pleinement leurs effets vertueux. Une aire marine protégée dans laquelle aucune activité humaine n'est autorisée assurera un haut niveau de protection de la biodiversité marine. À l'inverse, une aire marine protégée qui a pour unique caractéristique de bénéficier de ce label ne produira aucun impact sur la préservation du milieu et des espèces.

Les « aires de papier » sont malheureusement trop nombreuses et constituent autant de trompe-l'œil. La disparité dans la régulation des aires marines protégées est parfaitement illustrée en mer Méditerranée : alors qu'environ 6 % des eaux sont officiellement sanctuarisées, les aires dites hautement protégées ne représentent en réalité que 0,23 % de la *mare nostrum*.

Mon rapport pour avis formule plusieurs recommandations afin de pallier cet écueil et de favoriser le développement des aires marines protégées, tout en améliorant leur gestion. Je propose notamment de renforcer l'information sur les bénéfices générés par ces sanctuaires marins, y compris pour les acteurs économiques, et de favoriser une harmonisation internationale sur la base des travaux du Programme des Nations unies pour l'environnement.

Outre le renforcement de la coopération régionale en mer Méditerranée, la France doit mettre à profit sa présidence du Conseil de l'Union européenne pour mobiliser les acteurs étatiques, en particulier dans le cadre des négociations relatives à la conclusion d'un traité visant à assurer la protection et l'exploitation durable de la haute mer. Celle-ci est aujourd'hui faiblement réglementée et relève de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay, conclue en 1982.

J'appelle le Gouvernement à intensifier les efforts entrepris en faveur de la protection des milieux marins dans le prolongement des déclarations volontaristes du Président de la République. Afin d'assurer la préservation d'un environnement plus que jamais menacé, je vous invite, chers collègues, à soutenir le Gouvernement et à adopter les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour la première fois, en 2022, les crédits consacrés à la prévention des risques dépassent le milliard d'euros. Permettez-moi d'exprimer ma satisfaction – elle est, je crois, partagée au sein de notre hémicycle. Si nous sommes satisfaits, nous sommes cependant inquiets face aux conséquences du dérèglement climatique. Consacrer davantage de moyens à la prévention des risques signifie, en effet, que nous sommes confrontés à une situation qui se dégrade bien plus vite et bien plus fortement que ce que nous avions imaginé. À l'évidence, s'ils ne l'ont pas encore déjà fait, les risques naturels sont en passe de supplanter tous les autres risques, technologiques, industriels, nucléaires ou miniers.

Le programme 181 *Prévention des risques* contient sept actions, dont certaines sont relativement nouvelles. C'est le cas de l'action 12, qui concerne la subvention de l'ADEME, désormais appelée Agence de la transition écologique, de l'action 13, relative à la subvention de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), et de l'action 14, qui a intégré en 2021 le Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, au budget de l'État.

La structure du programme 181 reste identique par rapport à l'année dernière. Du fait de la diversité des risques qu'il identifie et qu'il entend prévenir, ce programme est à mon avis cohérent. Pour la première fois cette année, aucune action ne voit ses crédits de paiement diminuer, ce qui témoigne de l'effort consenti par l'État pour préserver les moyens d'action des administrations et des opérateurs et, *in fine*, pour mieux protéger la population et les équipements des collectivités locales.

Je voudrais, chers collègues, appeler votre attention sur plusieurs éléments de ce projet de budget et vous signaler, tout d'abord, que les efforts destinés à doter les zones exposées à des risques industriels d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) seront maintenus en 2022. Le contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) doit absolument rester une priorité. Notons, par ailleurs, que les crédits de l'Autorité de sûreté nucléaire sont en légère augmentation. Cette hausse était impérative du point de vue de la sûreté et de la maîtrise du risque.

J'en viens, pour finir, aux risques naturels, qui constituent l'autre pan de la prévention des risques. Ils recouvrent aussi bien les inondations que les submersions marines, les incendies, les mouvements de terrain, les risques sismique et volcanique et les avalanches. Selon les climatologues, la survenance de ces différents risques sera de plus en plus fréquente à l'avenir et les catastrophes naturelles de plus en plus sévères en raison du dérèglement climatique. C'est pourquoi l'effort financier doit être maintenu et, mieux encore, renforcé.

Cette année, les crédits de paiement de l'action 10 *Prévention des risques naturels et hydrauliques* augmentent timidement, de 3,6 %, par rapport à l'année dernière.

Ce projet de budget pour 2022 marque aussi la deuxième année de la budgétisation du plan de prévention des risques naturels majeurs. Au total, 235 millions en autorisations d'engagement et en crédits de paiement seront alloués au Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dont 30 millions spécifiquement réservés à la prise en charge financière des dégâts provoqués par la tempête Alex.

Je ne peux manquer une nouvelle fois de rappeler qu'un autre phénomène naturel – qui n'est pas considéré, à tort ou à raison, comme un risque naturel majeur – fragilise les côtes littorales et menace les biens, les personnes, les infrastructures collectives et les activités économiques et touristiques : il s'agit de l'érosion côtière, qui, dans l'Hexagone et les territoires d'outre-mer, accentue l'effet de la submersion marine en accélérant le recul du trait de côte. Nous n'avons pas su soutenir les projets d'adaptation des territoires littoraux au changement climatique et je crains que nous ayons un jour à le regretter.

Pour terminer cette présentation comptable des crédits du programme 181, soulignons que le budget de l'ADEME est en nette augmentation dans ce projet de loi de finances. La subvention pour charges de service public s'élèvera à 598 millions en 2022, contre 550 millions en 2021. L'Agence de la transition écologique bénéficiera par ailleurs, dans le cadre du plan de relance, d'un montant complémentaire de 1,3 milliard pour la période 2020-2022.

Je veux, en conclusion, lancer un appel à la responsabilité et à la mobilisation. Au moment où nos regards sont tournés vers Glasgow et la COP26, nous sommes tous conscients que la pérennité du vivant et la survie de la planète se jouent maintenant. La France n'a pas à rougir de son action dans la lutte contre le réchauffement climatique, même si nous devons aller plus loin et plus vite, même si nous devons consacrer des moyens supplémentaires à l'adaptation au dérèglement climatique.

M. le président. Veuillez conclure, chère collègue.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Disons-le clairement : pendant plusieurs décennies, nous avons fait preuve de laxisme et remis trop systématiquement nos engagements à demain. Ce retard doit être rattrapé au plus vite. J'en appelle donc à la responsabilité de l'État, des parlementaires, des collectivités locales, des banques,...

M. le président. Merci, madame la rapporteure pour avis !

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. ...des entreprises et des citoyens. J'en appelle à la mobilisation collective ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Chers collègues, je m'exprime devant vous en tant que rapporteur pour avis sur deux des neuf programmes de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* : le programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* et le programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie*.

Le programme 113 est au cœur des politiques publiques relatives à la biodiversité, la gestion de la ressource en eau et la protection des espaces naturels. Je me réjouis donc qu'il soit renforcé à hauteur de 15 millions cette année après les hausses intervenues au cours des trois dernières années. Les crédits du programme atteindront ainsi 244 millions en 2022.

Dans ces 15 millions supplémentaires, 5 millions seront alloués à la nouvelle stratégie nationale pour la biodiversité pour 2030, 2,3 millions à l'Office national des forêts (ONF) et 2 millions à la protection du trait de côte face à l'érosion.

Les moyens alloués au Conservatoire du littoral augmentent également de 1,5 million pour atteindre 40 millions en 2022. Chacun doit, par ailleurs, se réjouir que les ressources financières et les emplois des agences de l'eau soient préservés cette année. Le maintien de leurs moyens est d'autant plus important que les crédits exceptionnels dont elles ont bénéficié dans le cadre du plan de relance, dont le montant est significatif – 300 millions d'euros –, ont déjà été pratiquement consommés, ce qui montre l'étendue des besoins.

Les moyens financiers alloués à l'Office français de la biodiversité (OFB) sont également préservés. Il bénéficie, en outre, de 85 millions supplémentaires au titre du plan de relance.

S'agissant de l'emploi au sein du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité*, je salue la hausse du plafond d'emplois de 47 équivalents temps plein travaillés (ETPT) dont bénéficient les opérateurs du programme, avec 40 postes supplémentaires dédiés aux parcs naturels nationaux.

Le renforcement des parcs naturels nationaux constitue un enjeu de taille pour l'avenir, dont nous avons déjà eu l'occasion de débattre. Nous sommes donc très heureux de la consolidation de leurs ressources humaines. Le Gouvernement a d'ailleurs déposé un amendement visant à financer ces nouveaux emplois, amendement dont j'ai pris connaissance avec intérêt.

Renforcer les parcs naturels nationaux est essentiel et constitue une promesse présidentielle : le Président de la République a fixé l'objectif ambitieux de protéger 30 % du territoire national, dont 10 % en protection forte. Des difficultés subsistent cependant s'agissant des zones de protection marines, mais le Président de la République a proposé de relever, à terme, la surface des zones maritimes protégées en France de 0,5 % à 5 %. Nous devons collectivement être vigilants afin que les moyens soient à la hauteur de l'ambition.

Enfin, toujours sur le programme 113, je me réjouis que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ait adopté un amendement sur la lutte contre les plantes invasives, que j'aurai l'honneur de vous présenter tout à l'heure.

J'en viens au programme 159, qui finance les subventions pour charges de service public de trois opérateurs – Météo-France, l'IGN et le CEREMA – et l'ensemble des moyens de fonctionnement du CGDD, le Commissariat général au développement durable. Ses crédits évoluent de 481 à 471 millions d'euros, en diminution de 2 %. Cette réduction correspond à la poursuite des efforts demandés aux opérateurs, conformément aux projets stratégiques signés par ces derniers avec l'État.

Ma préoccupation principale concerne le CEREMA, dont les effectifs sont passés de plus de 4 000 équivalents temps plein en 2010 à moins de 2 500 en 2022, au point qu'un rapport de l'Inspection générale de l'administration, cité par M. Coquerel, indiquait que la trajectoire financière actuelle engageait le pronostic vital de l'établissement. J'ai donc déposé un amendement pour renforcer ses moyens budgétaires. J'invite le Gouvernement à annuler le schéma de diminution de quarante emplois, sans pour autant relever le plafond d'emplois de l'opérateur, car le nombre réel d'emplois au CEREMA est déjà inférieur de près de 60 ETP au plafond d'emplois autorisés – une situation qu'il convient de corriger. C'est d'autant plus nécessaire que l'article 48 du projet de loi « 3DS » – différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification – prévoit de rapprocher le CEREMA des collectivités territoriales et de leurs groupements pour en faire un centre partagé entre l'État et les collectivités.

Concernant Météo-France, soixante emplois seraient perdus en 2022. Je défendrai un amendement en vue de rétablir les moyens de cet opérateur.

Enfin, il est prévu que l'IGN connaisse une baisse de dix ETP. Nous devons pourtant préserver cet opérateur qui fournit des données précieuses.

Je vous invite, chers collègues, à voter les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Dans tous les scénarios, même ceux qui laissent une part importante au nucléaire, le rapport RTE récemment publié montre la nécessité pressante de développer les énergies renouvelables, d'améliorer la performance de nos bâtiments et de décarboner nos transports et notre économie. Les dégâts causés par le dérèglement climatique ont été, ces dernières années, plus terribles que jamais pour nos agriculteurs, nos territoires, notre planète. Au quotidien, l'énergie est aussi devenue un enjeu extrêmement important qui affecte le pouvoir d'achat de nos compatriotes, la compétitivité de nos entreprises et l'indépendance de notre pays.

Dans un tel contexte, nous pouvions espérer un budget de combat pour notre politique énergétique. Mais le bilan du programme 174 est malheureusement en demi-teinte.

Du côté positif, retenons que le plan de relance, venu renforcer et accélérer l'application de plusieurs dispositifs fin 2020, reste actif en 2022. Le dispositif MaPrimeRénov' rencontre le succès depuis son lancement, mais le montant des primes versées rapporté à leur nombre permet de constater qu'il soutient essentiellement des gestes uniques de rénovation, la plupart sans gain énergétique mesurable,

donc très loin des rénovations complètes et performantes qu'il faut nécessairement réaliser pour atteindre la neutralité carbone du parc en 2050. Il bénéficiera en 2022 d'une enveloppe de 1,7 milliard d'euros en autorisations d'engagement. L'enveloppe allouée à l'acquisition de véhicules propres est quant à elle stabilisée à 506 millions d'euros. Enfin, le projet de budget affiche une progression potentielle de la production annuelle d'énergies renouvelables de 6 térawattheures, en cohérence avec la PPE.

Plus décevant, il n'est pas prévu de revaloriser le chèque énergie en 2022, malgré un alourdissement structurel des factures dont l'effet est déjà douloureux pour les ménages les plus fragiles. Le supplément ponctuel de 100 euros ne compense pas les hausses constatées depuis le début de l'année et il n'est pas prévu de le verser à nouveau en 2022. Quant au bouclier tarifaire, il tend à stabiliser les prix à un niveau déjà élevé et prévoit en réalité un amortissement de la facture dans le temps. Les Français paieront donc leur énergie plus cher, plus longtemps. Quant au bonus écologique sur l'achat des voitures particulières, même si le Gouvernement vient de promettre un sursis de quelques mois, il finira par être à nouveau réduit au risque de casser la petite dynamique de verdissement du parc et de faire de la voiture électrique un produit réservé aux plus aisés. Enfin, on ne sait pas si, au-delà de 2022, MaPrimeRénov' permettra de poursuivre au même rythme la rénovation thermique des logements.

J'observe également que le soutien à l'hydrogène vert est bien lent à se déployer : à peine 410 millions d'euros de crédits de paiement en 2022 sur les 2 milliards d'euros d'autorisations d'engagement. Il est pourtant urgent d'accélérer la recherche sur la production d'hydrogène bas carbone, indispensable à la décarbonation de nos transports lourds.

Je regrette que les prévisions des charges pour service public de l'énergie ne permettent pas de savoir quels moyens seront réellement mobilisés par l'État pour financer les nouvelles capacités de production d'électricité verte. Ces dépenses sont en effet noyées dans la masse des compensations dues aux installations existantes. L'enveloppe prévisionnelle totale pour l'électricité renouvelable est même affichée en baisse de 946 millions d'euros, en conséquence de l'envolée des prix du marché qui réduit le poids des compensations. Pourquoi ne pas profiter de ces économies pour lancer de nouveaux appels à projet, proposer des guichets et offrir des compléments de rémunération attractifs, de façon à accélérer le développement des énergies renouvelables, par exemple avec les stations de transfert d'énergies par pompage (STÉP) ?

J'ai consacré la partie thématique de mon avis aux zones non interconnectées au réseau métropolitain continental, les ZNI, et plus particulièrement au soutien national qui leur est apporté pour leur permettre de satisfaire leurs besoins en électricité tout en réalisant leur transition énergétique. En raison de leurs spécificités géographiques et climatiques, les coûts de production de l'électricité y sont jusqu'à cinq fois supérieurs à ceux de la métropole. La solidarité nationale a donc prévu plusieurs dispositifs d'aide pour assurer aux populations de ces territoires un accès à l'électricité suffisant, sécurisé et abordable. La péréquation tarifaire et la compensation par l'État du manque à gagner dont pâtissent les fournisseurs du fait de coûts de production ou d'achat plus élevés qu'ailleurs ont été des leviers importants de l'électrification des ZNI et restent la base du soutien de l'État au développement de leurs énergies renouvelables.

Ces diverses compensations, inscrites dans les charges de service public de l'énergie financées par le programme 345, connaissent une forte dynamique : 1,87 milliard d'euros de dépenses en 2015, 2,16 milliards en 2022. La Commission de régulation de l'énergie envisage d'ailleurs une progression d'environ 7 % par an au cours des cinq prochaines années, liée au développement de la motorisation électrique et à la mise en service de nouvelles capacités de production.

Cette aide massive de l'État est indispensable, non seulement au nom de la solidarité avec nos concitoyens des ZNI, mais parce que le développement actif des énergies renouvelables est, dans ces territoires aux mix énergétiques très carbonés et dépendants des importations, encore plus nécessaire qu'ailleurs. Il y va de la protection de l'environnement et de leur autonomie énergétique, mais c'est aussi, à terme, un enjeu d'économie pour les finances publiques.

Coresponsables de cette stratégie dans le cadre de leurs programmations pluriannuelles de l'énergie locales, les collectivités font preuve de beaucoup de volontarisme. Toutefois, il reste à lever diverses contraintes relatives à l'utilisation des terres, à la préservation des emplois liés aux énergies fossiles ou aux recettes fiscales qui en sont issues. Sur ces diverses questions, responsables nationaux et locaux n'ont pas toujours les mêmes réponses. Il faut accompagner les ZNI qui méritent d'être des territoires d'innovation et d'expérimentation.

Pour conclure, je donnerai un avis de sagesse sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

M. le président. La parole est à M. Christophe Arend, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Dans ce dernier budget de la législature, le périmètre des actions incluses dans le programme 174 *Énergie, climat et après-mine* est inchangé, mais le montant des crédits alloués est en très forte augmentation. Ils passent de 2,55 milliards d'euros à plus de 3,6 milliards d'euros, soit une hausse de 41 %, n'en déplaise aux fines bouches qui se revendiquent de la plèbe. Cette hausse est particulièrement conséquente pour MaPrimeRénov', traduisant la volonté de notre majorité de pérenniser le financement de ce dispositif.

Les crédits du chèque énergie augmentent de près de 15 % et s'élèveront à 958 millions d'euros, pour anticiper une augmentation probable du nombre de bénéficiaires compte tenu de la crise sanitaire.

Concernant les aides à l'acquisition d'un véhicule propre, 506 millions d'euros d'autorisation d'engagement et 910 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus dans le programme. J'en profite pour saluer la décision, annoncée le 21 octobre dernier par le ministre de l'économie, des finances et de la relance, de prolonger de six mois le bonus écologique pour l'achat d'un véhicule électrique. Le Gouvernement répond ainsi favorablement à une proposition de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Les crédits consacrés la gestion économique et sociale de l'après-mine s'élèvent à 302 millions d'euros, en baisse d'environ 4 % par rapport à 2021. Cette fonte s'explique par la baisse naturelle du nombre de bénéficiaires, accentuée du fait de l'épidémie de covid-19 qui a très sévèrement frappé les anciennes gueules noires, que leur ancien métier avait déjà

fragilisées. Je tiens ici à saluer l'action de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM), qui a su trouver des solutions pour garder le contact avec son public malgré les contraintes sanitaires.

Les crédits consacrés à la qualité de l'air présentent une baisse en trompe-l'œil dans le budget pour 2022. Globalement, ils ont augmenté durant la législature, passant de 18 millions d'euros en 2018 à 22 millions en 2022.

J'en reviens au dispositif MaPrimeRénov'. Sa réussite semble très clairement se confirmer en 2021, l'objectif des 500 000 dossiers déposés ayant été dépassé en septembre. Désormais, le Gouvernement s'est fixé l'objectif de 800 000 dossiers dans l'année. Les crédits initiaux pour 2021, de l'ordre de 1,6 milliard d'euros, ont donc été portés à 2,18 milliards d'euros.

Je me réjouis également que MaPrimeRénov' ait permis de réorienter massivement l'aide publique vers les ménages qui en ont le plus besoin. Quand à peine 10 % du montant total du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) profitait aux ménages des quatre premiers déciles de revenus en 2018, 82 % des crédits de MaPrimeRénov' leur sont désormais reversés. Grâce aux aides publiques, un très grand nombre de ménages modestes peuvent désormais améliorer la qualité thermique de leur logement. Les fins gourmets apprécieront.

Nous devons maintenant réfléchir à des sources de financement supplémentaires. Sur ce point, je suis partisan d'allouer à la rénovation énergétique une part plus importante des revenus tirés de la vente des quotas carbone. Ces revenus ont en effet considérablement augmenté en 2021 et pourraient atteindre près de 1,5 milliard d'euros en fin d'année. Or une directive européenne prescrit de les consacrer à des projets en faveur du climat. Une rétrocession de 50 % de ces sommes à l'ANAH, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, permettrait d'obtenir de meilleurs résultats encore dans notre engagement contre les gaspillages énergétiques.

Notre commission a adopté deux amendements : le premier porte sur l'amélioration de l'efficacité du recours aux aides ; le second demande au Gouvernement de remettre dans les six mois un état précis des dégâts miniers dans l'ancien bassin houiller de l'est de la France. Connaissant votre attachement aux gueules noires, les mineurs de charbon de Moselle comptent sur vous, madame la ministre de la transition énergétique.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 174. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous en venons aux porte-parole des groupes.

La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de saluer le travail des rapporteurs spéciaux et des rapporteurs pour avis, mais aussi les administrateurs de l'Assemblée nationale et nos collaborateurs parlementaires, dont le travail précieux est souvent effectué dans des délais très resserrés.

Depuis 2017, nous avons réalisé de profondes avancées pour la protection de l'environnement et la préservation de la biodiversité. Les moyens engagés en faveur de l'écologie

ont fortement augmenté. Entre le budget de 2017 et celui de 2022, les crédits annuels ont été rehaussés de 4 milliards d'euros. Pour 2022, le budget du ministère va atteindre 49,9 milliards d'euros, hors plan de relance. C'est un record sous la V^e République !

Le plan de relance, qui se déploie rapidement sur le terrain, vient par ailleurs amplifier la dynamique avec 30 milliards d'euros consacrés à la transition écologique. Les montants des aides et des subventions sont à la hauteur et quand cela marche, avec le soutien de l'Europe, il faut aussi le dire et s'en réjouir !

Pour ce qui est du soutien à l'innovation et dans la continuité du plan France relance, le Président de la République a annoncé le lancement du plan France 2030, dont les premiers crédits seront déployés dès 2022 et seront examinés lundi 8 novembre par notre assemblée.

Ma collègue Bénédicte Peyrol – dont je salue l'action au sein de la commission des finances – et moi-même sommes très attachés à la transparence de l'action publique, qui constitue une condition indispensable pour agir efficacement, pour actionner les bons leviers et pour évaluer les politiques que nous déployons. La France peut donc s'enorgueillir d'être un des premiers pays au monde à instaurer un budget vert et à passer progressivement au crible l'ensemble de ses dépenses et de ses recettes, pour déterminer lesquelles ont une incidence écologique favorable, neutre ou défavorable. Même si nous devons aller beaucoup plus loin, nous pouvons nous féliciter de la nette progression des dépenses vertes observée entre 2020 et 2022 : la hausse atteint près de 3 milliards d'euros ! Plus que jamais auparavant, nous investissons dans la transition écologique.

Analysons plus avant le programme 174 *Énergie, climat et après-mines*, qui dispose, pour 2022, d'un budget de 3,2 milliards d'euros en crédits de paiement et de 3,6 milliards en autorisations d'engagement. Ces montants ont été revalorisés respectivement de 30 % et de 42 % par rapport à la loi de finances initiales pour 2021. Conformément à l'esprit de la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en 2019 – que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, dont je salue les membres ici présents, avait examinée –, plus de 500 millions d'euros supplémentaires seront investis pour aider les Français souhaitant acquérir des véhicules plus écologiques, à travers des dispositifs de prime à la conversion et de bonus écologiques.

Ce programme budgétaire traduit également l'ambition qui est la nôtre en matière d'efficacité énergétique des bâtiments et de lutte contre la précarité énergétique, comme en témoigne l'extension du chèque énergie, qui bénéficiera à 5,8 millions de ménages aux revenus modestes – rappelons que 3 millions de ménages étaient concernés en 2017 – et la reconduction du dispositif MaPrimeRénov', dont nous constatons déjà le succès. Le Premier ministre a annoncé que 2 milliards d'euros supplémentaires y seraient consacrés en 2022. Ce véritable coup d'accélérateur en faveur de l'efficacité énergétique du secteur du bâtiment doit beaucoup à votre volontarisme, madame la ministre, ainsi qu'à l'action de la ministre déléguée Emmanuelle Wargon.

Le budget consacré au service public de l'énergie a quant à lui augmenté d'un quart depuis le début du quinquennat. L'enveloppe qui sera dédiée au financement public de

l'énergie en 2022 s'élève à 8,4 milliards d'euros, dont 4,8 milliards en faveur des énergies renouvelables et 712 millions pour le soutien à l'injection du biométhane.

Je me réjouis que le Premier Ministre ait saisi le Conseil économique, social et environnemental (CESE) de la question de l'acceptabilité des projets d'infrastructures environnementales. Complémentaires de celle du financement, les questions de formation, de gouvernance et d'acceptabilité des politiques publiques présenteront en effet un caractère central si nous souhaitons poursuivre l'accélération du développement des énergies nouvelles.

La majorité parlementaire croit à la complémentarité des différentes énergies – thermiques et électriques – et s'appuie sur des rapports de scientifiques et d'experts, comme le dernier rapport publié par RTE, pour définir la trajectoire de la France vers la neutralité carbone : amplification des politiques d'efficacité énergétique et de sobriété ; développement des énergies renouvelables, du vecteur hydrogène et des capacités de flexibilité des réseaux ; poursuite des investissements dans la filière nucléaire. Nous identifions les secteurs prioritaires et nous déployons des politiques publiques ambitieuses sur le plan environnemental, justes et protectrices sur le plan social, mais aussi sources de développement économique et d'emploi local.

Pour toutes ces raisons, le groupe La République en marche vous invite à voter les crédits ambitieux et responsables de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le vote du budget représente toujours un moment important dans une démocratie. Il l'est d'autant plus lorsqu'il porte sur l'écologie, car il engage alors les générations futures. Adaptation des agriculteurs et des viticulteurs aux épisodes de sécheresse et de gel de plus en plus fréquents ; adaptation de l'économie touristique de montagne à la disparition programmée de l enneigement ; disparition de nombreuses espèces, que nos compatriotes d'outre-mer constatent déjà : voici quelques exemples, parmi d'autres, des défis liés au changement climatique, qui touchent tous les Français au quotidien.

Ce constat est, je le crois, partagé sur tous ces bancs. Je ferai d'ailleurs partie de la délégation qui se rendra d'ici quelques heures à Glasgow, dans le cadre de la COP 26, pour exprimer notre vision et les réponses que nous entendons apporter en la matière. La position du groupe Les Républicains, sur ce thème, est constante : le réchauffement climatique nous impose évidemment de travailler à opérer le plus rapidement possible une transition décarbonée.

Nos positions divergent en revanche, madame la ministre, sur la façon d'atteindre cet objectif. Ce qui compte, ce n'est pas la communication de l'instant : c'est l'efficacité de l'action à moyen et long terme. Au fil du quinquennat, le Président de la République a installé une logique binaire, selon laquelle toute mesure émanant de ses rangs serait bénéfique pour le climat, tandis que toute proposition venue des oppositions relèverait de l'idée rétrograde, voire de la critique systématique. Pire, à cette conception tronquée du débat s'ajoute la terrible rhétorique du « en même temps », qui permet de prétendre un jour diminuer la place du nucléaire, pour affirmer sans sourciller le lendemain que le nucléaire est une industrie d'avenir.

Le budget dont la présentation nous occupe aujourd'hui permettra-t-il à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre ? Je ne le crois pas, car il ne s'appuie pas sur les domaines d'expertise de notre pays, à savoir les industries nucléaire et hydroélectrique. À en croire le dernier rapport de RTE, le mix mêlant nucléaire et l'hydroélectricité émet peu de carbone et garantit une forte puissance énergétique, tout en étant aisément pilotable et peu cher. La construction de nouvelles centrales s'impose donc comme une évidence. À cet égard, la décision relative à la construction de six nouveaux EPR se fait attendre : elle n'apparaît nulle part, dans aucun rapport ni aucun budget. Pourtant, même si tous les crédits nécessaires n'auraient évidemment pas vocation à être votés cette année, une telle décision aurait nécessairement des répercussions très fortes sur le budget que nous examinons aujourd'hui.

Par ailleurs, s'il faut effectivement développer les énergies renouvelables, nous ne devons pas le faire à n'importe quel prix, comme vous le proposez dans le programme 174. Nous posons trois conditions : les énergies renouvelables ne doivent pas concurrencer le nucléaire, leur montée en puissance doit respecter la beauté de nos paysages, et elle doit s'appuyer sur des filières intégralement françaises ou européennes – de la fabrication au recyclage – et créatrices d'emplois. En cela, l'installation de panneaux photovoltaïques sur des centres commerciaux, des usines ou des bâtiments agricoles ou la construction d'unités de méthanisation représentent des solutions intéressantes, que nous soutenons.

A contrario, nous demandons un moratoire immédiat sur la construction de nouvelles éoliennes. Entre le béton coulé dans les sols, la déforestation, l'atteinte à la biodiversité et la nécessité de relancer les centrales à gaz quand il n'y a pas assez de vent, cette technologie souffre d'un sérieux manque d'intérêt écologique. Chacun le sait, nous ne sommes pas des partisans de la décroissance affirmant qu'il faudrait réduire notre consommation électrique pour sauver la planète. Nous sommes encore moins de ceux qui souhaiteraient couvrir frénétiquement le territoire d'éoliennes non performantes pour y parvenir, comme il en est question dans le programme 174.

La mission *Écologie, développement et mobilité durables* englobe également l'eau et la biodiversité. Les forêts françaises sont malades. Il importe donc que l'Office national des forêts (ONF) soit rapidement mieux armé. En raison du réchauffement climatique, le scolyte frappe des départements forestiers entiers, comme celui du Jura. Les agences de l'eau auront également besoin de crédits : si ces derniers sont certes préservés cette année, vous les aviez tout de même amputés de 500 millions d'euros en début de quinquennat.

Le dispositif MaPrimeRenov' est bénéfique, et même nécessaire – vous voyez que, quand vous faites quelque chose de bien, nous le reconnaissons avec force ! Son déploiement rencontre toutefois des difficultés opérationnelles – je crois que nous nous accordons tous sur ce point –, comme en témoignent les remontées d'utilisateurs qui se heurtent à des blocages administratifs, voire techniques. Nous proposons de donner davantage de marge de manœuvre aux opérateurs locaux – je songe par exemple à l'association Soliha dans le département du Jura. Je crains par ailleurs, pour être franc, que les gains offerts aux particuliers par le dispositif MaPrimeRenov' ne soient balayés par l'augmentation des prix de l'énergie.

Vous l'aurez compris, madame la ministre : il ne suffit pas de partager des constats pour régler les problèmes que rencontreront nos enfants et nos petits-enfants. Permettez-

moi, d'ailleurs, en cet instant, d'avoir une pensée particulière pour Zoé et Angèle, qui devront faire face à tant de nouveaux défis pour leur avenir.

M. le président. Veuillez conclure.

M. Jean-Marie Sermier. Au vu de tous ces manquements et de toutes ces erreurs dans les orientations retenues, le groupe Les Républicains ne votera pas en faveur de ce budget, qui n'est à la hauteur ni de nos ambitions climatiques, ni des risques que court la planète. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. « Que de temps perdu à gagner du temps ! », disait Paul Morand. Le temps nous est compté. Nous le constatons aux quatre coins du globe : les événements climatiques extrêmes sont plus fréquents et toujours plus violents. Le temps n'est plus à la procrastination mais à l'action concrète. Nous pouvons encore changer la trajectoire qui se dessine si nous prenons dès maintenant les mesures qui s'imposent. Le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) le confirme.

Nous nous sommes fixés pour objectif de réduire de 40 % nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030. La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets – dite loi climat et résilience – que nous avons adoptée cette année a inscrit cette trajectoire dans le marbre de la loi. Dans cette optique, le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés se réjouit de constater que les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* dédiés au volet énergétique poursuivent la déclinaison des priorités issues de la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et de la nouvelle stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

Pour atteindre cet objectif, le défi est en effet double : consommer moins d'énergie et décarboner sa production. Notre groupe estime que ces deux combats doivent être menés simultanément. Soyons vigilants et ne nous laissons pas méprendre par le discours de certains : si plus de 90 % de l'électricité française est produite de façon décarbonée, elle ne représente qu'un quart de notre consommation d'énergie finale. Un long travail reste à faire : 60 % de l'énergie que nous utilisons est d'origine fossile et plus de la moitié de notre empreinte carbone résulte de nos importations. Il nous faut donc être vertueux sur ces deux plans.

Trois conditions devront être réunies pour réussir : la volonté, l'acceptabilité et l'efficacité. La volonté est avant tout entre les mains des décideurs politiques. En France, je n'ai pas de doute : nous l'avons. La politique du président Emmanuel Macron et du Gouvernement l'a démontré, tout comme le travail parlementaire mené depuis 2017. Nous agissons concrètement : la fin de l'exploration des hydrocarbures et des centrales à charbon, la fin des véhicules thermiques et le soutien massif à la rénovation énergétique des bâtiments, c'est l'œuvre notre majorité.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Tout à fait !

Mme Aude Luquet. La loi « climat et résilience », c'est notre majorité. Les 30 milliards d'euros du plan de relance consacrés à la transition écologique, c'est encore notre majorité. (*M. Jean-Charles Colas-Roy applaudit.*)

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Tout à fait !

Mme Aude Luquet. Mais pour accompagner cette volonté, il faut fixer un cap et définir une stratégie en pensant le temps long. C'est tout l'objet du rapport de RTE récemment dévoilé. Nous devons mener un débat constructif et objectif sur les six scénarios proposés, en renonçant aux postures politiciennes motivées par des considérations de court terme : les enjeux sont bien trop importants !

Ensuite, sans une large acceptabilité, nous n'avancerons pas – ou trop lentement. Les recours déposés sur chaque projet d'implantation d'éoliennes en sont des exemples flagrants : il faut parfois huit à dix ans pour qu'un projet se concrétise. Quand j'entends notre collègue Jean-Luc Mélenchon promettre une électricité produite intégralement à partir d'énergies renouvelables d'ici moins de huit ans – ce qui impliquerait de multiplier par vingt et un la quantité d'énergie solaire, de quadrupler les capacités de production de l'éolien terrestre et produire trente fois plus d'énergie grâce à l'éolien en mer –, je suis très curieuse de connaître la méthode qu'il compte employer pour ne pas enflammer les territoires. Soyons sérieux.

Nous sommes cependant conscients du fait qu'en complément de notre parc nucléaire, seul le développement des énergies renouvelables nous permettra de répondre à la demande dans les dix ans à venir. Nous nous félicitons que 6,1 milliards d'euros y soient consacrés en 2022.

Au-delà de l'acceptabilité des moyens de production, il nous faut accompagner les ménages les plus modestes pour que la transition ne soit pas perçue comme une dépense de plus, mais plutôt comme le moyen de réaliser des économies. L'explosion actuelle des prix de l'énergie montre bien combien nous sommes vulnérables à ces fluctuations, notamment les ménages les plus précaires. Notre groupe salue les mesures rapidement prises par le Gouvernement pour protéger le pouvoir d'achat de ceux de nos concitoyens qui souffrent le plus de cette inflation, mais ne nous y trompons pas : l'augmentation du prix de l'énergie sera durable et, si nous voulons protéger nos concitoyens de ces hausses, nous devons avant tout les aider à consommer moins et mieux.

C'est ici qu'intervient la notion d'efficacité. Réaffirmons tout d'abord que la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas. Ce rappel effectué, nous devons impérativement, pour atteindre nos objectifs, agir sur deux leviers : l'amélioration de l'efficacité énergétique et la recherche d'économies d'énergie. Aider les Français à s'affranchir des véhicules thermiques en soutenant l'achat de véhicules propres constitue un objectif incontournable, qui doit se conjuguer avec un soutien massif aux solutions alternatives à la voiture individuelle.

Il est aussi indispensable d'aider massivement les particuliers à rénover leur logement grâce au dispositif *MaPrimeRénov'*, pour favoriser les économies d'énergie et permettre aux ménages, notamment les plus modestes, de préserver leur pouvoir d'achat face aux fluctuations des prix de l'énergie. Plus de 800 000 dossiers devraient être déposés dans ce cadre d'ici à la fin de l'année. Nous ne pouvons que nous réjouir d'un tel succès.

Tout cela montre que cette majorité ne se contente pas de penser la France de demain : elle la bâtit.

Nous voterons donc bien évidemment en faveur des crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Agir ens.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ce budget présente deux facettes. Côté positif, nous saluons la poursuite du plan de relance et le renforcement du dispositif MaPrimeRénov', qui suscite un vif intérêt. Ce plan reste cependant loin des ambitions que notre groupe avait défendues en proposant la prime pour le climat, soit un effort de 510 milliards en faveur de la rénovation thermique sur trente ans, afin de relever le défi que représentent les 7,5 millions de passoires énergétiques, alors que la dépense moyenne par ménage pour le chauffage en France s'élevait à 1 683 euros en 2017 – eh oui, avant même la crise de l'énergie que nous connaissons actuellement – et parce que la part du bâtiment dans la consommation d'énergie en France est de 43 %. De plus, rien n'indique aujourd'hui que le dispositif MaPrimeRénov' sera prolongé après 2022.

Nous notons également que 506 millions d'euros d'aides sont alloués à l'achat d'un véhicule propre. Sur ce sujet aussi, notre groupe formule une proposition forte, notre collègue Gérard Leseul ayant déposé une proposition de loi visant à permettre à tous les citoyens d'accéder à un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule moins polluant.

Côté négatif, nous regrettons fortement que le chèque énergie, créé en 2015, ne soit pas réévalué en 2022 alors même – je viens de l'évoquer – que le coût actuel de l'énergie plonge nombre de familles dans une précarité soudaine. Vos récentes annonces – bouclier tarifaire, chèque énergie de 100 euros supplémentaires ou encore indemnité inflation – sont soit tardives soit inégalitaires car ne tenant pas compte de la situation géographique du ménage ni de sa composition. Elles ne permettent pas de compenser la hausse du coût de l'énergie pour nos familles et ne sont pas à la hauteur des enjeux de court, moyen et long termes.

Par ailleurs, seulement 410 millions d'euros sont prévus en dépenses l'année prochaine pour l'hydrogène alors qu'il nous faut tout faire pour investir massivement et rapidement dans ce domaine.

L'examen du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*, et plus particulièrement du programme 794 consacré au soutien national apporté aux ZNI, revêt cette année une dimension particulière. En effet, les travaux de la COP26 ont démarré, suscitant des attentes légitimes en faveur de la préservation de nos écosystèmes et une vraie ambition en matière de résilience énergétique.

Nous avons tous pris connaissance des prévisions alarmistes du GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, selon lesquelles la température de la planète augmenterait de 1,5 degré Celsius dès 2030, soit dix ans plus tôt que leurs précédentes prévisions. Pire : parmi les cinq scénarios étudiés, le plus pessimiste prévoit un réchauffement compris entre 3,3 et 5,7 degrés Celsius.

Dès lors, comment concilier production d'énergie et protection de nos ressources naturelles ? Cette interrogation prend un sens particulier en outre-mer puisque ces territoires, riches d'une biodiversité exceptionnelle, présentent depuis toujours des aspects environnementaux et sociaux spécifi-

ques, notamment du fait de leur situation insulaire, de leur climat et de leur exposition aux risques naturels. Or les procédures par lesquelles l'État menait une politique énergétique nationale sur l'ensemble de son territoire n'étaient pas adaptées au contexte spécifique des outre-mer.

À cet égard, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 a représenté une grande avancée en prévoyant la régionalisation des programmations pluriannuelles de l'énergie, lesquelles doivent être les leviers pour l'avenir de l'énergie en outre-mer.

S'agissant des ZNI, nous avons émis plusieurs propositions lors de l'examen du projet de loi dit climat et résilience, comme l'obligation d'installer des batteries lors de la pose de panneaux solaires, notamment sur les bâtiments et parkings, car l'enjeu n'est pas seulement de créer de l'énergie renouvelable à l'instant t mais bien de stocker cette énergie propre. Dans le cas contraire, comment satisfaire les besoins en électricité les jours de pluie et pendant la nuit ?

J'entends aussi les interrogations, parfois légitimes, de certains collègues à propos de la charge croissante que représente la CSPÉ, la contribution au service public d'électricité. Mais je tiens à rappeler que dans ces territoires, jusqu'à récemment, le fioul et le charbon constituaient le modèle de production énergétique historique. Les zones non interconnectées – notre collègue Philippe Naillet nous le rappelle régulièrement –, soucieuses de faire preuve d'exemplarité et de résilience en matière énergétique, proposent de s'orienter vers un mix électrique reposant à 100 % sur des énergies renouvelables locales.

Il est donc indispensable de renforcer les incitations à maîtriser la demande d'énergie et de diversifier les sources d'énergie renouvelable locale : photovoltaïque, éolien, hydraulique, énergies marines, géothermie. Plutôt qu'une hausse de plus de 170 millions d'euros des charges dans les ZNI, nous souhaiterions voir allouer des moyens équivalents à la production d'énergies durables, qui viendraient s'ajouter à ceux du plan de relance.

Comme je l'ai rappelé en ma qualité de rapporteure pour avis, les outre-mer ne sont pas suffisamment entendus. À l'aube d'échéances nationales, j'appelle à une écoute plus attentive pour que l'ambition écologique que nous défendons devienne la source d'économies qu'attend le Gouvernement. Le groupe Socialistes et apparentés s'abstiendra sur les crédits de la mission.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Petit.

Mme Valérie Petit. « Sur l'écologie, comment voulez-vous que l'on vous croie alors que depuis des années vous ne faites rien, rien du tout ? » Cette question m'a été posée par un lycéen de ma circonscription il y a quinze jours, tandis que j'étais venue débattre avec 200 élèves de terminale. Cette phrase encourageante, je suis certaine, chers collègues, que vous l'avez vous-même entendue des dizaines de fois.

Et chaque fois, nous avons beau énumérer l'incroyable liste des mesures que nous avons prises en faveur de l'écologie depuis le début du quinquennat ou encore rappeler le montant historique du budget que nous consacrons, cette année encore, à la transformation écologique de notre pays, rien n'y fait. Car, paradoxalement, plus nous en faisons pour l'écologie, plus nous donnons l'impression de ne pas en faire assez, voire de ne rien faire du tout.

Ce procès injuste en passivité, nous devons néanmoins l'entendre car nous ne relèverons pas le défi climatique sans transformer en actions positives la colère des Français les plus convaincus comme la passivité des plus dubitatifs.

Ma conviction, madame la ministre, est que si notre action ne produit pas toujours chez les Français l'effet d'entraînement que nous attendons, c'est peut-être parce qu'elle n'est pas adossée à un grand récit collectif, qui soit inscrit dans notre histoire nationale tout en nous invitant à regarder vers l'horizon et à nous donner un nouveau rêve, celui d'un vivre-ensemble qui intègre notre nouvelle relation au vivant.

À notre tour, donc, de proposer un récit aux Français. À notre tour de nommer les idées et les valeurs qui fondent notre vision de la transformation écologique. À notre tour d'avoir – attention, je vais prononcer un gros mot – une idéologie.

Car l'écologie est aussi un combat politique, culturel...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Parfaitement !

Mme Valérie Petit. ...et civilisationnel. Les populistes et extrémistes de tous poils l'ont très bien compris : c'est maintenant, dans ce moment de fortes tensions écologiques et démocratiques, que se forge la vision du monde, de l'homme, du vivant mais aussi de l'économie et de la démocratie qui présidera à notre destinée dans les décennies voire les siècles à venir. Prenons garde de ne pas sous-estimer ce combat car il y va aussi de la pérennité de notre projet républicain et de ses valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité.

Mais si nous voulons exposer notre projet, je crains qu'il ne faille prononcer trois autres gros mots.

Le premier est « libre-échange ». Répétons-le : faire du libre-échange la cause de tous les maux environnementaux ou fermer à double tour nos frontières en croyant échapper au défi démographique mondial qui s'annonce est une hérésie.

Mme Mathilde Panot. Il fallait oser !

Mme Valérie Petit. La transformation écologique est un enjeu planétaire qui ne peut se construire que dans le cadre du multilatéralisme en liant, comme l'a rappelé le Président de la République lors de la COP26, les agendas du climat, de la biodiversité et du commerce afin, non pas d'en finir avec le libre-échange mais de changer les règles de celui-ci.

Mme Mathilde Panot. Ça n'existe pas !

Mme Valérie Petit. Toujours, dans l'histoire du monde, la liberté de circuler et de commercer a permis le progrès de la démocratie. Nous ne devons pas oublier que nous ne relèverons pas le défi climatique sans faire avancer côte à côte écologie et démocratie.

Autre gros mot qu'il nous faudra prononcer : « capitalisme ». Non, ce n'est pas en mettant à bas le capitalisme que l'on accélérera la transformation écologique et, non, la décroissance n'est pas une nouvelle forme de prospérité mais juste une forme de misère organisée.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Bravo !

Mme Valérie Petit. Assumons là encore notre héritage libéral, assumons de vouloir transformer positivement le capitalisme tout en en conservant le meilleur. Le meilleur

du capitalisme, c'est la concurrence qui permet l'innovation puis la démocratisation en matière de production d'énergie décarbonée, ce sont les mécanismes vertueux de marché...

Mme Mathilde Panot. Ce discours fleure bon le XIX^e siècle !

Mme Valérie Petit. ...comme celui du marché carbone qui permet de faire émerger les entreprises et les pays champions de la transition, c'est enfin le capital privé – oh ! quel vilain mot ! – car, oui, il nous faudra bien trouver des sommes colossales pour financer la transition écologique sans abîmer l'indépendance des États et la liberté des peuples par une dette publique insoutenable.

Le dernier gros mot est mon préféré : « libéralisme ». (*Mme Mathilde Panot rit.*) Nous ne relèverons pas le défi écologique à coups de planification, de punition, de restriction, d'infantilisation mais en faisant confiance aux individus, en en finissant avec une écologie de la norme qui contraint et en optant pour une écologie de liberté qui donne le pouvoir de faire aux citoyens, aux associations, aux entreprises.

Mme Mathilde Panot. Alors là...

Mme Valérie Petit. L'État ne peut pas tout et la société peut tellement.

Libéralisme, libre-échange, capitalisme : n'ayons plus peur de ces gros mots car ils n'en sont pas. Nos opposants les ont rendus obscènes à dessein pour nous priver de la grande idée qu'ils désignent, une idée subversive, une idée qui est le cœur battant de notre République : la liberté.

M. Julien Aubert. « Là où il y a une volonté, il y a un chemin », disait Lénine !

Mme Valérie Petit. Une écologie de liberté : derrière les actions et les chiffres de ce budget, voilà ce que nous défendons ensemble. C'est pourquoi vous pourrez compter sur le soutien du groupe Agir ensemble, fidèle à ses valeurs libérales et humanistes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Bravo !

Mme Mathilde Panot. Incroyable ! D'habitude, vous faites semblant, mais là, au moins, c'était très clair !

M. le président. La parole est à M. Pascal Brindeau.

M. Pascal Brindeau. 4,5 % : c'est l'excès de gaz à effet de serre que la France produit par rapport à ses engagements de l'accord de Paris.

2,7 : c'est le nombre de planètes Terre qui seraient nécessaires si l'ensemble de l'humanité vivait comme nous, Français.

2 degrés : c'est la limite du réchauffement climatique que nous nous sommes fixée d'ici à la fin de ce siècle.

1 % : c'est la part de la France dans le volume mondial des émissions de gaz à effet de serre.

4 millions : c'est le nombre de ménages français touchés par la précarité énergétique.

50 milliards : c'est ce que dépense la France chaque année pour importer du pétrole et du gaz – autant d'argent qui pourrait être alloué à l'intérêt collectif.

Ces quelques chiffres illustrent un constat implacable : les politiques publiques menées en matière environnementale depuis plusieurs décennies, y compris sous ce quinquennat, sont d'une efficacité relative.

Malgré la prise de conscience collective de la nécessité de préserver notre planète, la transition énergétique menace, dans notre pays, d'être un facteur de fracture sociale et territoriale pour deux raisons : la crainte de la hausse des prix des énergies mais aussi le manque de perception d'un grand projet de société. Dans certains de nos territoires, la transition énergétique ne se manifeste que par la présence de champs d'éoliennes et l'augmentation des taxes environnementales, sans que ses bénéfices soient directement palpables pour la population.

Alors la flambée des prix de l'énergie ne semble pas près de s'arrêter, il est essentiel de lancer un nouveau programme de construction de réacteurs nucléaires sur la base des scénarios de RTE afin de maintenir notre mix électrique, le plus faible émetteur de carbone de toute l'Europe, et de pérenniser une filière industrielle d'excellence. Comme nous l'avons soutenu depuis de nombreuses années, il est enfin reconnu que le nucléaire est la solution la moins chère, la plus efficace et la moins dévoreuse d'espace. Il est essentiel de maintenir l'énergie un prix abordable pour les Français, qu'il s'agisse des moins aisés, les premiers touchés par la hausse des prix, des classes moyennes, qui subissent une double peine car elles n'ont pas accès au chèque énergie, ou des entreprises, sur lesquelles pèse une charge supplémentaire.

Pour l'instant, la seule réponse de votre gouvernement est conjoncturelle alors que le problème est structurel. À long terme, en effet la tendance des prix des énergies fossiles est à l'augmentation. Le groupe UDI-I estime donc indispensable de rendre intégralement aux Français le surplus fiscal que va vous apporter la hausse des prix de l'énergie. À cet égard, nous nous réjouissons que le ministre de l'économie, des finances et de la relance ait enfin repris mardi, lors des questions au Gouvernement, notre proposition d'affecter l'ensemble du produit de la fiscalité énergétique à la transition écologique.

Il faut se souvenir que la taxe carbone fut un échec, conduisant au mouvement des bonnets rouges puis à celui des gilets jaunes. Ces projets, pensés à la mauvaise échelle, posaient en effet des problèmes d'acceptabilité. Européens de cœur, nous estimons donc que la transition écologique de la fiscalité doit impérativement être harmonisée à l'échelle de l'Union européenne pour être la plus efficace possible.

MaPrimeRénov' est une solution concrète apportée aux citoyens pour leur permettre d'enclencher leur propre transition énergétique. Plus que jamais, nous devons concilier efforts environnementaux et équilibre social afin que ne s'opposent pas ceux qui craignent la fin du mois et ceux qui craignent la fin du monde. Nous proposerons donc d'augmenter le budget du dispositif pour qu'il soit étendu aux résidences secondaires situées en milieu rural. Nous devons en effet nous adapter aux nouveaux modes de vie adoptés après les différents confinements, qui voient nombre de nos concitoyens partager leur temps entre plusieurs domiciles, entre ville et campagne. Cette extension permettrait aussi de rendre les territoires plus attractifs en les dotant d'un parc de logements plus confortables et de dynamiser des emplois qualifiés non délocalisables.

Par ailleurs, nous nous réjouissons de la hausse du budget de l'ADEME après trois années de baisse. Comme l'illustre la loi « climat et résilience », votre politique repose beaucoup

sur l'affichage, tandis que le groupe UDI et indépendants défend une vision plus pragmatique et scientifique de l'écologie. Nous souhaiterions donc voir le Gouvernement mettre ses paroles en cohérence avec ses actes.

La protection de notre planète est le défi du siècle ; nous devons travailler collectivement et intelligemment pour le relever. Les députés du groupe UDI et Indépendants s'y emploieront tout au long des débats.

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani.

M. Paul-André Colombani. Pour le dernier projet de loi de finances du quinquennat, le ministère de la transition écologique affiche un budget de près de 50 milliards d'euros dont vous revendiquez le « niveau historique », madame la ministre.

C'est oublier que, cette année, comme toutes celles qui l'ont précédée, les agents au service de la transition écologique seront moins nombreux pour faire face à l'urgence climatique, puisque vous supprimez 347 ETP. C'est oublier, également, que les changements de périmètre effectués au cours du quinquennat ont conduit à gonfler les chiffres de votre ministère. Ainsi, le logement est désormais sous votre tutelle, alors que, jusqu'en 2020, il était sous la responsabilité du ministère de la cohésion des territoires.

Alors oui, je suis prêt à reconnaître que votre budget est en hausse, mais cette augmentation est toute relative et, en l'état, elle ne nous permettra pas de faire face aux défis de la transition écologique.

L'exemple de la rénovation énergétique est à cet égard éloquent. Le projet de loi de finances consacre 2 milliards d'euros supplémentaires au dispositif MaPrimeRénov'. C'est un progrès, puisque le plan de relance prévoyait initialement de dépenser la même somme en deux ans ; c'est toutefois insuffisant pour permettre à l'ensemble du parc privé français de parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050, d'autant qu'aucune visibilité n'est donnée quant à la poursuite du programme à compter de 2023.

J'ai également des réserves sur les modalités de versement de la prime. Pour en bénéficier, il n'est nul besoin d'attester que les travaux entrepris conduiront à des gains énergétiques. Dans ces conditions, la prime risque d'encourager les petits travaux, sans prioriser les gestes les plus performants, ni même inciter à la rénovation globale.

De même, les différentes mesures proposées pour accompagner les Français face à la hausse du prix de l'énergie sont perfectibles. Le bouclier tarifaire permettra, certes, de restreindre la hausse de prix pour l'année 2022, mais elle sera répercutée sur les factures de 2023. Autrement dit, au lieu de faire payer les Français tout de suite, on leur fait crédit. Nous aurions préféré une baisse de la fiscalité, à l'instar de ce qui est fait pour l'électricité.

Par ailleurs, vous prévoyez une hausse limitée de la ligne budgétaire dédiée au chèque énergie pour 2022. Pourtant, la hausse des prix de l'énergie risque de se poursuivre. Il aurait fallu, d'une part, renforcer les moyens alloués au dispositif et, d'autre part, prévoir des mesures pour augmenter le taux de recours. Aujourd'hui près de 25 % des ayants droit ne font pas usage de leur chèque.

Je veux également évoquer, brièvement, la question de notre mix énergétique. Le rapport de RTE nous a appris une chose : nous ne pourrions pas atteindre la neutralité carbone sans développer significativement les énergies renou-

velables. Ces besoins d'investissements se font particulièrement sentir dans les zones non interconnectées où le développement d'une énergie décarbonée est synonyme d'indépendance énergétique. À cet égard, nous regrettons que le projet de loi de finances ne prévoit pas de soutien massif au déploiement du renouvelable. Pourtant nos retards s'accumulent en la matière, concernant notamment l'éolien en mer.

Le bilan du quinquennat est décevant s'agissant d'un autre enjeu majeur : la protection de la biodiversité. Seul 0,14 % du budget de l'État y était consacré en 2020 selon le CESE. Depuis lors, ce chiffre est en progression, mais il reste nettement insuffisant. Pis, depuis 2017, les effectifs des opérateurs n'ont cessé de décliner. À ce titre, le maintien des postes au sein de l'Office français de la biodiversité, des agences de l'eau et du Conservatoire du littoral, ainsi que la création d'une vingtaine de postes pour les parcs nationaux, s'apparentent davantage à un moratoire sur les suppressions de postes qu'à une véritable stratégie de reconquête de la biodiversité.

Le fonds Barnier a vu ses ressources renforcées dans le PLF pour 2022. La majorité de ces financements sera toutefois dédiée aux victimes de la tempête Alex d'octobre 2020, dans les Alpes-Maritimes, ce qui laisse peu de moyens pour les opérations visant à accroître la résilience de nos territoires.

Des efforts substantiels sont en outre nécessaires pour lutter contre la pollution. Chez moi, nous sommes préoccupés par la pollution maritime qui ravage la mer Méditerranée. C'est pourquoi, nous défendons un amendement visant à donner à la Corse les moyens de lutter contre la pollution aux hydrocarbures.

Madame la ministre, comme vous l'affirmez dans un document de présentation du projet de loi de finances, « il n'y a pas de transition écologique possible sans moyens financiers massifs », « sans constance et visibilité pour les ménages et les entreprises », « sans agents sur le terrain ». Aujourd'hui, ces conditions ne nous semblent pas réunies. Le groupe Libertés et territoires votera donc contre l'adoption des crédits de cette mission.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Je ne peux m'empêcher de répondre aux propos tenus tout à l'heure par Valérie Petit. Vous disiez, collègue, que « libéralisme », « capitalisme » et « libre-échange » ne sont pas des gros mots. Non, ce ne sont pas des gros mots ; ils désignent seulement la politique menée au XIX^e siècle qui nous a conduits dans une impasse écologique !

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est vrai qu'en Russie, tout va bien !

Mme Mathilde Panot. Au moins, collègue,...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Chère collègue !

Mme Mathilde Panot. ...ce que vous dites a le mérite de la clarté : vous affirmez haut et fort tout ce que le Gouvernement tait, mais ce qu'il met bel et bien toujours en pratique.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Voyez grand, votez Petit !

Mme Mathilde Panot. « Soit on mange, soit on chauffe. » Émilie, mère célibataire avec deux enfants, auxiliaire de vie à domicile pour un salaire de 950 euros net par mois.

« C'est aberrant d'en être rendue à vivre comme ça. Je ne veux plus me coucher avec les pieds gelés. » Joëlle, aide-soignante pour 1 600 euros net par mois

« Ras le bol. Tout augmente sauf les salaires. C'est une honte. Se chauffer est devenu un luxe. Je ne m'autorise déjà plus aucun écart, alors si je n'arrive pas à compenser l'augmentation des tarifs de cet hiver, c'est sur les courses de nourriture que je devrai me priver. » Fabienne, aide-soignante de nuit dans un foyer associatif pour personnes en situation de handicap pour un salaire net de 1 550 euros mensuels.

« C'est un vol organisé. » Mehdi, infirmier en psychiatrie.

Ils sont nombreux à ne pas pouvoir se permettre d'allumer le chauffage. Ils font avec le système D : des plaids, des bouillottes dans les lits, des pulls et des manteaux à la maison. L'hiver dernier déjà, plus d'un Français sur deux avait été obligé de réduire son chauffage pour faire baisser sa facture d'énergie – le Médiateur national de l'énergie indique qu'ils étaient deux fois moins nombreux à y être contraints deux ans auparavant. Près de 20 % des familles interrogées ont déclaré avoir souffert du froid dans leur logement pendant au moins vingt-quatre heures en 2021, alors qu'elles n'étaient que 14 % en 2020.

Pourtant, je ne vois pas la trace de cette souffrance dans ce budget. Par exemple, vous sortez les tambours pour votre dispositif MaPrimeRénov', présenté comme ultra-ambitieux. Il serait la clé de la sobriété énergétique et l'outil pour lutter contre la hausse de la facture d'énergie, rien que cela. En fait, on dirait plutôt qu'il est parfaitement conçu pour ne pas s'attaquer frontalement au problème de la précarité énergétique.

Tout d'abord, ce dispositif ne cible pas ceux qui en ont le plus besoin, puisque le reste à charge pour les plus précaires est de 20 %. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Cour des comptes. Dans son audit flash sur ce dispositif, la Cour ajoute qu'il est majoritairement utilisé pour des petits travaux simples, comme l'isolation des fenêtres ou le changement des chaudières, et non pour une rénovation énergétique performante qui permettrait d'éliminer les passoires thermiques et qui garantirait des gains de consommation énergétiques. Il s'agit donc d'une mascarade qui vous permet de gonfler artificiellement les chiffres de la rénovation énergétique, sans jamais vous attaquer aux logements dont les étiquettes énergie sont les plus mauvaises. Les 4,8 millions de logements considérés comme des passoires thermiques et leurs habitants attendront !

Ce dispositif est assorti d'un chèque énergie de 100 euros, qui ne permettra pas de compenser la hausse vertigineuse des prix de l'énergie.

Madame la ministre, vous préférerez toujours laisser faire le marché plutôt que de le réguler drastiquement. Depuis l'ouverture à la concurrence du secteur de l'énergie, les prix ont explosé : on a enregistré une augmentation de 50 % des prix de l'électricité et de 70 % de ceux du gaz, au détriment des usagers. Pendant ce temps, Engie, Total et EDF ont réalisé 13 milliards de bénéfices au premier semestre 2021. Si l'on prenait ne serait-ce que 10 % de ces profits, et qu'on les répartissait entre les 3 millions de familles qui se chauffent au gaz, on pourrait leur verser à chacune 500 euros.

Notre pays meurt peu à peu de ces privatisations successives. L'ouverture à la concurrence du secteur de l'énergie est un caprice de la Commission européenne qui nous aura

coûté cher. Il nous faut cesser cette folie. Nous devons bloquer les prix et construire un pôle public de l'énergie. Évidemment, il faut bloquer les prix avant augmentation, pas après, comme vous l'avez fait.

Un pôle public de l'énergie nous permettrait de planifier la sortie du nucléaire et le développement des énergies renouvelables. Aujourd'hui, l'investissement dans les énergies renouvelables est tributaire du prix de l'énergie, ouvert à la concurrence. Précisément à cause de ces prix, le soutien aux énergies renouvelables baisse. Peut-être que cela vous arrange...

Mme Barbara Pompili, ministre. Et pourquoi donc ?

Mme Mathilde Panot. ...puisque le Président a déjà un destin énergétique tout tracé pour la France : nucléaire, nucléaire, nucléaire ! Pour le monde, c'est gaz et pétrole à gogo. Champagne pour Total !

Emmanuel Macron peut tenir tous les beaux discours qu'il veut à la COP26, plus personne n'est dupe. Alors que dans le monde 11 millions de dollars de subventions vont aux énergies fossiles chaque minute, alors que les prévisions mondiales de production de charbon, de pétrole et de gaz pour 2030 sont deux fois supérieures à celles compatibles avec une limitation du réchauffement à 1,5 degré Celsius, on apprend par la fuite d'un document que le Président Macron s'allie à la Hongrie de Viktor Orbán et à la Pologne – dirigée par un gouvernement ultraconservateur qui refuse de mettre fin à ses gigantesques exploitations de charbon – pour demander que le gaz et le nucléaire soient reconnus énergies vertes.

Mieux encore, alors qu'une vingtaine d'États s'engagent à mettre fin au financement à l'étranger de projets d'énergies fossiles d'ici à la fin 2022, parmi lesquels les États-Unis ou le Canada, la France n'en fait pas partie : Emmanuel Macron a décidé d'attendre 2035 ! Voilà où en est le donneur de leçons au monde : faites ce que je dis, pas ce que je fais !

Vous pouvez continuer tant que vous voulez à nous qualifier d'« Amish » qui s'éclairent à la « lampe à huile », les alternatives existent, comme nous l'a montré le scénario de négaWatt...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Ha, ha, ha !

Mme Mathilde Panot. ...qui prône le 100 % énergies renouvelables et la sobriété énergétique. Ce débat est crucial, tant il engage l'avenir de notre nation. Ceux, dont vous êtes, qui veulent continuer la libéralisation de l'énergie à tout prix, le soutien aux énergies fossiles et le tout-énergie nucléaire en captant notre avenir sans contrôle démocratique font une grave erreur politique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – Mme Karine Lebon applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Montrez-nous le visage humaniste du communisme !

M. Hubert Wulfranc, Goodbye Lénine! (Sourires.)

Parlons de ce qui préoccupe en tout premier lieu les Français : les factures de gaz, d'électricité et de carburant. Pourtant, que n'avions-nous pas entendu depuis des années sur les vertus de la libéralisation du marché de l'énergie dont parlait Mathilde Panot ! Les bienfaits devaient pleuvoir sur les usagers, et il n'y avait aucun doute sur les vertus de la mise en

concurrence et de la privatisation du secteur énergétique, deux politiques que vous avez poursuivies en laissant les capitaux privés faire leur nid dans EDF et Engie. Tout cela devait être tout boni pour les « clients », comme vous les appelez maintenant.

Résultat : la robustesse du système électrique nationale est moindre et il continue d'être fragilisé tandis que les dépenses contraintes des usagers, ménages et entreprises explosent – car cette évolution compromet aussi la vitalité de nos entreprises.

Dans l'urgence, nous vous avons proposé, ces dernières semaines, de baisser la TVA sur l'électricité. Compte tenu du fait que notre mix énergétique est très largement décarboné, cette mesure nous semblait tomber sous le sens. Nous vous avons également proposé de flécher une partie des recettes de la CSPE vers l'ANAH de façon à accélérer la rénovation thermique de l'habitat, car nous savons combien la facture de chauffage des logements pèse sur le budget des ménages. Vous avez posé une fin de non-recevoir à ces deux propositions.

Vous restez cependant éminemment fébriles, au point d'être contraints à des demi-mesures d'urgence auxquelles, il y a peu, vous opposiez un refus hautain. Pourtant, l'aide de 100 euros supplémentaires du chèque énergie n'épongera pas le coût supplémentaire de la facture pour les Français qui le perçoivent, et le gel *a posteriori* du prix de l'énergie, après sa flambée, n'annulera pas les atteintes au pouvoir d'achat de nombreux salariés et retraités.

Vous vous targuez par ailleurs du succès de MaPrime-Rénov' et des 2 milliards qui y sont consacrés. Dans le contexte actuel, où la précarité énergétique s'aggrave, il est cependant indispensable de permettre aux ménages modestes de se lancer dans une rénovation globale, performante et de qualité. Or vous savez très bien que les récentes évolutions du dispositif assignent les ménages les plus modestes à des travaux peu ambitieux et donc peu facteurs d'économies énergie. De même, le choix a été fait d'accorder le même niveau d'aide à tous les copropriétaires, ce qui implique que les ménages modestes ne peuvent plus faire de demandes d'aide individuelles, au risque d'augmenter leur reste à charge par rapport à la situation actuelle. Vous êtes donc loin d'avoir trouvé la formule idéale ! Au-delà des discours d'autosatisfaction, nous sommes là encore face à une situation de sous-investissement chronique.

Permettez-moi maintenant de revenir sur les inquiétudes exprimées par notre collègue de la majorité, Mme Panonacle, sur les risques naturels et les risques industriels. Pour les premiers, alors même que des populations et des régions expérimentent cruellement la multiplication d'épisodes extrêmes d'inondations, voire de submersions, et de feux de forêts qui s'intensifient et se généralisent, vous vantez l'augmentation, soi-disant sans précédent, du fonds de prévention des risques naturels majeurs, alors qu'elle ne fait que prendre en compte les conséquences de la catastrophe de la vallée de la Roya. Rien de plus pour activer définitivement une politique publique d'adaptation au changement climatique et pour protéger les habitants ! Dans l'Hexagone et en outre-mer, 17 millions de Français vivent pourtant dans des territoires à risques identifiés, et 9 millions de salariés et les emplois afférents s'y trouvent. Vous faites ainsi prendre au pays un retard coupable en matière d'investissements pour réaménager les infrastructures et les équipements, et ce alors que les résultats pour limiter le réchauffement climatique sont loin d'être acquis.

Quant aux seconds, c'est-à-dire les sites classés SEVESO, malgré vos annonces en 2020 sur le déploiement de cinquante inspecteurs supplémentaires, la réalité des chiffres est à nouveau sujette à contestation à l'échelle régionale, à l'exemple de la Normandie. Et si le nombre de contrôles augmente, ceux-ci sont effectués de manière moins approfondie, sous couvert d'un allègement des instructions réglementaires.

Dès lors, le groupe communiste votera contre les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR. – M. Alexis Corbière applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique.

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Aujourd'hui, notre planète est malade. Le réchauffement climatique, la disparition de nombreuses espèces, les catastrophes naturelles qui se multiplient en sont autant de symptômes. Et l'origine de ce mal, nous la connaissons : l'action de l'homme perturbe de manière désormais incontestable notre climat, détruit les autres espèces et épuise nos ressources. L'un de vos illustres prédécesseurs, Aimé Césaire, écrivait qu'« une civilisation [...] incapable de résoudre les problèmes que suscite son fonctionnement est une civilisation décadente ». Aujourd'hui, ce constat apparaît plus fort que jamais. C'est pourquoi, au-delà des mots, des bonnes intentions, des déclarations incantatoires, nous avons donné à l'écologie les moyens de nos ambitions. Le budget de mon ministère pour l'année 2022 s'inscrit dans la droite ligne de notre ambition pour la transition écologique puisqu'il consolide, complète et amplifie encore l'édifice que nous construisons depuis cinq ans, avec une visée fondamentale : celle de transformer notre société, d'instiller la transition écologique partout où c'est possible.

C'est un budget à la hauteur de cette exigence pour l'avenir que je suis venue vous présenter aujourd'hui.

Tout d'abord, je rappelle que le budget en général, bien au-delà des seuls crédits de mon ministère, place l'écologie au centre. Depuis l'année dernière, nous avons engagé un exercice inédit avec la budgétisation environnementale, appelée « budget vert ». C'est une vision globale qui nous manquait jusqu'à présent. En mesurant désormais l'impact écologique des recettes et des dépenses, nous transformons notre conception de l'action publique sous le prisme de son effet sur notre environnement. C'est une boussole qui guide le Gouvernement dans l'élaboration de l'ensemble des budgets, et nous allons continuer d'amplifier ce budget vert pour guider nos choix collectifs. Mais ce n'est pas tout : notre exigence, c'est un verdissement profond de nos activités. La crise sanitaire qui nous a durement frappés aurait pu nous y faire renoncer. Bien au contraire, de cet obstacle nous avons fait un tremplin : 30 milliards pour relancer l'économie en misant sur la transition écologique, voilà le pari du plan de relance. Et pour continuer à transformer notre économie, l'environnement est également au cœur du plan d'investissement France 2030, dont la moitié, soit 15 milliards d'euros, est consacrée à la transition écologique.

Mais le premier moteur de notre ambition écologique dont je vous parle aujourd'hui, c'est bien sûr le budget ministériel pour l'année 2022. Pour l'année qui vient, le budget de mon ministère s'élève au niveau sans précédent de 50 milliards d'euros – 49,9 milliards pour être précis –, en plus des crédits du plan de relance et de France 2030. C'est historique. C'est surtout un budget à la mesure de la tâche qui nous attend, car notre responsabilité, en l'occurrence celle de

mon ministère, c'est de lutter contre les causes du mal environnemental ! Et on sait bien qu'il s'agit en premier lieu de nos émissions de gaz à effet de serre. Voilà pourquoi, dans ce budget, nous redoublons d'efforts pour accélérer la décarbonation de nos modes de vie.

Un premier levier de décarbonation passe par l'augmentation de l'efficacité énergétique : la meilleure énergie, la moins polluante, c'est toujours celle qu'on ne consomme pas. Le Gouvernement encourage donc massivement les travaux de rénovation thermique pour aider nos concitoyens à moins consommer dans leur logement. C'est pourquoi le budget qui vous est présenté prévoit 2 milliards d'euros pour MaPrimeRénov', soit trois fois le montant prévu avant la crise sanitaire.

En réponse aux remarques que je viens d'entendre sur l'orientation de ce dispositif, qui a en effet été trop longtemps concentré sur des gestes simples de rénovation insuffisamment efficaces, je rappelle que la multiplicité des aides permet de toucher tout le monde, y compris ceux qui en ont le plus besoin, les publics les plus précaires : outre les aides de MaPrimeRénov', il y a les C2E – les certificats d'économies d'énergie –, les coups de pouce isolation et chauffage, le programme « Habiter mieux » de l'ANAH, des aides Action Logement, des taux réduits de TVA, l'éco-PTZ – l'éco-prêt à taux zéro – et surtout, depuis la loi « climat et résilience », la mise en place des accompagnateurs Rénov'. Leur rôle va être important, car ils aideront nos concitoyens à s'y retrouver dans toutes ces aides, dont certaines peuvent se cumuler, en identifiant leurs besoins et en leur indiquant comment avoir un logement mieux chauffé, mieux isolé et qui coûtera moins cher en factures. Les accompagnateurs Rénov' seront là pour les aider à bénéficier au maximum de toutes ces aides. Les dispositifs apparentés qui existent déjà dans les territoires en montrent toute l'utilité.

Un deuxième levier pour décarboner nos modes de vie au quotidien, c'est d'électrifier nos manières de nous déplacer. Le bonus écologique et la prime à la conversion, qui devraient totaliser plus de 2 milliards d'euros sur 2021 et 2022, incitent ainsi les Français à acquérir des véhicules moins polluants, notamment des véhicules électriques ou hybrides. Le Gouvernement l'a annoncé : le bonus pour les véhicules électriques et la prime à la conversion seront maintenus à leur haut niveau le 1^{er} janvier prochain.

Enfin, le dernier levier que nous devons actionner est essentiel, puisqu'il s'agit du verdissement des énergies que nous utilisons. La politique en faveur de l'énergie et du climat disposera globalement de 11,7 milliards d'euros dans le budget de mon ministère. Le rapport de RTE publié la semaine dernière présente plusieurs voies à suivre pour le mix électrique de notre pays. Mon objectif, celui du Gouvernement, c'est d'aboutir à un mix électrique décarboné et équilibré, et ce en augmentant notamment la part de nos énergies renouvelables. J'insiste fortement sur ce point, car les conclusions du rapport sont claires. Dans les six scénarios proposés qui devraient permettre d'atteindre la neutralité carbone en 2050, il y a deux constantes : la première, ce sont les économies d'énergie, qui passent par l'efficacité énergétique et par la sobriété ; la seconde, c'est l'augmentation massive de l'usage de toutes les énergies renouvelables. Nous ne pouvons nous permettre de n'en utiliser que quelques-unes et de décider un moratoire sur les autres : dans tous les scénarios de RTE, nous avons besoin de beaucoup plus d'énergies renouvelables, qu'il s'agisse du solaire, de l'éolien sur terre ou de l'éolien en mer. Que tous ceux qui pensent y arriver autrement viennent me

l'expliquer à mon bureau, au ministère: je serais très intéressée de savoir comment! (*Sourires et applaudissements sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*)

Aussi, 6,1 milliards d'euros seront consacrés à ces énergies renouvelables en 2022. Cette trajectoire est conforme aux objectifs ambitieux à horizon 2030 que vous avez votés, tant dans la loi relative à l'énergie et au climat que dans la programmation pluriannuelle de l'énergie. Et comme il s'agit d'une de nos priorités, le budget consacré au service public de l'énergie aura augmenté d'un quart depuis le début du quinquennat. La subvention pour charges de service public de l'ADEME est également en nette hausse, plus 50 millions d'euros, afin de financer notamment la hausse de ses engagements, en particulier pour le développement de la chaleur renouvelable.

Mesdames, messieurs les députés, j'en suis convaincue: c'est par l'ensemble de ces actions que nous pourrions réduire efficacement nos émissions de gaz à effet de serre et que nous nous attaquerons vraiment à la cause du mal environnemental.

Mais face à l'accélération du réchauffement climatique, nous devons également lutter, avec réalisme et responsabilité, contre ses effets. Une première conséquence du changement climatique, c'est la multiplication des catastrophes naturelles, qui ont encore fait la une des journaux cet été. Inondations, incendies, en France comme à l'étranger, sont à la fois plus fréquents et plus violents qu'il y a encore dix ans. Nous avons la responsabilité de soutenir ceux de nos concitoyens qui font face à leurs conséquences et, plus généralement, nous devons tous nous préparer à ces risques auxquels nous sommes tous susceptibles d'être confrontés à l'avenir. Les moyens du fonds Barnier sont donc portés à 235 millions d'euros, contre 137 millions il y a encore deux ans, avec notamment 30 millions d'euros de nouvelles mesures en faveur des reconstructions suite à la tempête Alex d'octobre 2020.

Toutefois, les conséquences du changement climatique ne se limitent pas à ces événements naturels d'ampleur qui marquent les esprits: c'est aussi l'érosion, moins visible et donc plus pernicieuse, de notre biodiversité, aux conséquences tout aussi dramatiques sur le long cours. Je ne vous apprend pas qu'avec les outre-mer, la France abrite 10 % de toutes les espèces connues dans le monde. Cet extraordinaire patrimoine vivant est une chance pour notre pays. Mais c'est aussi une responsabilité, puisque près d'un tiers des espèces connues sont aujourd'hui menacées. Pour que nous puissions contrer cette mécanique mortifère, les budgets dédiés à la biodiversité augmentent de 15 millions d'euros. Le Gouvernement vous propose notamment d'accroître les moyens de la stratégie nationale pour la biodiversité, en l'abondant de 5 millions d'euros supplémentaires, ainsi que ceux de l'Office national des forêts ou encore du Conservatoire du littoral: c'est la première hausse – plus 1,5 million d'euros – depuis dix ans du plafond de ressources du Conservatoire, dont je salue l'action pour la préservation de nos littoraux. Au total, le programme *Paysages, eau et biodiversité* aura bénéficié d'une hausse de 107 millions d'euros depuis 2018, soit plus 80 % en quatre ans. C'est considérable, mais c'est surtout un investissement à la hauteur de l'importance de ce combat.

Enfin, je conclurai en vous disant un mot des mesures exceptionnelles que nous mettons en place face à la hausse des prix de l'énergie. Pour soutenir nos concitoyens face à l'explosion des prix du gaz, le Gouvernement a décidé de verser un chèque énergie de 100 euros à 6 millions de ménages modestes et de bloquer les tarifs réglementés du

gaz à leur niveau du 1^{er} octobre 2021. Malgré cette dernière décision, la hausse du prix du gaz aurait pu conduire à une augmentation de plus de 15 % des tarifs d'électricité d'ici 2022. Aussi avons-nous décidé de limiter cette augmentation à 4 %, en baissant notamment la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité. Je sais que l'Assemblée nationale a déjà validé cette mesure lors de l'examen de ce projet de loi de finances, et je m'en réjouis. Ce bouclier tarifaire va protéger efficacement nos concitoyens face à l'inflation, en particulier compte tenu de leurs dépenses de chauffage cet hiver. De même, face à la hausse récente des prix du carburant, le Gouvernement met en place une indemnité inflation de 100 euros, qui concernera toute personne qui gagne moins de 2 000 euros net par mois, soit 38 millions de Français.

Toutefois, soyez assurés que ces mesures exceptionnelles, que nous prenons parce que nous ne pouvons laisser nos concitoyens sans solution quand de telles hausses se produisent, ne changent rien à notre politique énergétique de long terme. Au contraire, cette situation nous conforte dans notre volonté de nous débarrasser au plus vite de notre dépendance aux énergies fossiles. Avec ce budget pour 2022, nous avançons plus que jamais dans cette direction. Sans cela, nous nous contenterions de combler les trous; or ce que nous voulons, c'est une politique stratégique de long terme.

Mesdames et messieurs les députés, vous le voyez, notre ambition pour la planète n'est pas seulement faite de mots; elle est faite de fonds, de crédits, de moyens. En somme, elle s'incarne pleinement dans le projet de budget que je vous présente. Ce budget pour 2022 est une nouvelle pierre à cet édifice que nous construisons ensemble avec patience et détermination. Quand je vois que l'urgence à venir au chevet de notre planète se fait chaque jour plus évidente, je pense que l'histoire nous donne raison. En 2021 plus que jamais, l'examen du budget, moment démocratique par excellence, est aussi un grand moment pour l'écologie. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, Dem et Agir ens.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

Je rappelle que la durée des questions et des réponses est fixée à deux minutes.

La parole est à M. Jean-René Cazeneuve.

M. Jean-René Cazeneuve. Le projet de loi de finances pour 2022 prévoit une hausse de 3 % des crédits affectés à la transition écologique, pour atteindre un niveau record de 50 milliards d'euros. En particulier, 6,1 milliards sont destinés au développement des énergies renouvelables, primordiales face à l'urgence climatique.

Pour ce faire, un de nos meilleurs leviers est le photovoltaïque. Dans le cadre de la loi « climat et résilience », nous avons accéléré son développement. Cette loi renforce les obligations d'installation de panneaux photovoltaïques sur les entrepôts, les hangars, les parkings. Cela permet de développer les énergies renouvelables tout en minimisant la consommation d'espace et l'impact environnemental.

Avant-hier, madame la ministre, vous avez dévoilé un plan d'action visant à aller encore plus loin dans l'accélération du déploiement du photovoltaïque. C'est une réelle opportunité pour nos territoires, et en particulier pour nos agriculteurs.

J'étais récemment aux assises des énergies renouvelables en agriculture, dans le Gers, et j'ai pu constater la bonne volonté de tous les acteurs concernés. S'il existe un consensus sur le développement des panneaux sur les toitures, qui répond au triple objectif de développer le photovoltaïque tout en minimisant l'artificialisation des sols et en apportant un revenu complémentaire aux agriculteurs, le sujet est bien plus délicat et les avis plus partagés sur l'agrivoltaïsme, c'est-à-dire la combinaison du photovoltaïque et d'une activité agricole. Quel est votre avis sur ce sujet ? Et dans le plan que vous venez de dévoiler, quelles sont les mesures permettant d'accompagner davantage encore nos agriculteurs, qui peuvent être des acteurs importants du développement du photovoltaïque ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM, ainsi que sur les bancs du groupe Agir ens.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le rapport publié il y a presque deux semaines par RTE est très clair, et je l'ai redit à l'instant : pour atteindre la neutralité carbone en 2050, nous avons besoin de développer massivement les énergies renouvelables, et en particulier le photovoltaïque. La puissance installée en France dépasse aujourd'hui 12 gigawatts, ce qui est finalement assez peu, et nous devons d'ores et déjà la tripler dans les sept ans à venir pour tenir nos objectifs dans la PPE. Je connais votre mobilisation sur le sujet, notamment depuis les débats sur la loi « climat et résilience », dont vous avez été le rapporteur général, et vous avez raison : dans ce contexte, nos agriculteurs ont un rôle à jouer.

Comme vous le rappelez, nous avons renforcé certaines obligations d'installation, mais nous n'utilisons pas que cet outil pour développer cette source d'énergie. Nous souhaitons également rendre plus simple pour les Français l'installation de panneaux photovoltaïques. Le plan d'action que vous mentionnez comprend plusieurs mesures concernant les agriculteurs. Je citerai par exemple le relèvement à 500 kilowatts, contre 100 kilowatts initialement, du plafond de puissance permettant de bénéficier d'un tarif d'achat sans appel d'offres pour les installations sur toiture. Ce relèvement du seuil était très attendu par nos agriculteurs.

Je peux également citer ce que vous avez voté dans la loi « climat et résilience » en matière de diminution des coûts de raccordement pour les projets de moins de 500 kilowatts : jusqu'à 60 % de ces coûts seront pris en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité.

Je pourrais citer bien d'autres mesures, mais je finirai en disant que mon ministère lancera en 2022 un vaste audit auprès des différentes catégories de porteurs de projets, dont les agriculteurs, pour identifier de nouvelles mesures de simplification, l'idée étant de lever tous les obstacles qui empêchent de faire du photovoltaïque là où on peut le faire très simplement. Les agriculteurs ont un rôle à jouer et je peux vous dire que l'agrivoltaïsme sera une part importante de notre mix énergétique. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Pascal Brindeau.

M. Pascal Brindeau. La question que je m'appête à poser est celle de Philippe Gomès, qui n'a pu être présent et dont je me fais le porte-parole.

Hier, jeudi 4 novembre, à la Conférence sur le climat de Glasgow, vingt pays et cinq banques publiques ont pris l'engagement de mettre fin au financement à l'étranger de

projets d'énergies fossiles d'ici la fin 2022 et de privilégier le soutien à la transition vers une énergie propre. C'est la première fois qu'une coalition de pays s'attaque au soutien au pétrole et au gaz, en plus du charbon, la plus polluante des énergies.

Parmi les signataires figurent de grands investisseurs comme les États-Unis, le Canada, le Royaume-Uni, mais pas la France. Votre gouvernement en reste pour le moment à sa stratégie de 2020 : arrêter le soutien au pétrole en 2025 et le soutien au gaz au plus tard en 2035. Or, selon l'Agence internationale de l'énergie, pour pouvoir tenir l'objectif de l'accord de Paris, il faudrait immédiatement cesser tout financement de nouveaux projets sur les énergies fossiles.

La France est donc en retard, sans compter qu'elle continue de financer le pétrole et le gaz à l'étranger par le système des garanties à l'export.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Absolument !

M. Pascal Brindeau. Dois-je rappeler que notre pays ne respecte toujours pas ses objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre ? Nos concitoyens, en particulier ceux des territoires ultramarins, sont en première ligne face aux conséquences du changement climatique : montée des eaux, augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements météorologiques majeurs... Madame la ministre, quand la France rejoindra-t-elle les pays signataires pour une trajectoire plus ambitieuse vers la fin du soutien au pétrole et au gaz ? Quand la France mettra-t-elle donc ses actes en cohérence avec ses paroles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme Mathilde Panot. Excellente question !

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je rappelle que la France a annoncé dès 2019 son intention de cesser d'apporter des garanties sur des projets impliquant des énergies fossiles. L'engagement pris hier à la COP26, que je salue comme un très bon signal, puisque vingt-cinq pays et banques publiques ont annoncé cesser toute garantie export ou aide au développement sur des projets fossiles, s'inscrit dans la même philosophie et nous ne pouvons que nous en féliciter. L'Agence française de développement a d'ailleurs signé cette déclaration.

En ce qui concerne les financements export apportés par le Trésor, Bruno Le Maire a rappelé il y a quelques jours la trajectoire de la France, qui consiste à mettre fin à tout soutien aux projets de recherche et d'exploitation pétrolières en 2025 et gazières en 2035. Il a annoncé que cette trajectoire serait réévaluée dès l'année prochaine. La situation évolue, les choses s'accélèrent ; je félicite d'ailleurs la communauté internationale d'avoir pris l'engagement, à travers le G7 et le G20, d'arrêter dès maintenant toute garantie export sur le charbon. Au début de cette année, ce n'était pas gagné, je le rappelle. Comme vous, je pense que les choses doivent accélérer et j'espère qu'elles accéléreront au plus vite. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM, ainsi que sur les bancs du groupe Agir ens.*)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre, je vous pose ces questions au nom de Jean-Hugues Ratenon, qui a dû repartir pour La Réunion.

Nous faisons face ici à une politique globale insuffisante. La France n'atteint pas ses objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'empreinte carbone est environ 50 % plus élevée que l'empreinte territoriale. C'est un budget à l'image du Gouvernement, sans les mesures d'ampleur nécessaires concernant la bifurcation écologique et la justice sociale. On ne vise pas la sobriété, mais la modernisation grâce aux technologies et à l'intelligence artificielle. La nouvelle méthode d'évaluation dite de budget vert est même critiquée, car elle n'exige pas de neutralité de la dépense publique vis-à-vis du climat. L'urgence écologique est pourtant indéniable : le seuil de +1,5 degré sera atteint avant 2040.

Le dispositif MaPrimeRénov' n'est plus destiné en priorité aux ménages les plus modestes. Le reste à charge étant de 20 %, êtes-vous prêts à le prendre en charge pour ces familles compte tenu de la hausse des matières premières ? Il s'agit plutôt là d'une politique du chiffre, au détriment d'une politique ambitieuse de rénovation globale. Aucune visibilité n'existe d'ailleurs à ce jour quant à la poursuite de ce programme à compter de 2023. Êtes-vous prêts à planifier un vaste plan de rénovation thermique des bâtiments, tant du point de vue social que du point de vue écologique ?

Le prix de l'énergie connaît des hausses vertigineuses depuis le début de l'année. Vos mesures ne permettront pas de contrer cette hausse des prix et de lutter efficacement contre la précarité énergétique. Pourquoi avoir choisi de réduire le soutien aux énergies renouvelables ?

Enfin, du fait de la présence de déchets dangereux à La Réunion, les travailleurs en contact avec ceux-ci, la population réunionnaise et la biodiversité font face à un danger réel. Pourquoi avez-vous rejeté une simple demande de rapport sur ces déchets et la mise en place d'un plan d'urgence et d'un plan d'action ? Que comptez-vous faire sur cette question ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Barbara Pompili, ministre. Vous me demandez de répondre sur quasiment l'intégralité du budget en deux minutes : cela me paraît un peu court.

S'agissant du budget vert, je suis très fière que nous l'ayons mis en place, mais il n'en est qu'à ses débuts. Le premier budget vert, présenté l'année dernière, était incomplet car certaines dépenses ne sont pas encore analysées au regard de leur impact sur l'environnement. En effet, ce sont des techniques que nous mettons en place au fur et à mesure. Il fallait néanmoins lancer le mouvement et il a été lancé. Cela permet à ce budget d'être regardé par différents instituts, différents experts, qui peuvent le « challenger » et nous aider à le faire mieux évoluer. C'est une excellente base et je suis très heureuse qu'elle existe.

Des outils internationaux vont nous aider à évaluer ce budget. Je pense par exemple à un outil développé par l'OCDE, nommé IPAC, programme international pour l'action sur le climat, lancé il y a quelques jours lors de la COP26. Il permettra d'évaluer toutes les politiques publiques de défense de l'environnement, et notamment de baisse de nos émissions de gaz à effet de serre, secteur par secteur – l'énergie, les transports, etc. – et de comparer les politiques sur la base de référentiels communs à de nombreux pays. Cela nous permettra aussi de mieux nous évaluer : on ne peut être meilleur que si on évalue mieux, je suis entièrement d'accord avec vous.

Sur MaPrimeRénov', je vous ai déjà répondu tout à l'heure. Je pense comme vous qu'il faut de la visibilité pour les filières. Nous avons justement pérennisé la prime grâce aux 2 milliards supplémentaires inscrits au budget cette année. Dans le cadre de la prochaine campagne, nous devons en effet nous interroger sur l'opportunité d'une forme de planification – pas seulement sur MaPrimeRénov' – pour y voir plus clair à long terme.

Enfin, nous sommes toujours à disposition des élus de La Réunion pour travailler ensemble sur la question des déchets. Je crois comprendre que deux réunions ont déjà été programmées et annulées une demi-heure avant. Nous sommes toujours à la disposition des députés, mais encore faut-il qu'ils soient présents. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM, ainsi que sur les bancs du groupe Agir ens.)*

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions.

Nous abordons la discussion budgétaire relative aux transports et aux affaires maritimes.

La parole est à M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je suis très heureux de saluer la ministre de la mer, ayant appelé de mes vœux la réapparition de ce ministère.

Celle-ci se traduit dans les chiffres : avec 391 millions d'euros en AE et 385 millions d'euros en CP versés au total par les programmes 203 et 205, ce budget 2022 bondit de presque 30 % en AE et de presque 50 % en CP par rapport à l'an dernier. C'est un budget bien supérieur à la moyenne des crédits depuis 2017, et ce n'est pas un effet conjoncturel qui serait lié à une hausse temporaire des moyens : ce sont bien les dépenses tendanciennes du programme 205 qui augmentent de 40 millions d'euros pour financer des mesures coconstruites avec le monde maritime dans le cadre de la grande concertation menée en 2021, le fameux Fontenoy du maritime.

Trois mesures emblématiques sont traduites dans ce budget. La première est le maintien jusqu'en 2023 de l'aide octroyée au transport maritime de passagers en 2021, consistant en une prise en charge intégrale par l'État des cotisations sociales dues par les armateurs sur les emplois de marins. Ce fameux « *net wage* » a été initialement mis en place pour sauver certaines compagnies de ferries doublement affectées par la crise et le Brexit, notamment Brittany Ferries sur la ligne transmanche. Cette mesure est efficace au long cours pour renforcer l'employabilité des marins et soutenir la compétitivité des compagnies maritimes françaises.

16 millions d'euros ont été budgétés dans le PLF pour 2022, mais le coût de cette mesure est en réalité de 21 millions en année pleine. Il conviendra donc, pour l'avenir, de sanctuariser un budget de 21 millions, voire plus si les compagnies opérant dans le cadre de délégations de service public venaient à être incluses dans le dispositif, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. J'ai cru comprendre qu'une mission gouvernementale devrait prochainement voir le jour et faire des propositions sur ce point.

La seconde mesure, c'est le versement d'une subvention complémentaire de 5 millions d'euros à l'École nationale supérieure maritime, pour lui permettre d'augmenter dès 2022 le nombre d'élèves par promotion en vue d'un doublement à l'horizon 2027.

Dès la rentrée dernière, l'ENSM a d'ailleurs accueilli cinquante-deux élèves supplémentaires. Cependant, le complément de 5 millions d'euros ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif fixé. Il faudrait porter la subvention à un total de 31 millions d'euros d'ici à 2027, mais également augmenter le plafond d'emplois de 50 ETP sur la période, afin de permettre à l'école de recruter du personnel supplémentaire. Au passage, je me permets de saluer l'engagement de la direction de l'ENSM et de ses salariés qui mettent tout en œuvre pour répondre aux enjeux et être à la hauteur des ambitions de l'école.

Enfin, la grande nouveauté de ce budget, c'est la création d'un fonds d'intervention maritime (FIM), une enveloppe dotée de 17 millions d'euros en 2022. Il permettra de financer des projets de planification maritime, de décarbonation, d'enlèvement des épaves et d'aménagement de la bande côtière.

À cette rallonge de 40 millions s'ajoute le volet maritime et portuaire du plan de relance, qui donne un véritable coup d'accélérateur à la modernisation des moyens de l'administration des affaires maritimes. Sur les 50 millions d'euros dédiés aux dépenses relevant habituellement du programme 205, 20 millions auront permis d'accélérer la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), et 25 millions supplémentaires de faire l'acquisition de deux nouveaux navires baliseurs utilisant des technologies propres, l'un pour la zone Brest-Morlaix et l'autre pour la zone Sud-Atlantique. En effet, il aurait été difficile de financer ces navires sur les seuls crédits du programme sans faire l'impasse sur d'autres actions.

L'impact du plan de relance est aussi significatif sur le volet portuaire. À la faveur des 175 millions d'autorisations d'engagement inscrits dans les crédits de la mission *Plan de relance* pour 2021, l'AFITF – Agence de financement des infrastructures de transport de France – a pu amplifier considérablement ses interventions dès 2020, en finançant de nouveaux projets dans les grands ports maritimes en faveur de la transition énergétique.

De nombreux avenants aux contrats de plan État-région ont ainsi été adoptés pour allonger la liste des projets soutenus par l'État : fourniture d'électricité à quai pour les navires, développement du report modal ou encore développement d'une offre de fourniture en gaz naturel liquéfié dans les ports français. Ce projet de budget confirme que les fonds de concours de l'AFITF resteront élevés en 2022 ; je m'en félicite.

Seuls les crédits alloués à la compensation des charges non commerciales des grands ports maritimes stagnent en dessous de 100 millions d'euros. Cette enveloppe permet principalement de financer les dépenses de dragage. Il me semble qu'il faudra fournir un effort supplémentaire, que j'évalue à 112 millions d'euros. Nonobstant cette réserve, je vous propose évidemment, mes chers collègues, d'adopter les crédits du programme 205 *Affaires maritimes* et ceux de l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transports*. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Depuis 2017, la majorité a réalisé un travail considérable en faveur des transports pour moderniser le réseau de transport – particulièrement le réseau ferroviaire –, accélérer la transition écologique, investir dans des technologies d'avenir et soutenir notre compétitivité. Cette année encore, le budget consacré aux infrastructures et services de transports est en nette augmentation, avec 3,8 milliards d'euros de crédits pour le programme 203, 2,7 milliards pour l'AFITF et 750 millions supplémentaires dans le cadre du plan de relance.

L'investissement massif engagé par la majorité se poursuit et s'accélère, tant les enjeux sont importants. J'en veux pour preuve le montant inédit des moyens déployés pour développer le fret ferroviaire et doubler sa part modale dans le transport de marchandises en passant de 9 % à 18 %. C'est un enjeu majeur pour la compétitivité du secteur logistique, qui est essentiel à notre économie. Afin de soutenir le fret, l'enveloppe supplémentaire votée en 2021 est reconduite pour 2022, avec les 151 millions du programme 203 auxquels s'ajoutent 15 millions de la mission *Plan de relance*.

Ainsi, en additionnant les moyens mobilisés par l'État, les crédits du plan de relance ainsi que les cofinancements des collectivités territoriales et de l'Union européenne, ce sont 1,35 milliard d'euros qui sont consacrés à la relance du fret ferroviaire. Un maillage ferroviaire fin est un paramètre essentiel de l'attractivité du territoire. C'est pourquoi nous renforçons les capacités structurelles de financement de la SNCF pour permettre une modernisation profonde du réseau ferroviaire et des transports du quotidien.

Conformément aux engagements pris dans la réforme du système ferroviaire de 2018, nous concluons la reprise de 35 milliards de dette du groupe, avec une dernière tranche de 10 milliards. La reprise de cette dette contribuera à redonner des marges de manœuvre financières considérables afin d'investir au moins 2,9 milliards par an dans la régénération du réseau ferroviaire structurant. C'est bien notre majorité qui aura eu le courage et la détermination de réaliser cette opération inédite et fondamentale pour le financement structurel du réseau ferroviaire national.

Nous avons même renforcé cet effort il y a un an en votant la recapitalisation de 4,05 milliards d'euros de SNCF au profit de SNCF Réseau et, cette année, en supprimant la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et la contribution de solidarité territoriale (CST), ce qui représente une économie de 242 millions pour le groupe en année pleine.

Avec ce budget, nous faisons le choix d'accélérer le verdissement des transports et de nous maintenir dans la compétition industrielle en investissant massivement dans les technologies d'avenir. Ainsi, 1,5 milliard d'euros sont prévus pour soutenir la recherche et développement (R&D) du secteur aéronautique, en vue de développer des avions décarbonés, électriques ou à hydrogène d'ici à 2035. Fin 2021, 87,5 % de ces crédits auront été engagés, et la totalité le sera d'ici à la fin de l'année 2022.

Le plan d'investissement France 2030 contribuera lui aussi à soutenir les innovations de rupture dans le secteur des transports. Le volet aéronautique du plan, visant au développement de l'avion bas carbone, est doté d'une enveloppe de 1,2 milliard, sans compter les crédits destinés à la filière hydrogène de 340 millions d'euros. Le progrès et l'industrie ne s'opposent pas à la transition écologique : ils sont même une partie de la solution.

M. Damien Pichereau, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Très bien !

Mme Marie Lebec, *rapporteuse spéciale*. Je n'oublie pas non plus le transport routier de marchandises. Si les camions roulant à l'énergie électrique ou à l'hydrogène se développent, ces technologies ne sont pas encore prêtes et demeurent trop onéreuses pour être généralisées. Si un premier effort de l'État pour accompagner la mutation du secteur est prévu avec 100 millions d'euros budgétisés, nous devons continuer à accompagner la filière dans sa transition.

Enfin, nous continuons de soutenir les Français en poursuivant la hausse massive des budgets dédiés aux mobilités du quotidien. Les 200 millions d'euros pour le vélo prévus dans le plan de relance ont permis de renforcer le fonds national pour les mobilités actives et de lancer un quatrième appel à projet pour accélérer encore le développement des infrastructures cyclables. À cela s'ajoutent les aides à la réparation d'un vélo, les aides à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique ou encore la montée en puissance du forfait mobilités durables.

Pour les transports en commun, le plan de relance ne prévoit pas moins de 950 millions d'euros, non seulement pour développer les transports en Île-de-France, où les besoins sont considérables compte tenu de la saturation du réseau, mais aussi sur l'ensemble du territoire, où les projets de services express métropolitains vont se concrétiser. En outre, le quatrième appel à projet pour les transports collectifs en site propre sera doublé, passant ainsi de 450 à 900 millions d'euros, pour continuer à soutenir les autorités organisatrices de la mobilité touchées par la crise sanitaire.

Chers collègues, tout est réuni pour nous permettre d'innover, de développer nos infrastructures et nos services de transports avec des technologies d'avenir et de renforcer encore davantage l'attractivité de notre pays. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM, ainsi que sur les bancs du groupe Agir ens.*)

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Zivka Park, *rapporteuse spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire*. Depuis le début de la législature, nous avons tracé un chemin. Entamé avec les Assises de la mobilité en 2018, il s'est concrétisé dans la loi d'orientation des mobilités en 2019. Nous avons mis en place une programmation budgétaire et une trajectoire ambitieuses pour les transports, à la fois pour renforcer l'attractivité des territoires – ma corapporteuse Marie Lebec l'a évoqué – et pour désenclaver nos territoires.

Mieux se déplacer, c'est améliorer l'accès à l'emploi et à la formation, et faciliter l'accès à l'éducation, aux soins, aux services publics et aux loisirs. Nous consacrons ainsi 13,4 milliards d'euros au financement des infrastructures

de transports pour la période 2019-2023, ce qui représente une hausse de 40 % par rapport à la période précédente. Les dépenses de l'AFITF doivent ainsi atteindre 2,7 milliards par an.

Depuis deux ans, la LOM est notre boussole : nous l'avons respectée en 2019, de même qu'en 2020 – malgré la crise sanitaire – et en 2021, et nous la respecterons en 2022. Nous poursuivons nos efforts pour améliorer encore les transports sur cette trajectoire, pour porter la programmation à 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Certes, les recettes de l'AFITF demeurent fragiles. Néanmoins, les baisses de recettes sont compensées pour respecter la trajectoire que nous avons votée. En 2020, l'AFITF a bénéficié de 405 millions d'euros de compensations. En 2021, le second projet de loi de finances rectificative que nous examinerons dans quelques jours prévoit une nouvelle compensation de 250 millions.

Tous les modes de transports bénéficient de la hausse des investissements prévus dans la LOM pour désenclaver les territoires. Nous agissons pour l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux, pour la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, pour le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales, pour le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes, notamment le vélo, et pour le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse.

Après des années de sous-investissement dans les réseaux ferroviaire, routier et fluvial, nous devons nous féliciter du respect des engagements pris dans la LOM. En réalité, la trajectoire est même plus que respectée. En effet, la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 nous a obligés, par la force des choses, à prendre des mesures supplémentaires pour préserver nos objectifs et améliorer rapidement les déplacements du quotidien de nos concitoyens sur tous les territoires.

Pour compenser les pertes de SNCF Réseau et préserver ses capacités d'investissement dans la régénération des infrastructures ferroviaires, l'État a recapitalisé la SNCF à hauteur de 4,05 milliards d'euros. Ce n'est pas tout : le plan de relance, c'est aussi 300 millions d'euros pour les lignes de desserte fine du territoire ; 250 millions d'euros pour les infrastructures de fret ferroviaire ; 100 millions d'euros pour les trains de nuit – c'est un succès ; 200 millions d'euros pour financer le tunnel ferroviaire Lyon-Turin, dont on a si souvent parlé, sans peser sur le budget initial de l'AFITF ; 175 millions d'euros pour la régénération du réseau fluvial ; 200 millions d'euros pour les infrastructures cyclables ; plus de 900 millions d'euros pour le développement des transports collectifs ; et 350 millions d'euros pour l'entretien du réseau routier national, des ouvrages d'art et des ponts.

Grâce au plan de relance, les retards pris dans l'avancement des contrats de plan État-région sont en passe d'être rattrapés. Le taux d'engagement des crédits de l'État dépassera les 90 % d'ici à la fin de l'année 2022, soit un niveau supérieur à celui des contrats précédents. Oui, l'État est au rendez-vous et accompagnera les régions dans le développement des infrastructures en Île-de-France, comme dans le Grand Est ou dans les Hauts-de-France ; bref, sur tout le territoire national.

J'en termine avec un mot sur le transport aérien.

M. Jean-René Cazeneuve. Ah !

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Compte tenu de la faiblesse durable du trafic, la situation est encore très difficile pour les compagnies aériennes, mais aussi pour les exploitants d'aéroports. Je tiens une nouvelle fois à saluer les efforts engagés par l'État pour aider le secteur à accélérer sa transition écologique, notamment en ce qui concerne le développement d'une filière de biocarburants à prix soutenable pour le marché, mais aussi le soutien à la recherche et développement d'avions décarbonés, fonctionnant à l'énergie électrique ou à l'hydrogène.

Toutefois, je souligne que les exploitants d'aéroports ont peu accès aux financements du plan de relance, alors qu'ils doivent eux aussi engager leur transition, réduire leurs émissions et se préparer à accueillir des avions décarbonés. Je pense plus particulièrement à nos aéroports en région.

De même, il nous semble légitime que l'État s'engage davantage pour compenser les pertes de recettes de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, sujet qui m'est cher et sur lequel les choses peinent encore à avancer, au détriment de tous ceux qui souhaiteraient insonoriser leur habitation.

Deux ans après l'adoption de la LOM, notre ambition est intacte et notre détermination sans faille pour améliorer les transports du quotidien, et avec ce budget, nous le prouvons par des actes concrets. Nous tenons nos engagements et nous devons continuer à le faire. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. En cette fin de semaine, et alors que se tient la COP26 – il faut quand même le souligner –, nous abordons, dans le cadre de l'examen des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilités durables*, de nombreux sujets qui nous renvoient à une actualité très forte.

Nous sommes réunis pour examiner les crédits de l'action *Ports* du programme 203, consacrés notamment au dragage des ports, et ceux du programme 205, qui concerne la sécurité maritime, les normes sociales applicables aux gens de mer, le financement de l'enseignement maritime et les exonérations de cotisations sociales patronales des entreprises du secteur maritime. Je ne m'attarderai pas sur les crédits qui ont déjà été excellemment présentés par les rapporteurs spéciaux. Je rappelle simplement que le montant de ceux alloués au programme 203 reste stable – quoique faible, j'en conviens.

Notons par ailleurs une forte augmentation des crédits du programme 205, de 25 %, et saluons la création du ministère de la mer, que nous attendions depuis longtemps. Le Gouvernement a voulu donner une impulsion en la matière, en augmentant les crédits du programme 205, qui reprendront des couleurs en 2022. Disons-le, près de 50 % de ceux-ci sont consacrés à la compensation d'exonérations de cotisations sociales patronales, ce qui montre l'importance de l'enjeu. Il faut soutenir cette filière, particulièrement touchée par la crise sanitaire.

Je souhaite revenir sur plusieurs points de vigilance parmi les sujets déjà abordés. En matière de sécurité, des moyens importants sont effectivement déployés. Toutefois, dans un contexte de changement climatique, l'augmentation de la

pression démographique, notamment dans les zones littorales, et l'augmentation du trafic maritime liée au développement du commerce mondial placent la filière à la croisée des chemins : d'un côté, la nécessité d'un développement croissant ; de l'autre, celle d'une prise en compte salutaire du défi de la protection des océans et de leurs écosystèmes.

Je m'exprime ici pour la commission du développement durable ; vous comprendrez donc à travers quel prisme. Au nom de l'exigence de protection de notre environnement, j'ai choisi cette année de me focaliser sur la gestion des pollutions et sur l'accélération de la décarbonation. Je rappelle que 70 % de notre planète est recouvert par la mer. C'est un trésor, mais aussi une responsabilité. La France possède le deuxième domaine maritime mondial, d'une superficie de 11 millions de kilomètres carrés, dont 97 % se situent en outre-mer. C'est une richesse, un patrimoine qu'on pourrait dire mondial, puisqu'il abrite un écosystème et des ressources utiles à de nombreux habitants de la planète – et pas seulement aux Français, qu'ils résident dans l'Hexagone ou en outre-mer. C'est aussi, je le répète, une grande responsabilité.

Concernant la pollution, madame la ministre de la mer, beaucoup reste à faire pour la gestion des pertes de conteneurs. Le phénomène – qui porte sur 1 500 à 3 000 conteneurs par an selon les estimations – ne peut pas ne pas nous concerner, car la flotte française occupe une position de choix au sein de la flotte mondiale. Avec le ministre délégué chargé des transports, il vous faudrait peut-être fixer des indicateurs dès le budget de l'année prochaine. Le flou est trop grand quant à la manière dont ces pollutions sont gérées. Il faut aussi travailler sur des pistes concrètes soit de récupération, soit de suivi de ces pollutions.

Monsieur le ministre délégué, nous avons beaucoup débattu en commission du dispositif de suramortissement visant à favoriser la décarbonation du transport. Vous le savez, nous venons à nouveau de modifier celui-ci lors de l'examen de la première partie de ce projet de loi de finances, mais il n'est toujours pas satisfaisant. Il faut examiner de plus près les durées d'amortissement et – j'insiste – la propulsion vélocitaire doit être soutenue dans ce cadre.

Si de nombreux sujets restent à développer, je tenais à insister sur ces deux enjeux majeurs, ainsi que sur la formation. Le Gouvernement s'est engagé à doubler le nombre d'officiers de la marine marchande ; il faut désormais mobiliser les moyens correspondants pour leur formation, leur recrutement et la sécurisation de leurs carrières.

Bien évidemment, nous soutenons ce projet de budget et émettons un avis favorable à l'adoption de ces crédits. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Une fois de plus, les crédits consacrés aux infrastructures et aux services de transports font l'objet d'une attention particulière du Gouvernement, puisque, rappelons-le, le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France – sujet cher à mon collègue Jean-Luc Fugit. Plus que jamais donc, les transports doivent être redéfinis selon un modèle écologique et durable. C'est l'objectif central du plan de relance annoncé à la sortie de la crise sanitaire. Sans y revenir trop longuement, nous y avons

consacré un investissement sans précédent de 30 milliards d'euros, dont un soutien massif au transport ferroviaire, aux transports du quotidien et au vélo.

Au-delà des crédits du programme 203, j'ai souhaité dresser dans mon avis un bilan des principales mesures dédiées aux transports durant le quinquennat et, en premier lieu, de celles en faveur de l'AFITF. En 2019, la loi d'orientation des mobilités a fixé la trajectoire de financement des infrastructures afin d'atteindre, sur la période 2019-2023, 13,7 milliards d'euros. La trajectoire a été respectée, je souhaite ici le souligner et le saluer. Pour 2022, le budget prévisionnel de l'AFITF s'établit à 2,7 milliards d'euros hors plan de relance et je m'en réjouis. Cependant, l'agence ne dispose que de quatre ETP, ce qui ne lui permet pas de faire sereinement face à l'augmentation importante de son activité depuis 2017. J'invite donc le Gouvernement à mettre à disposition de l'agence un cinquième ETP, mesure qui ne nécessite pas d'augmenter son budget. Enfin, j'émettrai une petite alerte s'agissant des recettes de l'agence. Je ne doute pas que dans le projet de loi de finances rectificative pour 2021, le Gouvernement compensera les pertes de recettes liées au covid-19 – je pense notamment à la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac, et, dans une moindre mesure, aux amendes provenant des radars. En revanche, à moyen terme, il nous faudra mener une réflexion sur la sécurisation des ressources de l'AFITF pour les années à venir.

J'aborderai en second lieu le soutien au fret, notamment au fret ferroviaire. Outre la reprise par l'État d'une seconde tranche de dette de SNCF Réseau, il faut souligner la hausse de près de 4 % des crédits de l'action 41 *Ferroviaire*, en particulier la hausse de la compensation fret versée à SNCF Réseau pour la circulation des trains de marchandises. Le PLF pérennise également, à hauteur de 170 millions d'euros, les nouvelles aides au fret ferroviaire, essentielles pour atteindre l'objectif de doublement de sa part modale dans le transport de marchandises d'ici à 2030 ; ces aides financeront un renforcement de l'aide au transbordement, une prise en charge complémentaire des péages et une aide aux wagons isolés ainsi qu'au démarrage de nouveaux services.

Concernant le soutien au transport routier de marchandises, là encore, notre majorité est au rendez-vous. Par la loi « climat et résilience », le suramortissement en faveur de l'achat de véhicules plus propres a été pérennisé jusqu'en 2030 ; c'est inédit. De plus, je rappelle que les VUL – véhicules utilitaires légers – utilisés pour le transport de marchandises bénéficient du bonus écologique et de la prime à la conversion, laquelle s'applique également au retrofit. Alors que la COP26 nous oblige à l'action, je rappelle que jamais un gouvernement n'aura autant agi en faveur du verdissement de nos transports. Soyons-en collectivement fiers !

En troisième lieu, j'évoquerai rapidement la réussite de l'installation des AOM – autorités organisatrices de la mobilité – partout sur le territoire. Au 1^{er} juillet 2021, 790 communautés de communes sur 995 ont choisi d'exercer la compétence d'organisation de la mobilité sur leur territoire, ce qui permettra de développer la mobilité de nos concitoyens, en particulier dans les zones rurales. Dorénavant, grâce à notre action, 100 % de notre territoire est couvert par une AOM. Soyons-en fiers !

Enfin, je tiens à saluer la création de l'Agence de l'innovation pour les transports par le ministre délégué Jean-Baptiste Djebbari. Son objectif est de coordonner les

actions de soutien à l'innovation entre les services du ministère, mais aussi et surtout de participer à l'identification d'innovations et d'accompagner leur développement. C'est une structure nécessaire afin de développer les leaders de demain dans la mobilité, en les accompagnant tant au niveau technique que financier. À nous d'en faire la promotion dans nos territoires.

Ce budget sincère exprime, objective et parachève l'ensemble de nos actions durant ce quinquennat. Il démontre notre mobilisation de tous les instants pour participer à la réduction des émissions de CO₂ afin d'atteindre les objectifs européens et ceux de l'accord de Paris.

Pour conclure, à l'issue de ces cinq avis sur le programme 203, je souhaite saluer et remercier les agents du ministère de la transition écologique chargé des transports, ainsi que ceux des différents opérateurs du programme : l'AFITF, VNF – Voies navigables de France –, l'ART – Autorité de régulation des transports –, la SGP – Société du Grand Paris – et l'EPSF – Établissement public de sécurité ferroviaire. Je remercie également mon collaborateur David Ouzilou, l'ensemble des services de la commission, dont M. Stéphane, et vous aussi, chers collègues de tous bords travaillant sur la mobilité. Nous sommes parfois en désaccord – c'est un euphémisme – mais je suis sûr que nous partageons la volonté de lutter contre l'assignation à résidence de nos concitoyens et de leur offrir une solution de mobilité durable. C'est parce que cette même volonté nous anime que je vous invite à voter les crédits du programme 203. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Agir ens.*)

M. le président. Nous entendons maintenant les porte-parole des groupes.

La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. À l'examen de ce projet de budget, un constat s'impose : le Président de la République est bien en campagne électorale.

M. Jean-René Cazeneuve. Pas vous ?

M. Jean-Charles Colas-Roy. Non, ils n'ont toujours pas de candidat !

M. le président. S'il vous plaît, écoutez l'oratrice.

Mme Valérie Beauvais. En effet, le PLF pour 2022 traduit une véritable fuite en avant budgétaire à laquelle nous, élus du groupe Les Républicains, ne pouvons souscrire, les intentions budgétaires gouvernementales étant financées soit par le plan de relance, soit par la dette.

Concernant les crédits du programme 203, consacré notamment aux transports fluviaux et terrestres, nous sommes bien évidemment conscients de la nécessité de concilier les mobilités d'aujourd'hui et de demain avec les enjeux environnementaux. L'annexe du présent projet de budget indique que la France fait partie des « pionniers » dans l'établissement d'un budget vert. Si mes collègues du groupe Les Républicains et moi-même approuvons l'engagement budgétaire en faveur de l'écologie, je tiens toutefois à rappeler que sans les moyens issus du plan de relance, le volontarisme du Gouvernement en matière de développement durable et de mobilité aurait été bien moindre et très certainement revu à la baisse. Pour mémoire, en 2019, ce budget avait diminué de 0,31 %.

Parmi vos orientations budgétaires figurent des mesures diverses pour l'innovation dans les transports. Cependant, nous regrettons l'absence d'engagement financier sur des enjeux pourtant essentiels tels que le verdissement des techniques de construction des routes, le maillage du territoire en matière de bornes de recharge ultrarapides, le développement de véhicules autonomes. À ce propos, nous relevons que le soutien public à ces innovations n'est assorti d'aucune affectation financière à court terme ni prévision de financement. Nous ne disposons d'aucun calendrier, pas plus que du montant prévu pour le financement des innovations conduites par l'Agence de l'innovation pour les transports.

Vous avez exclusivement axé ce projet de budget vert sur les mobilités électriques. À ce titre, nous rappelons que depuis le début de la législature, nous n'avons cessé de souligner la nécessité de conserver nos centrales nucléaires, indispensables pour approvisionner le tout électrique, car le potentiel nucléaire français concourt non seulement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais également à assurer une énergie à un coût raisonnable ; il permettra de faire face à la demande électrique des quinze prochaines années. Nous constatons qu'après quatre ans au pouvoir, vous retrouvez le chemin de la raison avec un intérêt soudain pour le nucléaire, le Président de la République lui-même se faisant le VRP des EPR. Enfin, vous semblez revenir à un peu de bon sens !

Malgré tout, il vous faut rester prudents et attentifs : votre politique des mobilités électriques n'est pas accessible à l'ensemble de nos concitoyens, soit parce que le reste à charge est trop élevé, soit parce que l'aménagement du territoire et l'éloignement des centres urbains ne le permet pas.

Mes collègues du groupe Les Républicains et moi-même sommes convaincus qu'il aurait été nécessaire de repenser notre politique de soutien aux énergies renouvelables, de manière à allouer de nouveau les moyens financiers dans les secteurs où de réels progrès sont envisageables. Ainsi, il est aberrant que le présent projet de budget n'ait pas accordé plus d'importance au mix énergétique, notamment aux biocarburants comme le carburant E85. Avec un prix de 65 centimes par litre, celui-ci constitue une réelle alternative pour nos concitoyens qui se rendent quotidiennement dans les stations-service. Il apporte également une source de revenus complémentaire aux agriculteurs, dont nous connaissons les difficultés. Les biocarburants diversifient leurs revenus, tout en assurant un maillage économique du territoire, grâce à la présence d'entreprises qui maintiennent une activité industrielle, économique et sociale dans les communes.

Concernant le projet de budget pour le transport maritime, je peine à trouver des engagements forts qui contribueraient à relever les défis actuels. Vous indiquez que le transport maritime, qui représentait environ 2,89 % des émissions anthropiques totales mondiales de CO₂ en 2018, contre 2,76 % en 2012, pourrait voir son impact multiplié par six, pour atteindre 17 % des émissions. Pourtant, vous considérez que la priorité est de financer des travaux de gros entretien des établissements de signalisation maritime, qui portent par exemple sur les optiques des phares. Ce sont essentiellement des dépenses de fonctionnement, alors que le plan de relance devrait principalement financer l'investissement.

En matière de décarbonation des transports maritimes, vous ne proposez qu'une concertation afin de définir une stratégie neutre en carbone à l'horizon 2050. Deux poids,

deux mesures : pour les voitures, vous prévoyez la suppression des moteurs thermiques en 2030, mais pour les navires, seulement une concertation !

Sur la question du transport aérien, nous regrettons un budget en deçà des enjeux de la filière aéronautique, pourtant l'un des fleurons français, qui irrigue de nombreuses entreprises de notre territoire et assure des dizaines de milliers d'emplois. En outre, il aurait été judicieux de répondre sur le sujet de la taxe d'aéroport permettant de financer la sécurité et la sûreté des structures aéroportuaires : il est clairement établi que le choix de faire reposer la totalité du financement des dépenses régaliennes de sûreté et de sécurité des aéroports sur une taxe acquittée par les aéroports eux-mêmes trouve aujourd'hui ses limites, en partie en raison de la chute du trafic. J'ajoute que des efforts de recherche et développement sont déjà engagés par la filière aéronautique pour développer un moteur à hydrogène, et ce alors même que le transport aérien, largement critiqué par certains sur ces bancs, ne représente que 3,7 % des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports.

Pour toutes ces raisons, vous l'aurez compris, nous ne voterons pas les crédits de ces programmes.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. On n'est pas surpris !

M. le président. La parole est à Mme Florence Lasserre.

Mme Florence Lasserre. Les crédits que nous examinons cet après-midi viennent s'ajouter à la longue liste de moyens mis en œuvre par le Gouvernement en faveur du double défi que nous nous sommes fixé : permettre le meilleur accès possible à l'ensemble de notre territoire pour tous les Français tout en réduisant l'impact du transport sur l'environnement.

Depuis 2017, nous avons placé la question de la mobilité des Français au cœur de nos préoccupations. La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a permis l'ouverture de ce secteur à la concurrence ainsi qu'une révision de la gouvernance de la SNCF, dont la reprise de la dette par l'État s'élèvera en 2022 à 10 milliards d'euros après une reprise de 25 milliards en 2020. En 2019, la LOM a fixé des objectifs ambitieux en enclenchant la hausse des moyens alloués à la régénération des réseaux et à la réalisation de projets d'infrastructures : en effet, ce sont près de 14 milliards d'euros qui seront investis entre 2019 et 2023, soit une hausse de 40 % par rapport aux quatre années précédentes. Nous pouvons également saluer l'engagement de l'État en faveur des mobilités vertes à travers le soutien aux autorités organisatrices de la mobilité lors de la crise sanitaire, à hauteur de plus de 7 milliards d'euros.

Les crédits qui nous concernent cet après-midi – les transports, les affaires maritimes et le budget annexe relatif à l'aérien – représentent près d'un tiers du budget total de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* pour 2022.

En matière de transport routier, les discussions relatives au volet social et à l'accès au marché et à la profession du paquet Mobilité I ont abouti à de nouvelles mesures qui ouvrent la perspective d'une concurrence économique plus équilibrée et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur en août 2020 pour ce qui concerne le volet social, notamment concernant

le temps de conduite et de repos des conducteurs ; les autres mesures seront mises en œuvre à partir de février 2022. Les crédits de cette mission pour ce faire sont au rendez-vous.

Au-delà des crédits afférents à cette mission, on ne peut analyser les investissements de l'État dans le domaine des transports sans parler des 11,5 milliards d'euros du plan France relance dédiés à l'intermodalité, au désenclavement des territoires ou encore à la transformation technologique des transports. En effet, près de 5 milliards en sont consacrés au secteur ferroviaire, près de 3 milliards à la conversion du parc automobile et plus d'un milliard investi pour les mobilités du quotidien. Je tiens également à saluer l'engagement de l'État, à hauteur de 1,6 milliard d'euros, dans trois appels à projet de transports collectifs en site propre qui ont permis la construction ou la mise en chantier de plus de 1 000 kilomètres de lignes. Je me réjouis tout particulièrement des résultats du dernier appel à projet de 900 millions d'euros qui permettra de financer les deux projets structurants au Pays basque que sont le futur pôle d'échange multimodal de la gare de Saint-Jean-de-Luz et une ligne express littorale à haut niveau de service de Bayonne à Hendaye, essentiels à la mobilité dans le territoire.

Concernant le secteur aérien, le Gouvernement est intervenu massivement depuis le début de la crise sanitaire afin de sauver le secteur de l'aviation civile, en évitant les défaillances et les réductions d'effectifs de la filière aéronautique alors que la chute brutale de l'activité menaçait directement plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Le projet de budget 2022 s'inscrit donc dans un contexte de crise persistant, avec pour objectif de neutraliser ses effets sur les recettes et dépenses en accompagnant le secteur aéronautique dans sa résilience face à la crise et de promouvoir les évolutions environnementales attendues du secteur.

Enfin, nous saluons les près de 30 millions d'euros supplémentaires alloués au programme *Transport maritime*. Cette augmentation permettra, entre autres, de financer le soutien annoncé à l'École nationale supérieure maritime, confortant son rôle en tant que pôle de formation d'excellence sur la scène nationale et internationale ; elle permettra également de financer un fonds à destination des territoires afin d'appuyer des projets locaux tels que l'enlèvement d'épaves ou la rénovation d'ouvrages maritimes. Les choix opérés dans ce programme visent plus largement à promouvoir des activités maritimes durables et essentielles pour maintenir la position de la France comme deuxième puissance maritime mondiale.

Sur tous ces sujets – transport terrestre, aérien et fluvial –, le plan d'investissement France 2030 annoncé par le Président de la République, qui prévoit d'y affecter près de 4 milliards d'euros, doit permettre à la France de concevoir les transports du futur. La différence se fera sur les technologies de rupture et d'innovation ; c'est pourquoi nous attendons un investissement financier et humain massif sur la recherche et le développement.

Je terminerai en réaffirmant le soutien du groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés aux orientations budgétaires retenues sur les volets de cette mission. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. En pleine COP26 pour le climat à Glasgow, l'heure n'est plus aux belles déclarations d'intentions.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. C'est pour ça que nous agissons !

M. Gérard Leseul. Il nous faut agir vite et résolument en faveur du climat. Cela passe d'abord par une politique nationale exemplaire, si nous voulons avoir une voix crédible qui porte à l'international comme cela fut le cas durant la COP21 à Paris. Nous sommes très loin des objectifs climatiques que la France s'est fixés pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. La première marche importante consiste à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 40 % d'ici à 2030.

La réalité du projet de loi de finances est fade et dure en même temps. Celui-ci procède en effet à 347 nouvelles suppressions de postes au sein du périmètre de la mission *Écologie*, notamment parmi le personnel chargé de l'eau et de la biodiversité, ainsi que chez Météo-France, Voies navigables de France ou encore au CEREMA. Après quasiment un millier de suppressions dans le cadre de la loi de finances de l'année dernière et 8 195 suppressions en tout depuis 2017, il serait temps d'inverser la tendance. Au vu de l'urgence écologique, on ne peut se contenter d'un ralentissement du rythme de suppressions de postes ; il est urgent de créer de nouveaux emplois au sein de la fonction publique de l'État pour mieux accompagner les transitions, anticiper les conséquences du dérèglement climatique et préserver notre patrimoine naturel. Comment pouvez-vous annoncer faire plus et mieux avec moins de moyens ?

Par ailleurs, en examinant dans le détail les crédits de la mission, il convient de constater que certaines politiques publiques, pourtant essentielles à la transition écologique, souffrent de baisses de crédits. C'est notamment le cas pour les lignes budgétaires suivantes : l'action 14 *Fonds de prévention des risques naturels majeurs*, dont les autorisations d'engagement sont en baisse de 43,37 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2021, l'action 44 *Transports collectifs*, pour lequel elles sont en baisse de près de 37 %, et l'action 45 *Transports combinés*, avec une baisse de 12,3 %. Pourtant, le transport est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre du pays, avec 31 % des émissions ; sa décarbonation et les investissements pour y parvenir devraient donc être décuplés. Malheureusement, c'est loin d'être le cas.

Je me permets de vous alerter sur ces baisses de crédits et de rappeler nos priorités pour des mobilités durables au service de la résorption des inégalités territoriales, de la transition écologique et de l'emploi : renforcer la qualité de l'offre de transports collectifs ; aborder le rail comme un bien commun en apportant un soutien aux petites lignes, aux trains de nuit et au fret ferroviaire ; rendre obligatoire et cumulable le forfait mobilités durables ; renforcer le soutien financier accordé aux collectivités pour la mise en œuvre de politiques de mobilités durables, notamment à travers le plan Vélo ; mieux accompagner la filière automobile dans sa transition bas-carbone...

Je ne doute pas que vous soutiendrez la proposition de loi que je viens de déposer avec mon groupe pour instaurer un dispositif de prêt à taux zéro « mobilité durable » afin de permettre à l'ensemble des Français d'accéder à un véhicule moins polluant grâce à un prêt sans intérêt et avec une garantie de l'État, une simplification des démarches avec l'avance des aides existantes et un accompagnement pour les ménages qui voudront changer de véhicule. Voilà une ligne budgétaire qui aurait pu être ambitieuse d'un point de vue social pour anticiper la mise en place des zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) dans les grandes aggro-

mérations urbaines. Malheureusement, le sentiment d'injustice sociale et fiscale perceptible dans notre pays risque de perdurer.

Mon groupe continuera d'être dans la proposition : nous défendrons des amendements sérieux et ambitieux qui permettraient de réellement relever le défi climatique devant nous, mais je crains que le même mot leur soit opposé systématiquement, comme vous le faites depuis le début du travail en commission.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. C'est insupportable...

M. Gérard Leseul. Le dernier budget *Écologie* du quinquennat aurait pu être celui du rattrapage, mais force est de constater que le « quoi qu'il en coûte » n'est pas appliqué en réponse à la crise environnementale. Pourtant, face à l'explosion des inégalités environnementales, nous avons urgemment besoin de nouvelles mesures d'accompagnement des ménages. Pour préparer l'avenir, nous avons aussi besoin de nouveaux investissements pour organiser la transition des métiers et des compétences, mutualiser les conséquences des risques environnementaux et renforcer nos infrastructures de mobilités durables. Nous pourrions, aurions dû et devrions faire plus, chers collègues de la majorité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. Ayant évoqué auparavant les crédits du programme *Affaires maritimes*, je me concentrerai sur les transports terrestre et aérien. L'enjeu est mondial : le secteur des transports est l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre, et il est fondamental de disposer d'une vision coordonnée et cohérente des efforts de décarbonation à mener sur les trois volets, terrestre, maritime et aérien. L'urgence à agir n'est aujourd'hui plus à démontrer. Il y a encore quelques mois, le GIEC tirait une nouvelle fois la sonnette d'alarme en nous invitant à un sursaut collectif.

La décarbonation des mobilités doit être au cœur de nos priorités. Il faut reconnaître que sous cette législature, le Gouvernement et la majorité ont accéléré la transition énergétique et que le budget des transports s'inscrit plus que jamais dans la transformation enclenchée dans notre pays, dont il faut rappeler qu'elle n'est qu'à ses débuts. Certes, l'effort engagé est important, mais nous sommes encore très loin du but. À cela s'ajoute un contexte économique défavorable, avec une hausse du prix du carburant, qui nous engage à changer nos pratiques pour des raisons économiques autant qu'écologiques.

Le programme *Infrastructures et services de transports* est doté de 3,8 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une hausse de près de 150 millions d'euros par rapport à 2021. Cette hausse est significative : beaucoup a été fait pour le développement du fret ferroviaire, le maintien des petites lignes, l'aide à la réouverture des trains de nuit qui se poursuivront l'année prochaine. À cela s'ajoutent les crédits budgétaires dédiés au plan de relance, lequel continue de soutenir la décarbonation de notre économie et de nos transports pour l'année à venir. Ainsi, 1,36 milliard d'euros sera dédié au financement des infrastructures et mobilités vertes.

Nous devons avoir une vision transversale des modes de transport : terrestre, mais aussi maritime et aérien. À ce titre, notre groupe salue l'effort mis sur l'hydrogène vert. C'est une énergie d'avenir qui pourra transformer nos transports les plus polluants, et notre pays peut être un leader européen

et mondial dans ce domaine. Elle a fait l'objet d'une annonce du Président de la République lors de la présentation du plan France 2030. Nous soutenons fortement cet engagement en faveur de l'innovation, de la recherche et du développement de ces technologies. Il faut accélérer, tout en ayant en tête que le secteur a été lourdement touché par la crise – cela vaut pour le secteur maritime, mais aussi pour le secteur aérien.

Monsieur le ministre délégué, j'appelle une nouvelle fois votre attention sur le sort des compagnies aériennes régionales, dont l'intérêt est stratégique – on seulement pour les territoires d'outre-mer, mais aussi pour le territoire national. Je sais que les dispositifs de soutien fiscal à ces compagnies seront confortés dans les articles non rattachés.

Dans la crise que nous traversons, le soutien ne peut cependant se limiter à des prêts garantis par l'État (PGE), car ils devront être remboursés ; il faut leur ajouter des prêts exceptionnels, comme nous avons su le faire pour notre compagnie nationale – d'autres l'ont déjà évoqué.

Pour relever ces défis économiques et écologiques, le Gouvernement a déjà prévu un plan de soutien massif à la recherche. Pouvez-vous nous éclairer sur son état d'avancement ? Concernant l'avion à hydrogène, l'objectif de 2035 semble difficile à atteindre – peut-on espérer y parvenir ?

Ces transformations sont nécessaires, dans les outre-mer comme dans l'Hexagone. Veillons à bien intégrer la dimension archipélagique de notre pays à l'élaboration des stratégies nationales. On oublie souvent que la France n'est pas qu'hexagonale : elle est mondiale, elle est maritime, et tout l'espace ainsi concerné est aussi aérien. En matière aéronautique, nous devons absolument faire en sorte que les outre-mer soient engagés dans la même dynamique que la métropole.

Le groupe Agir ensemble votera les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM, ainsi que sur les bancs des groupes UDI-I et LT.*)

M. le président. Nous restons dans le Pacifique : la parole est à M. Philippe Gomès.

M. Philippe Gomès. Les mers et les océans constituent un patrimoine naturel exceptionnel. Avec une zone économique exclusive (ZEE) de plus de 11 millions de kilomètres carrés, dont 97 % relèvent des outre-mer, la France possède le second espace maritime au monde. Sa protection constitue un enjeu primordial, car il recèle une biodiversité exceptionnelle mais menacée par la surexploitation et un usage trop intensif des ressources.

Je pense en particulier à la préservation des récifs coralliens. L'Initiative française pour les récifs coralliens (IFRECOR) a publié un rapport sur leur état de santé en 2020 qui a révélé un bilan contrasté, avec de grandes disparités entre les territoires : les récifs sont plutôt en bonne santé dans les collectivités françaises du Pacifique, mais sont plus fragiles dans les collectivités d'outre-mer dont la surface est plus réduite. Dans ce domaine, la France a une responsabilité particulière. D'abord, avec 10 % des récifs de la planète, dont les trois quarts sont calédoniens, elle est la quatrième puissance mondiale dans ce domaine. Ensuite, avec la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, elle s'est engagée à protéger tous ses récifs d'ici à 2025 : il ne nous reste plus beaucoup de temps pour atteindre cet objectif ambitieux.

Dans le programme 205 *Affaires maritimes*, la hausse importante des crédits de paiement et des autorisations d'engagement est une bonne nouvelle pour le monde maritime, durement affecté par la crise sanitaire. Nous soulignons également – nous y tenons – la hausse des crédits consacrés à la sûreté et à la sécurité maritime, qui servent notamment à financer les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en France métropolitaine et dans les collectivités d'outre-mer, particulièrement en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, c'est-à-dire dans une région indo-pacifique puissamment revenue au cœur de l'actualité. On a découvert qu'elle était désormais stratégique. Les actes de pêche illégale y sont de plus en plus fréquents, aussi la surveillance de ses eaux territoriales est-elle essentielle, d'autant qu'elle ne se limite pas à les faire cesser.

Dans le domaine des transports, le groupe UDI et indépendants salue la poursuite du plan de relance, axé sur le développement d'infrastructures et de mobilités durables, notamment avec la pérennisation des moyens de l'ATFIF et un soutien massif au transport ferroviaire.

Nous sommes convaincus que nous devons favoriser la décarbonation du secteur des transports et agir pour atteindre les objectifs ambitieux que la France s'est fixés en matière de climat et d'environnement. Néanmoins, nous ne pourrions le faire de manière brutale ou au détriment de nos concitoyens. En ce sens, notre groupe se félicite du maintien de dispositifs tels que la prime à la conversion des véhicules.

Concernant la transition énergétique, il faut aussi accompagner les collectivités françaises du Pacifique. Je défendrai tout à l'heure un amendement visant à étendre à ce territoire l'application du dispositif Advenir, créé pour favoriser le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques, qui a récemment été doté d'une nouvelle enveloppe de 100 millions d'euros.

Comme Maina Sage, je finirai en évoquant la situation du transport aérien, lourdement affecté par la crise sanitaire. On n'attend pas de retour à la situation de 2019 avant 2024. Le secteur aérien est également confronté à la nécessité environnementale de réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Dans le contexte de crise que nous connaissons, il doit aussi assurer la continuité territoriale, en particulier dans les outre-mer.

Permettez-moi à ce sujet d'insister sur la situation des compagnies aériennes des collectivités du Pacifique, dont la survie est menacée par les effets désastreux de la crise sanitaire. Elles jouent un rôle majeur de continuité territoriale et assurent donc une véritable mission de service public, au sens noble du terme, puisqu'elles sont presque seules à desservir les territoires, contribuant à les désenclaver. Aircalin, en Nouvelle-Calédonie, est la seule compagnie à relier les territoires ultramarins du Pacifique et l'unique lien aérien qui relie Wallis-et-Futuna au reste du monde. Malgré des efforts importants – réduction de sa flotte, diminution de 20 % de ses effectifs, baisse de salaire de tous les employés –, la compagnie s'attend à une dégradation significative de sa trésorerie l'année prochaine. Seul un soutien financier spécifique de l'État, d'un montant estimé à 30 millions d'euros, lui permettra de passer l'année 2022, pendant laquelle le trafic sera à la peine malgré la reprise.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Trois ans après le pic d'octobre 2018, catalyseur de la crise des gilets jaunes, le prix des carburants atteint de nouveaux records. Sommes-nous mieux préparés

que nous ne l'étions alors ? Des réponses adéquates sont-elles apportées aux Français qui dépendent de leur voiture et voient le prix à la pompe grimper ?

Vous me répondrez sans doute que c'est le cas, parce que l'indemnité inflation est une mesure simple, juste et efficace. Je considère au contraire qu'elle est certes nécessaire, mais mal calibrée et inéquitable, puisqu'elle ne tient compte ni des dépenses réelles ni des situations spécifiques de nos concitoyens, comme cela aurait été possible en se fondant sur les frais kilométriques, calculés selon le barème fiscal de l'impôt sur le revenu.

Vous ajouterez que depuis le début du quinquennat, vous avez mis en œuvre des réformes structurelles visant à construire la mobilité de demain. Là encore, nous émettrons quelques réserves, malgré l'excellence des préconisations du rapport « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », publié par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), auquel j'avais participé avec Barbara Pompili.

Concernant le secteur ferroviaire, je reconnais de bonnes mesures. À l'occasion de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, votée sous le gouvernement d'Édouard Philippe, nous avons par exemple acté la reprise d'une partie de la dette de SNCF Réseau. En 2020, 25 milliards ont ainsi été pris en charge par l'État ; les 10 milliards restants le seront en 2022. Cela devrait permettre au groupe SNCF d'aborder l'ouverture à la concurrence avec des finances assainies.

Je serai plus sévère concernant la sécurisation des passages à niveau, qui est largement insuffisante – nous y reviendrons lors de la discussion d'amendements déposés par le groupe Libertés et territoires. Le COI avait recommandé d'y consacrer 50 à 65 millions d'euros supplémentaires, or nous sommes loin du compte.

Grâce au plan de relance, le budget de l'ATFIF sera abondé de 750 millions d'euros supplémentaires, comme l'ont dit Mmes les rapporteuses spéciales, en faveur de la régénération des voies ferrées, des trains de nuit, de l'accessibilité des gares et du fret. Il aurait cependant fallu aller plus loin et prévoir un véritable plan Marshall du ferroviaire ; il y a quelques années, le grand emprunt avait ainsi soutenu des investissements majeurs, qui ont permis la concrétisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux. La ligne Bordeaux-Toulouse constitue un progrès, mais ne saurait suffire à faire la politique d'aménagement du territoire dans son ensemble. Notre groupe défendra donc un amendement visant à financer largement de nouveaux projets, notamment le contournement routier de Bordeaux.

Je profite de cette tribune pour pointer les défaillances des derniers contrats de plan État-région, comme je l'ai déjà fait l'an passé avec Mme Anne-Laure Cattelot. L'État s'était engagé à financer certains projets d'infrastructures. Comme tous ne l'ont pas été, vous avez été contraints de reporter les crédits dédiés au volet mobilité sur les deux prochaines années, et vous avez renvoyé à 2023 les négociations sur les transports. Ce sont autant de projets structurants pour les territoires qui ont été repoussés.

Nous nous inquiétons également de la qualité du réseau routier. Certes, la trajectoire est respectée, mais sur le terrain, il ne cesse de se dégrader. En dix ans, les investissements d'entretien ont chuté de 24 %. Résultat, la moitié des chaussées et un tiers des ponts présentent des dégradations et

exigent des réparations. La France, première en 2012, a chuté à la dix-huitième place du classement selon la qualité des routes établi par le Forum économique mondial.

S'agissant du secteur automobile, vous avez annoncé que la prime à la conversion serait prolongée à son niveau actuel jusqu'en juillet 2022. Nous saluons cette décision, qui encouragera l'achat de véhicules propres au moment où nos concitoyens sont de plus en plus nombreux à renoncer aux véhicules thermiques, surtout dans les villes. En revanche, nous regrettons la fin du bonus écologique pour les voitures hybrides rechargeables à compter du 1^{er} juillet 2022. Une partie des modèles concernés sont produits en France – je ne cite aucune marque –; ils permettent de rouler en émettant moins de CO₂ et de soutenir notre industrie nationale.

Le transport aérien est l'un des secteurs qui ont le plus souffert durant la crise sanitaire. Comme l'ont dit nos collègues du Pacifique, l'enjeu pour les compagnies est vital. Notre industrie a été fortement aidée, y compris le secteur aéronautique, grâce au plan de soutien du Gouvernement. Je rends hommage aux efforts et à l'action des équipes de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), dont je salue le directeur, qui assiste à nos débats. Les mesures d'aide ont maintenu la filière à flot le temps de la crise. À plus long terme, l'enjeu sera d'accompagner la transition écologique du secteur. Avec la loi « climat et résilience », vous avez fait le choix de supprimer certaines lignes intérieures, comme celle reliant Bordeaux à Paris : nous le déplorons.

Enfin, le groupe Libertés et territoires se réjouit de la création de la direction générale de la mer au 1^{er} janvier 2022 ; je sais combien Mme Annick Girardin a déployé d'énergie pour y parvenir.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Le transport, ou plutôt les transports, se trouvent au cœur des crises écologique et sociale que nous vivons. Les nuisances climatiques qu'ils provoquent et leurs effets sur les conditions de vie de nos concitoyens, notamment en matière de bruit et de pollution de l'air, sont tels qu'on peut estimer que les questions relatives aux transports relèvent de la responsabilité politique bien plus que de la technique.

Pourtant, une bonne partie des décisions politiques relatives aux transports échappent au Parlement et aux députés, et pas n'importe laquelle : celle relative aux infrastructures. Sachant que les choix d'infrastructures conditionnent les politiques de transport pour des décennies, il est complètement anormal qu'ils soient confiés à l'AFITF. Il s'agit d'une boîte noire, d'un opérateur de l'État soumis à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), donc au ministère de la transition écologique. Elle possède des ressources propres, issues de diverses taxes ; toutes les orientations sont dictées par le ministère, de sorte qu'elle ne dispose d'aucune autonomie décisionnelle et ne sert finalement que de caisse de financement.

Avec l'usage généralisé des fonds de concours, ces sommes utilisées à discrétion par le ministère, nous sommes devant un contournement du droit budgétaire et du pouvoir législatif du Parlement. Ni plus, ni moins.

De plus, à l'heure où nous devons débattre des orientations budgétaires pour les transports du pays, le budget prévisionnel de l'AFITF n'est pas connu. *Exit* donc les débats sur les infrastructures. Je ne peux pas voter la part de

l'espace public réservée à tel ou tel moyen de transport, notamment pour aborder la place des mobilités actives : vous déciderez et l'AFITF exécutera. On peut toujours fixer des objectifs et des trajectoires, mais si nous n'avons aucun levier d'investissement en conséquence, quel intérêt ?

À mon avis, les investissements dans les infrastructures de transports en France ne sont pas seulement faibles ; ils sont surtout mal orientés, avec un avantage considérable aux routiers. Prenons l'exemple des mobilités actives, que j'évoquais à l'instant, et en particulier du vélo. Si 10 % du budget de l'AFITF y était consacré, contre seulement 1,7 %, nous aurions un plan Vélo à la hauteur des 9 % de part modale visés en 2024 et décidés en commun ; cela représenterait 500 millions par an, comme le demandent l'ADEME et toutes les associations du secteur.

Même chose pour le ferroviaire, mode de transport d'avenir par définition, pour lequel les dépenses d'infrastructures nous échappent. C'est d'ailleurs étonnant de voir que lorsque nous abordons certains sujets, l'argent magique se met à pleuvoir. Enterré il y a quatre ans par Macron lui-même, puis par le Conseil d'orientation des infrastructures, voilà que ressort opportunément des cartons le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, le fameux GPSO. L'État s'apprête à y injecter 4 milliards et demande aux collectivités concernées de faire de même pour financer une LGV qui, au mieux, ferait gagner vingt-deux minutes entre Bordeaux et Toulouse et six minutes entre Bordeaux et Dax : 166 millions d'euros par minute gagnée ! Cela fait beaucoup d'argent, mais peu de bénéficiaires : les TGV ne transportent qu'un huitième du flux des passagers. Cette LGV aspire les investissements pour les années à venir, au détriment des mobilités du quotidien. Les Bordelais et les Toulousains continueront de perdre treize heures par mois dans les bouchons, soit chaque année six jours et quatorze heures non-stop, bloqués dans leur voiture, sans solution alternative.

Par ailleurs, le fameux Conseil d'orientation des infrastructures l'a précisé dans son rapport : moyennant des travaux sur ces lignes, il est possible d'obtenir les mêmes bénéfices en temps de trajet qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Mais cette option, votre gouvernement ne veut même pas l'envisager. Non, vous préférez artificialiser 4 830 hectares de zones naturelles agricoles, des sites Natura 2000 et des hectares de forêt.

Monsieur le ministre délégué, vous n'êtes pas responsable de la création de l'AFITF, ni de cet état de fait qui nous dépossède de nos prérogatives dénoncé par le Sénat et la Cour des comptes. Mais – il y a un « mais » – vous êtes coupable d'inaction depuis quatre ans pour sortir de cette opacité budgétaire. En réalité, cette opacité vous arrange ; vous l'organisez même, quand vous refusez de nous transmettre les rapports Philizot et Roche-Rapoport, qui concernent nos rails et nos routes. Finalement, vous êtes à l'image de la Macronie : un rideau de fumée et de communication permanente – et habile – pour décider seul et donner l'illusion que vous agissez pour l'intérêt des gens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Madame la ministre, monsieur le ministre délégué, nous débattons des transports et les dispositions de la loi climat se déploient à l'échelle nationale. J'aimerais tout particulièrement appeler votre attention sur la création des zones à faibles émissions dans les grandes métropoles. Nous vous avons dit, au nom du groupe communiste, que ces dispositions n'étaient pas accompagnées

de mesures suffisantes de soutien à l'acquisition de véhicules propres pour les ménages et les petites entreprises confrontés aux interdictions croissantes d'accès et de circulation à l'intérieur des ZFE. Tout cela vous a d'ailleurs été confirmé par un rapport d'enquête parlementaire de deux de nos collègues.

Or dans le budget pour 2022, nous ne voyons pas d'éléments nouveaux, ni sur la prime à la conversion ou le bonus écologique, ni, à plus forte raison, sur la contribution financière de l'État. Selon nous, celle-ci devrait être substantiellement majorée pour permettre aux usagers de la route d'acquérir un véhicule répondant aux normes des ZFE, c'est-à-dire aussi bien les véhicules électriques ou hybrides que les petites voitures thermiques d'occasion peu émettrices. Il y a là l'engagement d'une mécanique sourde de discrimination sociale et territoriale qui risque d'être particulièrement préjudiciable à la cohésion sociale.

10 millions de véhicules ont vocation à être interdits de circulation dans quarante-cinq métropoles au 1^{er} janvier 2025. Si l'on veut permettre aux Français les moins favorisés de changer de véhicule et de continuer à circuler, il va indéniablement falloir rehausser dans des proportions importantes les primes, notamment la prime à la conversion. Pour financer une telle mesure, on peut par exemple exclure du dispositif les grosses berlines électriques ou hybrides, dont l'intérêt écologique est sujet à caution. D'autres propositions ont été avancées, notamment par mon élégant collègue Gérard Leseul (*Sourires*), mais il y a là matière à débat majeur dans la période actuelle.

De manière complémentaire se pose la question des financements des transports collectifs, et en particulier du transport ferroviaire. Si je puis me permettre, monsieur le ministre, vous êtes là un peu tenu à la culotte pour faire des choses! (*Sourires*) Vous avez des partenaires – je pense aux organisations syndicales – particulièrement actifs sur cette question.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports*. C'est vrai.

M. Hubert Wulfranc. Vous avez été amené, avec vos collègues, à défendre une stratégie nationale bas-carbone qui fixe les objectifs d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs à + 27 % en 2030 et à + 79 % en 2050. De la même façon, la stratégie fret vient d'être publiée : là encore, on sent qu'il y a matière à faire. Or nous constatons que la trajectoire budgétaire d'investissement actuelle n'est tout simplement pas suffisante pour atteindre les objectifs climatiques et pour garantir un fonctionnement optimal du réseau. Les objectifs de report modal et de développement du trafic ferroviaire sont inatteignables avec la dynamique d'investissement définie jusqu'à présent dans le plan de relance.

Dans le plan gouvernemental, l'essentiel des crédits prévus pour seulement deux ans visent à couvrir et à préserver les capacités d'investissement de SNCF Réseau et à maintenir les travaux de régénération déjà engagés. Seuls 14 % du montant du plan sont dévolus à de nouveaux crédits d'investissement. C'est dire si nous restons sur notre faim !

Par ailleurs, il faudrait donner une impulsion forte et lisible, au travers par exemple de dispositifs fiscaux et tarifaires de nature à rendre le ferroviaire plus attractif, à la fois en prix et en qualité, pour la grande majorité des ménages. Tout cela est estimé à hauteur de 2 ou 3 milliards supplémentaires par an pendant dix ans, pour remplir les objectifs et les trajectoires promis. En matière de transition

écologique, le constat que nous faisons en toute honnêteté, c'est que les moyens ne suivent pas une trajectoire adéquate. C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre délégué, nous voterons contre les crédits de ces missions – tout en nous excusant, madame la ministre, de n'avoir pas consacré quelques instants aux problèmes maritimes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la mer.

Mme Annick Girardin, *ministre de la mer*. En 2019, aux assises de l'économie de la mer, le Président de la République avait émis le souhait d'accélérer notre stratégie maritime. Les crédits du programme 205, en augmentation de plus de 20 % par rapport à 2021, témoignent de cette accélération, et je dirais même de cette prise de conscience politique. Oui, la France se tourne de plus en plus vers la mer. Dernier exemple en date : le plan France 2030 a consacré son dixième objectif aux grands fonds marins, avec 300 millions d'euros sur la période et 4 millions dès 2022. La mer est avant tout un bien à protéger, et ce bien est une formidable source de richesse pour notre pays. C'est dans ces deux dimensions que je vais développer mon action.

Première dimension : la mer, un bien à protéger. Pour les avoir négociés au nom de la France, je suis très attachée aux dix-sept objectifs de développement durable et, bien entendu, au quatorzième d'entre eux qui concerne les océans et qui est le centre de mon action ; c'est l'ADN de mon ministère et c'est comme cela que je conçois l'ensemble de mes actions. Il en est le fil rouge, même si sur le plan budgétaire, les mesures de protection ne sont pas toutes inscrites au programme 205. Il n'en reste pas moins que l'action de l'administration de la mer, qui sera unifiée à compter du 1^{er} janvier 2022 au sein d'une direction générale de la mer, est tournée vers cet objectif. Les moyens que nous allouons au contrôle des activités en mer nous permettent de garantir la durabilité de l'exploitation des ressources et la sécurité de la navigation – certains d'entre vous en ont parlé.

Je plaide pour une administration de la mer moderne. Le projet de budget prévoit d'ailleurs la poursuite du plan de modernisation des affaires maritimes à hauteur de 5 millions d'euros, en complément des 50 millions du plan de relance. De même, les moyens alloués à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) sont maintenus à hauteur de 10,5 millions, comme je m'y étais engagée.

Protéger la mer, c'est également lutter contre les pollutions et le réchauffement climatique. L'article 8 du projet de loi de finances prévoit l'assouplissement des critères du suramortissement vert, qui nous permet d'aider fiscalement les armateurs à verdir leur flotte. J'attache beaucoup d'importance aux négociations qui ont lieu sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de taxation du carbone. J'espère également que l'événement *One Ocean Summit*, qui aura lieu à Brest en début d'année, donnera l'occasion de coaliser les intérêts de nos partenaires étrangers pour avancer plus rapidement dans ce domaine.

Deuxième dimension : la mer, source de richesse. Développer l'économie bleue, créer des emplois, consolider nos entreprises et faciliter l'innovation sont des impératifs – vous l'avez également dit. Le Fontenoy du maritime s'est donné cet objectif en matière de flotte de commerce et d'écosystèmes industriels. Pour aboutir à la création de 5 000 emplois directs en dix ans, nous investissons massivement dans la formation. Les effectifs de l'École nationale

supérieure maritime seront doublés d'ici à 2027, avec une augmentation de 45 % de la subvention versée à l'établissement dès cette année.

Toujours concernant l'emploi, nous créons pour trois ans une aide à l'emploi maritime pour tous les employeurs de marins affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Après l'aide à l'urgence des crises du covid et du Brexit, nous avons fait le choix de la compétitivité et du développement de l'emploi, avec une aide d'un montant maximal de 30 millions d'euros. Pour les ferries, un travail complémentaire sur le modèle économique du secteur est en cours de lancement. Nous avons également accordé une subvention de 45 millions à l'entreprise Brittany Ferries, qui sera financée par le ministère de la mer.

Mais l'économie maritime, c'est aussi une économie de proximité, ancrée dans les territoires. Je suis donc très satisfaite de la création d'un fonds d'intervention maritime, baptisé FIM et doté de 17,5 millions, qui sera une action à part entière du programme 205. Ce fonds a vocation à montrer l'action sur le terrain des collectivités, des associations ou de l'État lui-même ; il doit monter en puissance dans les années à venir. Il permettra de financer rapidement et concrètement, de manière souple et flexible, les actions promues par les élus des territoires et la stratégie de façade que nous instaurons : le mouillage écologique, les sujets relatifs au patrimoine, les ports de plaisance, le verdissement des petits bateaux de service, des actions qui n'étaient pas financées jusqu'à présent.

Après un an d'existence, le ministère de la mer est conforté dans le choix de ses priorités, son organisation et son budget. Mon action est claire : je fais du ministère de la mer une autorité politique promouvant une stratégie maritime intégrée, coordonnée et ambitieuse, afin de répondre aux défis économiques et écologiques de ce XXI^e siècle maritime. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Nous vivons un moment particulier de notre histoire, une accélération du monde et de ses bouleversements, dont les transports ne sont pas exempts. L'électrification est la transformation la plus rapide qu'ait connue l'automobile et la décarbonation, le plus grand défi de l'histoire de l'aviation. Elles ne marquent pas la fin de ces modes de transport, mais un nouveau départ. Un nouveau départ, c'est précisément ce que nous avons voulu faire de ce quinquennat en matière d'investissement dans les transports.

Depuis 2017, leur budget a constamment augmenté et celui de 2022, qui nous réunit aujourd'hui, ne fait pas exception. Il atteint environ 14 milliards d'euros, un niveau de dépenses élevé et cohérent avec la loi d'orientation des mobilités et la loi « climat et résilience ». Tous les programmes voient leurs crédits augmenter : ceux du programme 203 *Infrastructures et services de transports* croissent de 4 % pour atteindre 3,84 milliards d'euros ; ceux de l'AFITF de 2,5 % pour atteindre 3,47 milliards d'euros, ceux de l'aviation civile de 5 % pour atteindre 2,38 milliards d'euros.

Ce budget obéit à deux mots d'ordre : désenclaver et décarboner. Désenclaver parce que notre objectif reste le même : donner à nos concitoyens plus de moyens pour se déplacer, où qu'ils soient. Décarboner implique de transformer les

modes de transport qui émettent le plus de CO₂ et de renforcer ceux qui en émettent le moins. Ces objectifs supposent donc de soutenir le mode ferroviaire, ce que nous faisons comme aucun autre gouvernement avant nous.

D'abord le fret – cela a été évoqué l'an dernier –, auquel nous avons apporté un soutien supplémentaire massif et inédit – culotté, pour reprendre votre mot, monsieur Wulfranc – en allouant 170 millions d'euros d'aides à l'exploitation. C'est notamment grâce à ce soutien qu'a pu redémarrer la ligne Perpignan-Rungis, il y a quelques jours. En 2022, nous pérennisons cette enveloppe pour trois ans. Elle permettra d'aider au démarrage d'autres autoroutes ferroviaires, dont Calais-Sète et Cherbourg-Bayonne, de réduire la moitié des péages ferroviaires, de renforcer l'aide au transport combiné ou encore de soutenir le wagon isolé.

Nous allons accroître encore le soutien à SNCF Réseau pour atteindre l'objectif de consacrer 3 milliards d'euros par an à la régénération du réseau.

M. le président. Monsieur le ministre délégué, pardonnez-moi mais la conférence des présidents a fixé les modalités d'organisation de la discussion budgétaire. Il est exceptionnel qu'un temps de parole soit imparti aux ministres, mais vous êtes limité à cinq minutes. (*Exclamations sur tous les bancs.*)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Excusez-moi, mais j'ai commencé il y a deux minutes.

M. Gérard Leseul. Le décompte du temps n'a pas redémarré !

M. Jean-Charles Colas-Roy, rapporteur pour avis. Censure !

M. le président. Pardonnez-moi, c'est de ma faute ! Poursuivez, je vous prie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je ne suis donc pas censuré, je poursuis.

Nous atteindrons donc l'objectif de 3 milliards d'euros par an consacrés à la régénération, qui sera réaffirmé dans le contrat de performance que nous signerons début 2022, lequel stipulera 100 millions d'euros de subventions supplémentaires, notamment au titre des redevances facturées pour l'utilisation du réseau ferré national par les TET – trains d'équilibre du territoire – et les TER – trains express régionaux –, et 1,67 milliard d'euros versés en 2022 sous la forme d'une dotation de recapitalisation, prévue dans le plan France relance.

La décarbonation passe aussi par le report modal, qui nécessite parfois de grands projets d'infrastructures, je pense au Lyon-Turin et au canal Seine-Nord Europe. Grâce au plan de relance, nous accélérons leurs travaux : 124 millions d'euros supplémentaires leur seront dédiés l'an prochain.

La décarbonation concerne évidemment le transport aérien – je l'ai déjà évoqué. En 2022, près de 1 milliard d'euros supplémentaires seront consacrés à la recherche aéronautique grâce au plan de relance et au plan France 2030 – madame Sage, j'aurai certainement l'occasion de préciser tout cela lors des questions.

Enfin, pour décarboner et désenclaver, il faut innover. C'est pourquoi j'ai voulu créer l'Agence de l'innovation pour les transports ; 4 millions d'euros seront alloués à son installation.

Sans surprise, ce budget reste affecté par la crise. Je vous avais dit l’an dernier qu’elle entraînerait des conséquences sur le long terme, qui ont été anticipées dans ce budget, autant que faire se peut. Pour l’AFITF, 250 millions d’euros supplémentaires de recettes seront à compenser en fin de gestion 2021, comme l’an dernier. Malgré tout, sa trajectoire reste largement supérieure à celle qui était prévue dans la LOM, en grande partie grâce au plan de relance qui lui alloue 750 millions d’euros supplémentaires en 2022. S’agissant du budget de l’aviation civile, un emprunt sera encore nécessaire, estimé à 710 millions d’euros pour 2022. Sur la base de ces hypothèses, le niveau de dette devrait atteindre 3,3 milliards d’euros fin 2022. Le budget annexe amorcerait donc son désendettement à compter de 2023.

Depuis 2017, nous avons fait des investissements sans précédent dans les transports pour régénérer les réseaux vieillissants, pour accélérer les projets de développement et de modernisation, pour créer de nouvelles possibilités de déplacement. Nous avons doublé le budget annuel de régénération du réseau ferroviaire, quintuplé les moyens dévolus à la régénération de notre réseau fluvial ; les crédits en faveur du vélo sont passés de 0 à 500 millions d’euros. La crise n’a fait que conforter nos priorités. Après la programmation de la loi d’orientation des mobilités, le plan de relance a été d’un fort appui : s’agissant des transports, il est déjà mis en œuvre à plus de 85 %. Si j’en crois les candidats à l’élection présidentielle déjà déclarés, qui sont nombreux à reprendre dans leur programme des chantiers que nous avons engagés – sur les bornes ou les petites lignes, par exemple –, nous avons fait les bons choix.

Avant d’examiner vos amendements, je souhaite vous remercier pour l’état d’esprit constructif qui, au-delà des clivages politiques, chaque année, a animé nos travaux, et pour l’action résolue que nous avons menée ensemble au service de la mobilité des Français. Je souhaite plus particulièrement remercier les députés de la majorité : nous avons défendu tous ces projets ensemble et je suis persuadé que nous les ferons adopter ensemble, dans le cadre de ce dernier budget. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, Agir ens et UDI-I.*)

M. le président. Nous en arrivons aux questions. Je vous rappelle que leur durée est fixée à deux minutes, tout comme celle des réponses.

La parole est à M. Paul-André Colombani.

M. Paul-André Colombani. La décennie a été marquée par d’importants changements pour les ports dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Pourtant, il est reconnu que l’expédition des marchandises constitue une des principales sources de gaz à effet de serre et, selon les estimations actuelles, les émissions de CO₂ liées au transport maritime devraient continuer à augmenter.

Le projet de loi de finances pour 2022 intègre, il est vrai, plusieurs propositions retenues à l’issue du Fontenoy du maritime, afin de permettre le verdissement du transport maritime français. Cela passe notamment par la volonté de renforcer le soutien fiscal aux entreprises de transport maritime qui s’engagent dans la transition écologique, à l’occasion du renouvellement de leur flotte. Aussi, il est incompréhensible qu’à ce jour, certaines lignes de certaines compagnies de ferry françaises, telles que la Corsica Linea et la Méridionale, soient exclues du dispositif d’aide à l’emploi maritime, qui s’applique uniquement aux compagnies qui ne sont pas délégataires de service public.

Or la délégation de service public (DSP), je vous le rappelle, n’a jamais eu pour objet de répondre aux pertes liées à crise du covid et encore moins de contribuer à la transition écologique. L’instauration de ce dispositif visant à apporter un soutien exceptionnel aux compagnies maritimes affectées par la crise du covid-19 constitue une mesure de soutien essentielle pour ces compagnies fortement engagées, elles aussi, dans la transition environnementale. La transition écologique de l’activité ferry sous pavillon français entre Marseille et la Corse doit être pleinement accompagnée par le Gouvernement. Aussi, madame la ministre, envisagez-vous d’instaurer une aide à l’emploi maritime universelle sans discrimination et applicable à toutes les compagnies ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Annick Girardin, ministre. L’aide à l’emploi maritime est un dispositif de remboursement de charges dont l’objectif premier est de préserver l’emploi et de soutenir les pavillons. Bien entendu, d’autres types d’aides en faveur de la transition énergétique existent, vous le savez : le suramortissement vert, le couplage avec les garanties de l’État ou le crédit-bail fiscal, lesquels ont été annoncés dans le cadre du Fontenoy du maritime.

Aujourd’hui, cette aide est ouverte à tous les secteurs maritimes. Nous avons augmenté son plafond à 30 millions d’euros – je l’ai dit tout à l’heure. Oui, nous avons exclu de ce dispositif les délégataires de service public, qui l’étaient également du dispositif d’urgence de 2021. Cela ne veut pas dire que les sociétés que vous avez citées ne bénéficient pas d’une aide de l’État pour le reste de leurs activités ou de leurs actions. Par exemple, pour 2021, les aides de 1,1 million d’euros versés à la Méridionale ou de 850 000 euros alloués à Corsica Linea pourront être plus élevées, en fonction du nombre d’emplois créés.

Toutefois, nous n’oublions pas la question des liaisons maritimes sous DSP et, après les assises de l’économie de la mer à Nice, à la demande du Président de la République, j’ai lancé un travail complémentaire pour définir la notion de service public et de continuité territoriale, dans le respect des attributions des collectivités. Cette étude est en cours. Avec mon collègue Djebbari, vous le savez, nous avons à cœur de travailler sur le dumping social et nous nous y attellerons dans le cadre de la présidence de l’Union européenne, afin d’apporter des réponses de fond à la question de la compétitivité.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Ma question porte sur le programme 205 *Affaires maritimes*. Grâce à ses outre-mer, la France est la seconde puissance maritime mondiale. En raison de ses richesses et du formidable potentiel qu’elle représente pour l’humanité, mais aussi de ses fragilités qui se révèlent chaque jour un peu plus, la France a un rôle majeur à jouer dans les décennies à venir. La création en 2020 d’un ministère de la mer au sein du Gouvernement concrétise notre ambition nationale de redevenir une grande puissance maritime. Cette année, un nouvel élan est donné aux affaires maritimes, dont le budget s’élève à 192,8 millions d’euros, en hausse de 21 %.

Ce budget met les gens de la mer au cœur des priorités. Les hausses de crédits profiteront d’abord à la sécurité et à la sûreté, puisqu’une enveloppe de 34,4 millions d’euros est allouée pour mieux protéger les vies humaines en mer. La mer, c’est aussi de l’emploi et une part importante de l’économie de la France, qui compte sur elle et ses ressources

pour se nourrir, commercer ou se déplacer. Une grande partie des fonds ira donc à l'emploi et à la formation qui se verront dotés de 31,6 millions d'euros et seront donc renforcés, comme le sera le soutien à l'École nationale supérieure maritime. La flotte de commerce se verra allouer 89,4 millions d'euros, grâce à des exonérations de charges patronales, afin de renforcer la compétitivité de notre pavillon national.

En parallèle, l'action interministérielle disposera d'une enveloppe pour la préservation de l'environnement marin, qui connaît une augmentation de 120 %. À cela viennent aussi s'ajouter les efforts réalisés dans le cadre du plan de relance, dont bénéficient directement les grands ports maritimes, la filière pêche, la filière industrielle de la construction, ou encore la plaisance.

Madame la ministre, beaucoup a été fait depuis 2020. De plus, cette année, vous instaurez le fonds d'intervention maritime. Pouvez-vous nous décrire la stratégie qui a motivé la création de ce nouvel outil de financement ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Annick Girardin, ministre. Vous avez évoqué le fonds d'intervention maritime, le FIM – on l'appelle déjà ainsi, étant donné que nous avons l'habitude de donner systématiquement des noms courts à nos dispositifs –, qui vient juste d'être créé et qui est doté de 17,5 millions d'euros.

L'année dernière, nous avons déjà mené ce combat en faveur de projets issus de l'expérience du terrain qui n'avaient pas été suffisamment pris en considération. Le constat était simple : quand je me déplaçais sur le territoire, j'échangeais avec les associations et les élus, qui m'indiquaient que nombreux étaient les petits projets qui n'arrivaient pas à trouver de soutien auprès d'organismes traditionnels ou dans le cadre des stratégies habituelles.

C'est un outil souple, je l'ai dit tout à l'heure, qui pourra, par exemple, permettre de conduire des actions découlant des stratégies maritimes de façade et de bassins maritimes – j'évoquais les mouillages écologiques. Nous n'arrivons pas à apporter une réponse rapide à ces questions, c'est chose faite aujourd'hui.

La question du retrait des épaves est également un dossier que nous traînons depuis de nombreuses années ; nous serons désormais capables d'agir. Nous pourrions lancer une dynamique dans les territoires et promouvoir plusieurs petits projets, notamment sur les littoraux. Il importe que nous soutenions également la formation et la connaissance.

Je ne veux pas d'un fonds dirigé par le haut ; les projets doivent bien remonter du terrain. Les directions interrégionales de la mer – DIRM –, les élus des territoires et vous-mêmes, mesdames et messieurs les parlementaires, vous pourrez faire la promotion de ce fonds, qui est au service des activités de terrain. Doté de 17,5 millions d'euros pour l'année 2022, son budget a vocation à augmenter en fonction de la dynamique des territoires.

**Mission Écologie, développement
et mobilité durables
(état B)**

M. le président. J'appelle les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, inscrits à l'état B.

La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1621.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il vise à réaliser une économie de 2 milliards d'euros sur les charges du service public de l'énergie, compte tenu de la hausse des prix de l'énergie. Il s'agit, je dirais, d'une prise en compte budgétaire de la baisse attendue du montant du soutien public aux énergies renouvelables.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Le montant de la baisse des charges pour 2022, estimé en octobre 2021 par la CRE, est provisoire et fourni à titre informatif. Les révisions de charges seront définitives à l'issue de la délibération de juillet 2022 et auront un impact sur les décaissements de 2023 et non, donc, sur le budget de 2022. Les crédits de 8,449 milliards d'euros destinés à financer la compensation des charges de service public de l'énergie sont nécessaires pour compenser les charges des opérateurs en 2022 – dont le dernier versement pour EDF, en janvier 2022 au titre de 2021, de 2 milliards d'euros. Si les crédits du programme 345 – qui sont des dépenses obligatoires – sont diminués de 2 milliards d'euros, la dette envers EDF va s'accroître de 3,1 milliards d'euros début 2023, aggravant la dérive budgétaire et les reports de charges. Voilà pourquoi j'émetts un avis défavorable.

(L'amendement n° 1621 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2331.

Mme Mathilde Panot. Le présent amendement, au contraire du précédent, vise à soutenir les énergies renouvelables afin que le pays rattrape son retard en la matière. En 2020, ces dernières ne représentaient que 19,1 % de la consommation brute finale d'énergie pour un objectif de 23 %. Et nous n'avons pas choisi le chiffre de 2 milliards d'euros par hasard : il correspond à la baisse de 1 milliard d'euros de soutien aux énergies renouvelables prévue par le présent PLF – puisque l'investissement est tributaire du prix de l'énergie, laquelle est ouverte à la concurrence, ce qui pour nous est un non-sens –, ainsi qu'au milliard d'euros annoncé pour soutenir la filière nucléaire dans le cadre du programme France 2030. Nous avons certes beaucoup discuté de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ou de la nucléarisation de la France, mais nous avons un Président de la République qui décide tout seul, sur un coin de table, d'une politique énergétique qui concerne pourtant l'ensemble du pays.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je suis d'accord avec vous sur un point : le Président décide tout seul. Et, malheureusement, chaque jour il se réveille en changeant de décision. En revanche, en ce qui concerne votre amendement, mon avis sera très défavorable. Vous voulez en effet augmenter les crédits destinés à soutenir les énergies renouvelables. Reste que le montant est constaté et l'augmentation que vous proposez ne servira à rien puisqu'on n'en aura pas besoin. Ensuite, vous vous appuyez sur l'association négaWatt pour faire de la publicité au 100 % renouvelable, mais vous n'avez manifestement pas lu les mêmes paragraphes que moi du dernier rapport de RTE qui rappelle que le choix du nucléaire est incontournable pour parvenir à la neutralité carbone.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis, sauf sur ce qui vient d'être dit des conclusions du rapport de RTE et qui n'est pas exact.

Mme Cendra Motin. Et sur le fait que le Président de la République déciderait tout seul !

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Je ne suis pas étonnée de votre réponse, monsieur Aubert. Relisez les six scénarios élaborés par RTE : l'un d'eux envisage 100 % d'énergies renouvelables. Il me semble par ailleurs qu'on peut y déceler une erreur factuelle : en fait, les courbes des prix des énergies renouvelables et du nucléaire se sont croisées. Le moment n'est pas d'en débattre mais je tenais à le rappeler.

(L'amendement n° 2331 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1624.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il vise à financer un engagement récent du Président de la République en matière de développement de l'énergie nucléaire : l'amour, c'est bien ; les preuves d'amour, c'est mieux. L'amendement a été rejeté par la commission des finances alors que la majorité a découvert les vertus de l'énergie nucléaire : il n'est donc pas trop tard. Je propose un crédit de 1 milliard d'euros pour financer le fameux plan « nucléaire » mais également le projet de réacteur rapide refroidi au sodium à visée industrielle (ASTRID) qui cherche à développer des réacteurs de quatrième génération.

J'en profite pour rappeler que le rapport de RTE dit bien que le scénario « 100 % énergies renouvelables » est le plus carboné et le plus cher.

Mme Mathilde Panot. C'est faux !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il est réalisable mais vous expliquerez aux gens, qui paient les factures d'électricité et de carburant, pourquoi vous aurez privilégié ce scénario.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable. Je rappelle à M. le rapporteur spécial que le rapport de RTE envisage six scénarios qui permettent tous d'atteindre la neutralité carbone en 2050 et les prévisions concernant les coûts montrent surtout qu'*in fine*, pour le contribuable, la hausse du prix de l'énergie sera sensiblement la même quel que soit le scénario retenu. Nous devons sur cette question avoir des débats justes, à savoir conformes à ce qui est écrit dans ledit rapport.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Dans le coût de l'énergie nucléaire, on ne tient jamais compte du coût du grand carénage ni de celui de la gestion des déchets – dont on ne sait pas ce qu'il adviendra dans dix mille ans. Le débat me paraît donc largement faussé et, pour répondre à M. Aubert, en plus du coût, il devrait prendre en considération la question de la sécurité de l'énergie nucléaire, eu égard au danger qu'elle représente.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je ne vais pas parler de la sécurité devant l'ancienne rapporteure de la commission d'enquête sur la sûreté et la sécurité des installations nucléaires. Vous évoquez les déchets, monsieur Coquerel ; or le projet ASTRID permettra de résoudre ce problème. Ensuite, j'y insiste, le scénario « 100 % énergies renouvelables » est, parmi les six retenus par RTE, le plus cher et le plus carboné – ce n'est pas mentir car c'est exactement ce qui est écrit.

(L'amendement n° 1624 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2321.

Mme Mathilde Panot. Par cet amendement, nous dénonçons l'insuffisance des mesures prises par le Gouvernement : le prix du gaz a augmenté de 10 % en juillet, de 5 % en août, de 8,7 % en septembre et de 12,6 % en octobre, soit une hausse de 57 % depuis le mois de janvier. Le bouclier tarifaire présenté par le Gouvernement entérine la hausse des prix des derniers mois et sera de surcroît payé par le contribuable. Nous vous demandons donc de nouveau, madame le ministre, pourquoi vous ne bloquez pas le prix de l'énergie, ce qui serait une mesure d'urgence indispensable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement. J'émetts à titre personnel un avis défavorable car il n'explique pas l'affectation précise des 2 milliards d'euros que vous proposez d'utiliser, au-delà du discours politique critiquant les annonces du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable – j'ai expliqué pourquoi tout à l'heure.

(L'amendement n° 2321 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 468 de Mme Jennifer De Temmerman est défendu.

(L'amendement n° 468, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 251.

M. Paul-André Colombani. L'objet de l'amendement de notre collègue Castellani est de renforcer les montants dédiés au chèque énergie. Face à la précarité énergétique à laquelle les Français sont de plus en plus confrontés en raison de la forte hausse des prix de l'énergie, il s'agit de redonner de l'oxygène aux personnes les plus précaires. Quelque 5,8 millions de foyers modestes sont éligibles à ce jour au chèque énergie. Ce soutien doit être renforcé, notamment après une crise sanitaire qui a accru la précarité. À l'heure actuelle, dans le cadre du projet de loi de finances rectificative (PLFR) pour 2021, le Gouvernement entend octroyer en moyenne 100 euros à chaque foyer. Il est proposé de proroger le dispositif dans la loi de finances initiale pour 2022.

(L'amendement n° 251, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2261.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Il vise à mobiliser 250 millions d'euros pour créer une majoration au chèque énergie, au bénéfice des communes situées dans une zone climatique connaissant un climat rigoureux. En effet, si le chèque énergie est dépendant du revenu fiscal de référence des ménages – et c'est une bonne chose –, il ne tient pas compte des fortes variations climatiques qui peuvent exister entre le nord et le sud, ou, par exemple, entre Toulon et Bourg-d'Oisans. Une telle différenciation ne serait pas inédite s'agissant d'une prestation sociale. Le montant des aides au logement tient ainsi compte du niveau de loyers selon un zonage à quatre niveaux.

Nous proposons donc, pour cette majoration, que la liste des communes bénéficiaires, fixée par arrêté, tienne compte des zones climatiques H1, H2 et H3, d'une part et, d'autre part, des contraintes spécifiques de certaines communes qui, bien que situées dans des zones climatiques favorables, connaissent un climat plus rude du fait, notamment, de leur altitude.

M. le président. Quel est l'avis de la commission, monsieur le rapporteur spécial, vous qui êtes député du Vaucluse ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Avis défavorable, non pas parce que je suis du Vaucluse mais parce que le dispositif proposé est un peu compliqué. Ni l'aide personnalisée au logement (APL) ni l'allocation de logement familiale (ALF), ni l'allocation de logement sociale (ALS) ne comporte un tel quotient climatique.

(L'amendement n° 2261, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1625.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Le présent amendement, que je soutiens à titre personnel car il n'a pas été adopté par la commission, vise à créer un programme *Extension du chèque énergie aux classes moyennes* doté de 150 millions d'euros. Les classes moyennes concernées seraient celles dont le revenu fiscal de référence annuel par unité de consommation est inférieur ou égal à 25 000 euros, soit les ménages appartenant, grosso modo, aux troisième et quatrième déciles de revenus. Je propose d'ouvrir le chèque énergie aux ménages appartenant à cette catégorie, de manière que, si les dépenses énergétiques représentent au moins 1 % de leur revenu fiscal annuel de référence, un chèque énergie de 150 euros leur soit versé. Il s'agit d'éviter que les classes moyennes ne soient pas pénalisées par l'augmentation du prix de l'énergie.

(L'amendement n° 1625, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2322.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Nous entendons montrer les limites du dispositif MaPrimeRénov' et donc demander des moyens supplémentaires. Il faut en effet partir du principe qu'il y a environ 4,8 millions de passoires thermiques dans notre pays. Nous serons d'accord, madame la ministre, pour considérer que la priorité pour les années à venir est la sobriété énergétique et donc la réduction de la

consommation d'énergie. Or le problème de MaPrimeRénov', c'est que les ménages les plus modestes ne sont pas ceux qui en profitent le plus – il reste 20 % de reste à payer pour ceux-ci – et on s'aperçoit que le cumul des différents dispositifs avantage plutôt les ménages les plus aisés. Ensuite, il est question de travaux simples alors que vous savez, comme moi, qu'il faut rénover de manière globale les habitations concernées si on veut avancer. Enfin, MaPrimeRénov' ne répond pas suffisamment aux normes bâtiment basse consommation (BBC).

Par ailleurs, les fonds alloués à la rénovation thermique sont insuffisants : d'après le ministère de la transition écologique, le coût de la rénovation des 4,8 millions de passoires thermiques entre 2020 et 2030 serait de 25 milliards d'euros par an ; la rénovation des logements classés D et E coûterait 40 milliards d'euros annuels entre 2030 et 2040 ; dans son étude de 2020, l'initiative Rénovons ! estimait les besoins d'investissement à au moins 3,2 milliards d'euros chaque année et pendant vingt ans. Nous sommes loin de pouvoir satisfaire ces besoins, c'est pourquoi nous proposons d'alimenter de 2 milliards d'euros l'action 02 *Accompagnement transition énergétique* du programme 174 *Énergie, climat et après-mine s.*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. En 2022, l'enveloppe budgétaire dédiée aux aides à la rénovation énergétique des logements privés inclura 2 milliards d'euros de crédits au titre du dispositif MaPrimeRénov', hors MaPrimeRénov' Copropriétés. Mais existent parallèlement d'autres dispositifs comme Habiter mieux sérénité qui s'adresse aux ménages aux revenus très modestes et modestes, réalisant des travaux de rénovation énergétique globale. Depuis 2021, ces travaux doivent amener à une réduction de la consommation d'énergie primaire d'au moins 35 %, contre 25 % en 2020. On constate bien que l'exigence est plus forte en matière de qualité intrinsèque des travaux réalisés.

Depuis sa création, l'aide Habiter mieux sérénité monte progressivement en puissance : à la fin octobre, la consommation du dispositif s'élevait à 390 millions d'euros contre 278 millions en 2020. Cette montée en puissance devra se poursuivre. Au 1^{er} janvier 2022, cette aide évoluera pour devenir MaPrimeRénov' Sérénité – afin que tout soit plus simple, pour aider nos concitoyens à s'y retrouver parmi toutes les aides proposées. À compter de juillet 2022, les ménages propriétaires occupants éligibles auront la possibilité de cumuler cette aide avec des primes C2E, notamment la prime Coup de pouce rénovation performante, dans le cadre de travaux plus ambitieux.

Par ailleurs, l'ANAH se verra confier le rôle d'animation du service public de rénovation de l'habitat dans le cadre de la loi « climat et résilience ». Et la délivrance, par l'agence, des aides à la rénovation énergétique sera progressivement conditionnée au recours à un accompagnement pour certaines rénovations énergétiques performantes ou globales. Ce sera le rôle, notamment, de l'accompagnateur Rénov'.

J'insiste sur le fait que si nous voulons aller plus vite, nous devons parvenir à mobiliser tous les acteurs pour avoir suffisamment d'artisans formés et d'entreprises à même de réaliser ces rénovations. Toute la profession est en train de se

mobiliser. Elle a besoin de visibilité et c'est aussi pourquoi nous pérennisons les aides comme le prévoit le PLF pour 2022.

(L'amendement n° 2322 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2262.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Nous souhaitons créditer davantage la même ligne budgétaire. Madame la ministre, les efforts que vous avez faits étaient nécessaires, car on constate un manque de coordination des aides, ou en tout cas un manque d'accompagnement des particuliers qui peinent à faire le geste entier de rénovation. La Cour des comptes note que MaPrimeRénov' est utilisée pour des rénovations partielles, qui ne reposent que sur un « monogeste » d'efficacité énergétique, ce qui ne permet pas une performance optimale. Pour mener des rénovations globales, une formation est nécessaire, comme vous l'avez dit. C'est pourquoi il nous semble nécessaire d'engager des montants supplémentaires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Comme je l'ai expliqué en commission, je ne suis pas persuadé de l'intérêt des rénovations globales ; c'est pourquoi j'émet un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Barbara Pompili, ministre. Pour ma part, je suis convaincue de leur intérêt ; cependant mon avis est également défavorable.

(L'amendement n° 2262 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 461.

M. Paul-André Colombani. Le présent amendement de M. Castellani propose d'augmenter le budget de l'ANAH afin de porter le total des aides publiques à la rénovation énergétique gérées par cette agence, à savoir MaPrimeRénov' et Habiter mieux sérénité, à 4,2 milliards d'euros pour 2022.

L'amendement se fonde sur un constat concernant la rénovation énergétique des logements privés : l'ensemble des crédits affectés à MaPrimeRénov' dans le cadre du plan de relance vont être consommés d'ici fin 2021, alors que le budget de France relance était prévu pour deux ans, jusqu'à fin 2022. Ainsi, pour MaPrimeRénov' spécifiquement, le Gouvernement a engagé un budget de 2,4 milliards d'euros en 2021, à comparer à celui de 2 milliards d'euros prévu dans le PLF pour 2022. Il n'est pas acceptable que le budget prévu pour 2022 soit inférieur à celui de 2021.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. L'amendement pose un problème de comptes : vous affirmez qu'il manque 400 millions d'euros en 2021, puis vous proposez d'augmenter le budget de 1,65 milliard d'euros. C'est plus qu'un rattrapage. Le PLFR compensera certainement le manque, mais en deçà de la somme que vous prévoyez. Avis défavorable.

(L'amendement n° 461, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2277 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert est défendu.

(L'amendement n° 2277, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1622.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il propose de financer une expérience de remplacement des chaudières au fioul pour 1 euro en prenant acte de la réduction du montant attendu des charges de service public de l'énergie en 2022. Je suis sûr que tous les parlementaires qui ont une fibre sociale comprendront qu'on peut ainsi remplacer des millions d'appareils situés dans les territoires ruraux, soulager les classes modestes et utiliser les économies permises par les moins-values sur le soutien aux énergies renouvelables consécutives à la hausse des prix de l'énergie.

On dit souvent que la droite ne fait pas de propositions ; en voilà une, qui promet une autre écologie !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Les dispositifs déjà en place, comme MaPrimeRénov' et l'offre Coup de pouce chauffage ainsi que les C2E permettent déjà des niveaux d'aide importants pour le changement d'une chaudière au fioul. Ainsi, je rappelle qu'un ménage très modeste peut obtenir un minimum de 4 000 euros en C2E cumulable avec une aide MaPrimeRénov' de 4 000 euros s'il choisit une pompe à chaleur air-eau ou de 10 000 euros pour une chaudière biomasse. Le reste à charge peut être financé par un éco-prêt à taux zéro. Grâce à ces aides, les personnes qui doivent remplacer leur chaudière au fioul parce que celle-ci est arrivée en fin de vie peuvent, pour un montant égal ou même inférieur à celui d'une chaudière au fioul neuve, acheter une chaudière meilleure pour l'environnement.

Un nouveau dispositif n'est donc pas nécessaire, d'autant que nous avons tous compris que les offres à 1 euro présentent un certain nombre d'inconvénients – c'est le moins que l'on puisse dire. Enfin, on peut être moins attentif à la qualité des travaux lorsqu'ils sont gratuits, effet que nul ne souhaite.

Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. J'essaie d'aider le Gouvernement. Actuellement, on remplace 150 000 chaudières par an alors qu'il faudrait en changer 300 000. Vous atteignez donc seulement 50 % de l'objectif fixé. Je vous fais une proposition pour augmenter largement ces remplacements, en utilisant des économies budgétaires que l'on constate.

Ensuite, il ne faut pas mélanger l'offre à 1 euro qu'on vous propose ici, dans le cadre de laquelle l'État paie intégralement le remplacement sur des crédits budgétaires, avec les C2E. Vous avez raison de dénoncer les effets pervers, mais ils sont davantage liés à l'opacité du système qu'à la technique elle-même, car celle-ci permet de venir en aide aux classes modestes, qui sont les plus défavorisées dans cette crise de l'énergie.

(L'amendement n° 1622 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir les amendements n^{os} 1925 et 1933, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Hubert Wulfranc. Il s'agit d'améliorer l'efficacité de la prime à la conversion en excluant un certain nombre de véhicules qui nous paraissent excessivement chers, de manière à majorer l'aide à l'achat de véhicules moins onéreux et de permettre ainsi aux ménages modestes d'accéder à ce type de véhicules, vu les contraintes qui vont leur être imposées, notamment dans le cadre des ZFE.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Vos propositions présentent plusieurs avantages et un inconvénient. En effet, vous revenez sur la baisse des crédits soutenant l'acquisition des véhicules propres dans le PLF. Or dans les zones à forte exclusion, il est important de soutenir les ménages. Ensuite, vous proposez d'exclure du bonus écologique les véhicules électriques de plus de 30 000 euros. J'avais moi-même proposé un amendement sur ce sujet, car je pense en effet que l'acquéreur d'une Tesla n'a pas besoin du bonus écologique pour faire sa conversion et qu'il vaut mieux aider l'acquéreur d'une Kangoo. Le seul inconvénient me semble être le renforcement des contraintes sur les véhicules d'occasion en matière d'émission de CO₂ car je crains que peu de véhicules d'occasion soient éligibles. Malgré cette réserve, je suis favorable à l'amendement n^o 1925.

En revanche, je suis moins convaincu par l'amendement n^o 1933. Même si vous portez le montant de la prime à la conversion à 10 000 euros, je doute qu'un ménage modeste puisse s'offrir un véhicule électrique, même d'occasion. Mon avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Monsieur le rapporteur spécial, je vous encourage à aller voir les prix des voitures d'occasion. Je peux vous garantir qu'avec les bonus et les primes à la conversion, les voitures électriques d'occasion sont très accessibles, y compris pour les revenus les plus modestes. Je pourrai vous donner des exemples si vous le souhaitez.

Par ailleurs, vous critiquez les zones à faibles émissions alors même qu'elles ont pour but de remédier à la pollution de l'air, qui tue 40 000 personnes par an. Or ce sont les ménages les plus modestes qui sont les plus exposés à la pollution de l'air et qui en sont le plus souvent victimes. Il me semble que nous devrions revenir à des échanges plus sensés, au lieu de remettre en cause une mesure de salubrité sanitaire. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Loin de moi l'idée de porter un jugement rédhibitoire sur les ZFE. Cependant, madame la ministre, prenez la Dacia, la Trabant des pauvres – c'est tout juste si elle roule convenablement et si les passagers sont assis confortablement à l'intérieur ; quand vous retirez à son prix d'achat le bonus écologique, les aides de la région et celles de la métropole, il reste, pour un ménage très modeste, à payer entre 5 000 et 6 000 euros à échéance de deux ans.

Mme Barbara Pompili, ministre. Ce n'est pas vrai !

M. Hubert Wulfranc. Ce n'est pas donné à tout le monde ! *(M. Julien Aubert, rapporteur spécial, applaudit.)*

(Les amendements n^{os} 1925 et 1933, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n^o 1045.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Il vise à revenir aux montants initiaux du bonus écologique pour les particuliers.

Le bonus écologique est une aide bienvenue à l'achat de véhicules neufs. Toutefois, en juillet 2021, ses modalités ont été durcies et son montant réduit de 1 000 euros. Cette aide devrait être encore abaissée de 1 000 euros en 2022. Là encore, pour des personnes modestes, qui travaillent loin de chez elles, les véhicules électriques restent souvent inaccessibles. Nous souhaitons, par cet amendement, revenir au montant de 2 000 euros.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La commission a émis un avis défavorable.

Cependant, je soutiens cet amendement à titre personnel. Comme cela a été rappelé, le bonus écologique devait de nouveau être réduit au mois de janvier 2022, mais le Gouvernement s'est aperçu qu'il y avait des élections. Flashé par le radar électoral, il a décidé de reporter la baisse au mois de juillet, mais dans deux ans, des millions de Français constateront qu'une nouvelle fois, avec cette mesure des ZFE, on a fait une politique écologique qui les empêche de vivre et de travailler. Je crois que la réaction sera beaucoup plus épidermique que celle que nous avons connue avec les gilets jaunes.

Madame la ministre, nous ne lançons pas des attaques gratuites ; nous donnons des avertissements. Chaque fois, c'est la même chose : vous ne voulez pas entendre que tout le monde n'a pas la possibilité financière de changer son véhicule pour répondre aux injonctions du Gouvernement en matière d'écologie à horizon de deux ou trois ans ; ce n'est tout simplement pas possible.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Madame Battistel, les primes à la conversion et les bonus sont prolongés au tarif actuel jusqu'en juin 2022 ; on verra ce qui se passe après, mais jusqu'à cette date, une sécurité est donnée à tous ceux qui veulent acquérir une voiture.

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit M. Wulfranc au sujet de la Dacia Spring. En prenant en compte uniquement les aides de l'État, sans parler de celles qui sont accordées par les collectivités, à l'achat d'une Dacia Spring qui coûte à peu près 16 000 euros, on peut bénéficier de 4 536 euros au titre du bonus écologique et de 1 000 euros si on habite dans une ZFE. En outre, si on a mis à la casse un vieux véhicule essence ou diesel, on a accès à une prime à la conversion de 2 500 à 5 000 euros, la prime de 5 000 euros étant destinée aux personnes ayant les plus bas revenus. Ce sont donc plus de 10 500 euros sur les 16 000 euros qui sont pris en charge par l'État. Enfin, il faut ajouter à ces aides de l'État celles qui sont consenties par les collectivités, qui s'élèvent souvent à plusieurs milliers d'euros.

Il faut que chacun ait en tête qu'il est possible d'acheter des voitures de qualité, qui pourront circuler dans toutes les zones à faibles émissions, à ces tarifs-là. Je mets au défi quiconque de citer un gouvernement qui ait consenti un effort d'une telle envergure.

(L'amendement n° 1045 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1019.

M. Gérard Leseul. Le présent amendement, lorsqu'il a été présenté en commission, a suscité l'intérêt de plusieurs collègues. Il vise à créer un chèque entretien-réparation responsable.

Le parc automobile roulant français compte à peu près 39 millions de véhicules, qui doivent régulièrement bénéficier d'un diagnostic, être réparés et entretenus. Or il apparaît, d'après plusieurs études, que le coût d'entretien d'un véhicule un peu usagé, pour des familles modestes, s'élève à près de 2 500 euros. Il est de quelque 3 000 euros pour des ménages plus aisés, mais ceux-ci ont des revenus cinq fois plus élevés. Pour rendre plus sûr le parc automobile de nos concitoyens modestes et leur permettre d'avoir accès à une réparation au lieu de rouler dans de mauvais véhicules, même après un diagnostic automobile, il nous a paru important de créer un chèque entretien-réparation responsable, sur le modèle de la prime à la conversion.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement, mais j'y suis favorable à titre personnel.

(L'amendement n° 1019, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1020.

M. Gérard Leseul. Il vise à créer une prime à la mobilité durable en élargissant le champ d'utilisation de la prime à la conversion à d'autres solutions de mobilité, notamment le vélo, l'autopartage et le covoiturage. Pour atteindre nos objectifs collectifs en matière de climat et de lutte contre la pollution de l'air, il nous semble important d'élargir le spectre des mobilités individuelles et collectives. Un tel dispositif existe déjà chez nos voisins, notamment en Belgique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Défavorable. Il y a manifestement une erreur de ciblage puisque vous proposez de financer la prime à la mobilité durable en réduisant les crédits d'aide à l'acquisition de véhicules propres, qui soutiennent justement l'achat de véhicules à assistance électrique.

(L'amendement n° 1020, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2333.

Mme Mathilde Panot. Il est issu d'une proposition du Réseau action climat visant à élargir le champ d'utilisation de la prime de conversion aux autres solutions de mobilité territoriales encore plus vertueuses. En effet, si on continue à

subventionner l'achat de véhicules neufs sans réflexion relative à l'écologie, à l'aménagement du territoire et au report vers d'autres solutions de transport, on va au-devant d'importants problèmes à l'avenir.

Des signaux devraient nous alerter.

Tout d'abord, alors qu'elles avaient diminué entre 2009 et 2016, les émissions de CO₂ des voitures neuves sont reparties à la hausse depuis cinq ans, à cause, notamment, des SUV qui représentent 40 % des ventes de voitures neuves. Ces véhicules lourds, qui rejettent 20 % de plus de CO₂ que les autres voitures, constituent la deuxième source, derrière l'aviation, de croissance des émissions de CO₂ en France au cours des dix dernières années.

Ensuite, la prime à la conversion n'a diminué les émissions des véhicules que de 7 grammes de CO₂ par kilomètre entre 2019 et 2020.

Il faut donc instaurer une prime à la mobilité durable, qui inciterait à choisir les transports en commun, l'autopartage et le covoiturage.

(L'amendement n° 2333, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1623 de M. Julien Aubert, rapporteur spécial, est défendu.

(L'amendement n° 1623, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Gomès, pour soutenir l'amendement n° 2291.

M. Philippe Gomès. Il vise à permettre à la Nouvelle-Calédonie de bénéficier du dispositif Advenir, créé en 2016 pour favoriser le déploiement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides. Lors de la présentation du plan de relance de la filière automobile française, le Président de la République a annoncé qu'une nouvelle enveloppe de 100 millions d'euros serait allouée à ce mécanisme, avec l'objectif ambitieux d'installer 100 000 points de recharge dans les prochaines années dans l'ensemble du territoire national.

En Nouvelle-Calédonie, la circulation automobile émet 15 % des gaz à effet de serre, ce qui en fait la deuxième source de pollution après les usines métallurgiques. Voilà pourquoi j'ai déposé cet amendement, dont le but est d'appeler l'attention du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Le dispositif Advenir, qui soutient le déploiement d'infrastructures de recharge, est hélas financé par les certificats d'économie d'énergie. Je l'ai suffisamment regretté, les C2E sont des outils non budgétaires, donc vous ne pouvez pas soutenir leur développement par des crédits spécifiques. L'avis ne peut être que défavorable, même si je suis favorable au principe de votre amendement.

(L'amendement n° 2291, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Thierry Michels, pour soutenir l'amendement n° 2112.

M. Thierry Michels. Il a pour objectif de rendre les zones à faibles émissions plus inclusives et au service d'une écologie du quotidien. Je veux mettre trois points en avant.

Tout d'abord, je soutiens les ZFE, que notre majorité a inscrites dans la loi au bénéfice de notre environnement et de la qualité de l'air, à Strasbourg et ailleurs. Adapter nos mobilités au défi de la transition écologique est une nécessité collective, et nous saluons les efforts réalisés pour les mobilités douces avec la prime à la conversion et le soutien aux transports en commun. Néanmoins, ces solutions ne semblent pas toujours adaptées à nos concitoyens dont la mobilité est fragile.

L'amendement propose de mener une expérimentation inspirée de celle conduite à Gand, repérée dans les travaux de nos collègues Camille Galliard-Minier et Valérie Beauvais sur les ZFE en Europe. Il faut évidemment impliquer les taxis dans les mobilités du quotidien, en les aidant à acquérir des véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre, ici en contrepartie du développement de services dédiés aux personnes âgées de plus de 65 ans les plus modestes. Tel est l'objet de la surprime de 2 000 euros pour les artisans taxis, qui vient compléter les aides existantes. Avec cette mesure, nous permettrions à nos aînés qui vivent dans les métropoles et en périphérie de celles-ci de retrouver le cœur de la cité grâce à des artisans taxis mis au service de leur mobilité.

Enfin, je voudrais lancer un appel à l'action : Strasbourg n'est pas la seule à s'exprimer, il y a aussi Lyon, Annecy, Grenoble, Nantes, Rouen et leur zone environnante, ce dont témoignent les collègues de ces territoires qui ont cosigné l'amendement. Notre proposition peut bien entendu être approfondie, avec, par exemple, une aide aux seniors les plus modestes sous la forme d'un chèque mobilité « taxis solidaires ». Nous avons le temps, d'ici à la nouvelle lecture du PLF au milieu du mois de décembre, de la travailler. L'amendement est surtout un appel à faire plus pour des ZFE pour tous, afin de favoriser une écologie du quotidien qui emporte l'adhésion de chacun.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné l'amendement ; à titre personnel, j'émet un avis de sagesse. Des conseils régionaux mènent effectivement ce type de politiques, mais c'est au Gouvernement de décider s'il veut en faire une politique nationale. Je dois dire que je ne partage pas votre optimisme sur les ZFE.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Les taxis sont éligibles, en tant que personnes morales, au bonus écologique et à la prime à la conversion pour l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable. La prime à la conversion est majorée dans les ZFE quand une collectivité territoriale accorde la même aide de 1 000 euros que l'État. Les taxis disposent donc déjà des outils nécessaires pour investir dans un nouveau véhicule. Les professionnels à qui j'en ai parlé savent utiliser ces instruments et en sont plutôt satisfaits. Je vous invite à retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Thierry Michels.

M. Thierry Michels. Madame la ministre, monsieur le rapporteur spécial, je vous remercie pour vos explications. Il s'agit de voir comment nous pouvons développer ces

dispositifs dans tout le pays. Nous devons réfléchir à l'élaboration d'un service dédié à nos concitoyens les plus fragiles, de manière qu'ils puissent bénéficier de ces mobilités. En attendant, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2112 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 2245.

M. Jean-Luc Fugit. Vous le savez, la pollution de l'air représente l'un des principaux risques environnementaux pour notre santé. Les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) jouent le rôle essentiel de surveillance réglementaire de la concentration de polluants, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept ; leur travail nous permet d'élaborer des politiques visant à l'amélioration de la qualité de l'air, comme les ZFE mobilité dont l'objet n'est pas d'exclure les personnes mais les polluants, n'en déplaise à M. le rapporteur spécial.

Le financement des AASQA est assuré par des subventions de l'État et des collectivités locales, ainsi que par des dons libérateurs de la TGAP-Air – taxe générale sur les activités polluantes relatives à la pollution atmosphérique – des industriels. Les AASQA ont des besoins financiers de plus en plus importants car elles doivent faire face aux impératifs de mise à niveau de la surveillance réglementaire tout en réalisant des investissements pour connaître les polluants non pris en compte dans la surveillance réglementaire.

Aussi l'amendement vise-t-il à augmenter le soutien financier de l'État aux AASQA de 10 millions d'euros, montant correspondant aux besoins calculés par la Fédération Atmo France, qui rassemble toutes ces associations.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Quand on exclut les véhicules, on exclut les personnes qui les occupent. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Le niveau des subventions versées par l'État aux AASQA sera de 23 millions d'euros en 2022, soit plus de 6 millions supplémentaires par rapport au budget précédant la crise du covid-19, ce qui représente une hausse de 35 %. Ces financements supplémentaires doivent pallier l'érosion naturelle de la TGAP-Air, consolider et pérenniser les travaux relatifs aux polluants émergents et non encore réglementaires, renforcer l'expertise française, accroître l'influence de notre pays dans les instances de normalisation européennes et affermir la position de la France dans les contentieux et les négociations à venir sur la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air.

La somme de 1 million d'euros versée aux AASQA à la suite de la décision du Conseil d'État, au titre du premier semestre 2021, n'a pas été prise en compte dans la budgétisation. Ce budget doit être utilisé en faveur d'actions complémentaires, donc vous comprenez bien qu'une subvention exceptionnelle s'ajoutant aux financements supplémentaires déjà prévus n'apparaît pas nécessaire. Voilà pourquoi je vous propose de retirer l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Je reconnais que des crédits ont été alloués à la suite de la décision du Conseil d'État de cet été, sauf qu'ils ne bénéficient pas à l'ensemble des AASQA

mais à certaines d'entre elles. N'oublions pas en outre que d'autres mesures, portant notamment sur les pesticides, nécessiteront de débloquer des moyens.

Je retire l'amendement, mais il faut étudier très précisément la situation des AASQA pour éviter de rencontrer des problèmes.

M. Hubert Wulfranc. Je reprends l'amendement !

(L'amendement n° 2245 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1040.

M. Gérard Leseul. Il vise à annuler la baisse de 180 millions d'euros des crédits du FPRNM. Il s'agit d'une diminution très importante qui envoie un très mauvais signal à un moment où l'État devrait massivement investir dans l'accompagnement des projets d'adaptation au changement climatique portés par l'ensemble des collectivités territoriales.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné l'amendement. Les crédits du FPRNM, dit fonds Barnier, ont été complètement budgétisés l'an passé. La réforme a permis de porter les AE à 415 millions d'euros dans la LFI pour 2021, mais 160 millions d'euros de cette enveloppe soldaient des engagements antérieurs du Fonds ; en outre, une dépense de 50 millions d'euros avait été prévue pour faire face aux suites de la tempête Alex. Voilà pourquoi les crédits étaient aussi élevés en 2021.

Je comprends votre préoccupation, mais la ligne budgétaire du FPRNM, qui s'élève à 235 millions d'euros dans le PLF, semble suffisante par rapport aux dépenses réellement effectuées les années précédentes. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Je partage l'argumentaire de M. le rapporteur spécial : il n'y a pas de baisse réelle, simplement la fin des mesures transitoires consécutives à la budgétisation du Fonds Barnier. Les ressources de 235 millions d'euros permettront de couvrir l'intégralité des actions de prévention des risques déjà engagées ou à venir des collectivités. J'émetts donc un avis défavorable à l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je vais soutenir l'amendement car les collectivités territoriales rencontrent de gros problèmes de financement pluriannuel des travaux d'adaptation. Les expertises sont longues et coûteuses, ce constat nous renvoyant à la question des capacités d'expertise dont dispose notre pays en matière d'adaptation. En outre, les exemples de difficulté à engager concrètement les fonds sur le terrain sont multiples. Je pense notamment aux aménagements d'une rivière qui passe dans la vallée de l'Austreberthe ou à des travaux de trait de côte. Tout cela m'incite fortement, comme je l'ai dit lors de mon intervention liminaire, à soutenir l'amendement de notre collègue.

(L'amendement n° 1040 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir les amendements n° 1065 et 1066, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Gérard Leseul. Comme les précédents, ces amendements sont très liés à ce que nous connaissons dans nos territoires. Plus de deux ans après l'accident de Lubrizol et alors que le Gouvernement avait promis une augmentation de 50 % du nombre d'inspections d'installations classées d'ici à la fin du quinquennat – nous y arrivons –, les syndicats des secteurs concernés dénoncent une diminution du temps consacré à chaque inspection et une détérioration des conditions de travail des inspecteurs.

En Normandie, les syndicats ont aussi critiqué la récente annonce d'un projet de suppression de postes au sein de la DREAL. Or, comme le rappelle le syndicat national des ingénieurs de l'industrie et des mines dans un communiqué publié le 11 octobre dernier, l'augmentation promise des effectifs à la suite de l'accident de Lubrizol doit être suivie d'effet et s'inscrire dans la durée, ce qui n'est pas le cas à ce jour.

L'amendement n° 1065 vise donc à affecter 35 millions d'euros supplémentaires, et l'amendement de repli n° 1066 10 millions supplémentaires, à la réalisation d'expertises et de contrôles de qualités des installations classées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné ces amendements, auxquels je suis tout à fait favorable à titre personnel. J'expliquerai pourquoi lors de la présentation de mon prochain amendement, presque identique à ceux-ci.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Il est défavorable à la fois aux amendements de M. Leseul et au vôtre à venir, monsieur le rapporteur spécial. En effet, j'ai présenté, le 18 octobre dernier, le plan d'action Tous résilients face aux risques, qui fait suite à mon engagement, pris en septembre 2020, d'embaucher trente nouveaux inspecteurs des installations classées en 2021 et vingt autres en 2022, le présent projet de loi de finances concrétisant cette annonce. Ces renforts devant permettre d'augmenter les contrôles sur site de 50 % par rapport à 2018, vos amendements sont donc déjà satisfaits : abonder le programme 217 à cette fin n'est pas nécessaire.

S'agissant de la Normandie, j'ai eu l'occasion de répondre en détail aux sénateurs sur ce sujet lors d'une audition. Si vous le souhaitez, je vous transmettrai ma réponse – qui est un peu longue – mais, en substance, j'expliquais qu'il s'agissait d'une question d'affichage et non de moyens réels.

(Les amendements n° 1065 et 1066, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2191.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. C'est un amendement qui a toute son importance, surtout après ce que vous venez de dire, madame la ministre, car j'estime que trente postes ne sont pas suffisants. En effet, lorsque j'ai commencé à être rapporteur spécial pour cette mission, lors du PLF pour 2018 – c'est-à-dire avant l'accident de Lubrizol et l'incendie de la station d'épuration d'Achères –, le directeur général de la prévention des risques nous avait expliqué qu'il manquait 200 postes pour assurer ne serait-ce que convenablement

les missions d'inspection des installations classées. Je rappelle à cet égard qu'un inspecteur supervise en moyenne 420 sites différents.

Ainsi, afin d'assurer une inspection correcte des sites classés et de tenir compte des événements précités, je propose, par cet amendement qui n'a pas été adopté par la commission des finances, l'embauche de 200 ETP.

(L'amendement n° 2191, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 200.

Mme Danielle Brulebois. Cet excellent amendement de notre collègue Véronique Riotton vise à sécuriser la volonté du législateur s'agissant de la loi AGECE – loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire –, laquelle prévoit une prise en charge minimale de 20 % du coût estimé de réparation de certains produits. Alors qu'un nouveau décret a révisé le montant de cette prise en charge à 10 %, nous estimons qu'il s'agit d'un très mauvais signal envoyé au consommateur, alors même que l'objectif de cette mesure est d'accroître l'accessibilité financière de la réparation pour les particuliers. En effet, une prise en charge de 20 % du coût de la réparation ne permet déjà pas de passer sous le seuil de 33 % du prix neuf du produit, identifié par l'ADEME comme le déclencheur de la décision de réparer.

L'amendement vise donc à abonder de 120 millions d'euros supplémentaires le programme *Prévention des risques* de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* du PLF pour 2022, de sorte que nous disposions des fonds suffisants pour atteindre ce taux de 20 %.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement, auquel je suis tout à fait favorable à titre personnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Promulguée en février 2020, la loi AGECE prévoit la constitution de fonds pour prendre en charge une partie du coût des réparations des produits relevant des filières à responsabilité élargie du producteur, les réparations devant être effectuées auprès des réparateurs labellisés, hors garantie légale et commerciale.

Nous avons déjà eu ce débat, mais je suis tout à fait disposée à l'avoir à nouveau : vous craignez que le taux de 20 % de prise en charge des réparations pour le consommateur ne soit pas respecté en raison d'un abondement insuffisant des fonds de la part des éco-organismes et, en conséquence, vous souhaitez compenser le manque à percevoir par l'octroi de 120 millions d'euros de crédits supplémentaires au programme 181.

Je rappelle que le taux de 10 % fixé par le décret générique, valable pour toutes les filières REP, n'est qu'un plancher. C'est la définition des modalités de financement par chaque éco-organisme qui, de fait, permet de satisfaire l'objectif prévu par la loi AGECE.

Ainsi, s'agissant de la filière des équipements électriques et électroniques, le montant annuel de 70 millions d'euros que prévoyait la loi AGECE, et que nous pensions être juste, s'est révélé insuffisant. C'est pourquoi nous l'avons rectifié en le

portant à 102 millions d'euros. Dans l'arrêté du 27 octobre 2021 auquel vous faites allusion, nous sommes donc allés plus loin que ce que vous aviez voté dans la loi AGECE, en augmentant de près de 50 % le montant devant être alloué par cette filière, afin de tenir compte des nouvelles études de l'ADEME. L'intention du législateur est donc respectée : je le répète, les montants sont supérieurs à ce que vous avez voté – et moi aussi d'ailleurs – dans le cadre de la loi AGECE.

Par ailleurs, les éco-organismes devront prochainement proposer les modalités d'emploi des fonds, s'agissant notamment des produits ciblés pour le financement des réparations, avec des participations financières qui pourront être supérieures à 20 % du coût de la réparation.

Je précise enfin que, d'un point de vue formel, le principe d'une enveloppe au sein du budget de l'État pour un éventuel abondement des fonds de réparation et de réemploi n'est pas adapté car, je le rappelle, ceux-ci sont financés par les contributions des producteurs par l'intermédiaire des éco-organismes.

Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable sur cet amendement, mais tout en insistant à nouveau sur le fait que l'intention du législateur lors du vote de la loi AGECE est plus que respectée, étant donné que l'État va plus loin que ce qui était initialement prévu.

M. Jean-René Cazeneuve. Très bien !

(L'amendement n° 200 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2190.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Il vise à allouer 110 millions d'euros de crédits supplémentaires à l'action 12 *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)* du programme 181, tout en souhaitant que le Gouvernement lève le gage sur lequel l'amendement s'appuie.

L'ADEME est aujourd'hui sollicitée pour le pilotage de nombreuses lignes de crédits du plan de relance, telles que celles relatives à la rénovation énergétique des bâtiments, à l'hydrogène, à la décarbonation de l'industrie, ou encore à l'économie circulaire. Au total, l'Agence estime à 1,8 milliard d'euros les crédits supplémentaires issus du plan de relance qu'elle aura à orienter et à affecter, dont 800 millions d'euros en 2021. Cependant, malgré tout le professionnalisme des personnels de l'ADEME, il est clair que les objectifs fixés ne seront pas atteints en l'absence d'investissements additionnels, notamment à destination du Fonds chaleur : 100 des 110 millions d'euros que l'amendement tend à allouer à l'ADEME pourraient y être consacrés.

Par ailleurs, si votre mémoire est bonne, la gestion du plan de relance devait conduire à accroître les effectifs de l'ADEME, de manière contractuelle et limitée dans le temps. Par souci d'efficacité, l'Agence avait demandé que ces embauches aient lieu dans le cadre de CDI de projet, même si ce sont bien 120 intérimaires qui ont été recrutés. Or, faute de crédits suffisants pour les rémunérer, ces derniers auront quitté leur poste d'ici à l'été 2022 et ne pourront donc continuer à suivre ces investissements, qui représentent pourtant souvent des dossiers industriels très importants. Afin de répondre aux inquiétudes de l'ADEME, 10 des 110 millions d'euros que vise à lui allouer cet amendement pourraient être utilisés pour prolonger ces 120 contrats.

La commission a rendu un avis défavorable sur cet amendement. Pour ma part, je donnerai un avis favorable à titre personnel sur les amendements n^{os} 1902 et 1909 que nous examinerons dans un instant : ils portent sur le même sujet et n'ont pas été discutés en commission.

(L'amendement n^o 2190, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir les amendements n^{os} 1902 et 1909, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Ils visent en effet tous deux à renforcer les moyens de l'ADEME.

L'amendement n^o 1902 tend à renforcer les financements dédiés aux projets de transition écologique pilotés par les collectivités territoriales, car nous avons besoin d'elles pour avancer. Ces projets, dont je vous épargnerai la liste, sont nombreux et vont des investissements dans les espaces naturels aux opérations d'agroforesterie, en passant par la rénovation thermique des bâtiments.

Quant à l'amendement n^o 1909, qui est complémentaire, il vise à accorder des crédits supplémentaires à l'ADEME pour former les agents des collectivités territoriales à la conception et à l'application de budgets verts, c'est-à-dire qui tiennent compte de l'impact sur le climat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis, à titre personnel, favorable aux deux amendements.

(Les amendements n^{os} 1902 et 1909, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 1742 et 1910.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 1742.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de ma collègue Nathalie Bassire vise à abonder les crédits de l'ADEME, afin d'offrir de nouvelles formations aux agents territoriaux, sur lesquels nous comptons beaucoup pour appliquer certaines mesures, telles que le plan Climat. Un total de 707 collectivités se sont à ce jour engagées dans ce dispositif, mais il est fréquent que les agents territoriaux éprouvent des difficultés pour assumer sa composante technique. Il importe donc, comme le soutient ma collègue, de donner les moyens à l'ADEME pour les former.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 1910.

M. Gérard Leseul. Il nous semble effectivement très important d'aider les collectivités locales dans la construction de leurs budgets verts. Il s'agit d'une proposition modeste, représentant 1 million d'euros, mais j'estime qu'il faut la voter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Favorable à titre personnel : ils sont dans la lignée de l'amendement que j'ai défendu précédemment.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable : c'est au CNFPT – Centre national de la fonction publique territoriale – de dispenser des formations aux agents des collectivités.

(Les amendements identiques n^{os} 1742 et 1910 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n^o 1028.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Il vise à augmenter les fonds alloués à l'Office national des forêts, dans le but, entre autres, de maintenir ses effectifs face aux enjeux climatiques, ainsi que de répondre à la crise structurelle qu'il traverse et qui est entretenue par un sous-investissement chronique, d'ailleurs dénoncé par la Cour des comptes. Des investissements conséquents doivent être engagés et le maintien des effectifs doit être assuré.

Madame la ministre, les agents de l'ONF sont de moins en moins nombreux sur le terrain et le soutien qu'ils apportaient aux collectivités devient désormais totalement insuffisant, alors même que ces dernières se lancent dans des projets d'exploitation forestière, ou encore de production de bois décheté. Les collectivités ont donc besoin de manière évidente d'un accompagnement, mais l'ONF n'a plus les moyens de le leur fournir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. L'affaiblissement de l'ONF est en effet un problème majeur. Cette situation a perduré en 2021, le déficit de l'Office devant s'approcher des 50 millions d'euros en fin d'année et son endettement des 450 millions.

Vous l'avez rappelé, le PLF pour 2022 prévoit également quatre-vingt-quinze nouvelles suppressions de postes, sachant que les effectifs de l'ONF devraient être réduits de 475 emplois au total au cours des cinq prochaines années. Il s'agit d'une contrainte dramatique pour l'établissement, qui ne parvient plus à assurer ses missions pourtant essentielles, y compris celle de la surveillance de la bonne santé des forêts.

Je suis donc favorable à titre personnel à cet amendement, qui n'a pas été examiné par la commission, ainsi qu'à l'amendement n^o 2330 que Mathilde Panot présentera ensuite et qui porte sur le même sujet.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Je rappelle que le ministère de la transition écologique soutient de manière constante le financement des missions d'intérêt général de l'ONF ; ce budget est d'ailleurs encore en augmentation cette année, dans le cadre du nouveau contrat passé en juillet 2021 entre l'État et l'ONF pour la période 2021-2025. Ces missions sont absolument essentielles et leur financement augmentera de plus de 2,5 millions d'euros chaque année de 2022 à 2024.

J'ajoute que de manière générale, en France, nous devons réorganiser notre politique de la forêt, et que cette exigence va bien au-delà du simple cas de l'ONF. Nous traitons en ce moment même cette question, à la fois en amont et en aval, dans le cadre des Assises de la forêt et du bois qui se sont

ouvertes le 19 octobre dernier et font se rencontrer tous les acteurs concernés. Une telle concertation devrait nous permettre de mener enfin une politique intégrée et générale, au lieu de fonctionner en silo.

Je suis très attentive à ce qui va se passer lors de ces Assises, parce que nous avons besoin – je vous rejoins tous sur ce point – d’une politique de la forêt qui permette non seulement de faire face aux conséquences du réchauffement climatique, car la forêt est un puits de carbone, mais aussi de faire en sorte que la forêt elle-même soit résistante et résiliente face à ces effets. Je rappelle qu’avec l’augmentation des températures, le climat va se transformer ; nous devons d’ores et déjà anticiper ce changement, dix ou quinze ans avant qu’il ne se produise, afin que notre forêt soit suffisamment forte et que nous disposions d’une filière forestière, en aval, qui nous permette aussi de subvenir à nos besoins, notamment dans le domaine de la construction où nous privilégions le bois. C’est un problème global et l’ONF aura évidemment un rôle essentiel à jouer en la matière. (*M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis, applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous avez raison : comme je vous l’ai dit tout à l’heure, nous partageons les constats que vous formulez. Cependant, nos avis divergent s’agissant des mesures à prendre. Vous avez raison : dans notre pays, le secteur de la première transformation du bois va mal et un nombre incroyable de grumes de bois est exporté vers l’Asie, à tel point que les scieries du Jura, de Bourgogne et de Franche-Comté ont du mal à s’approvisionner localement et ne peuvent plus assurer la construction de maisons en bois ; c’est toute la chaîne de production qui s’en trouve ralentie. Les chiffres à ce sujet sont certes assez contradictoires, mais, quoi qu’il en soit, ce n’est pas normal.

Ensuite – c’est le deuxième point –, notre forêt elle-même ne va pas très bien, elle non plus. En effet, comme vous l’avez dit, le réchauffement climatique accroît le risque de maladies et la prolifération de parasites tels que les scolytes, qui gagnent beaucoup de terrain et menacent les résineux. Il faut trouver des moyens pour s’en prémunir. Ce que propose cet amendement de nos collègues – nous les soutenons, bien évidemment –, c’est d’augmenter de 50 millions d’euros le budget de l’ONF, qui est la seule structure organisée ayant la capacité technique d’apporter un bout de réponse à ces problèmes. Les filières, bien entendu, doivent y participer avec lui, et vous avez raison d’encourager la coopération avec les filières ; mais en l’espèce, l’urgence climatique impose cette urgence budgétaire. Nous pourrions ensuite nous organiser pour faire en sorte d’aider les filières à répondre aux attentes des uns et des autres.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Madame la ministre, je suis tout à fait d’accord avec ce que vous dites : l’élargissement des missions de l’ONF, notamment celles que vous avez citées, est essentiel ; nous y adhérons totalement. Le problème, c’est que nous ne cessons d’élargir les missions de l’Office tout en réduisant le nombre d’agents dont il dispose, et nous allons très vite arriver aux limites de l’exercice. Je peux vous le dire : il y a trop peu d’agents sur le terrain et même si vous nous dites que les budgets augmentent progressivement, ce n’est pas ce que nous constatons. Il y a de moins en moins d’agents chaque année.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. J’en profiterai pour défendre l’amendement suivant, qui concerne lui aussi l’Office national des forêts.

Madame la ministre, les suppressions de postes continuent à l’ONF, bien qu’il ait déjà perdu quasiment la moitié de ses effectifs : alors qu’il comptait 15 000 agents au milieu des années 1980, il n’y en a plus que 8 000 aujourd’hui pour administrer l’ensemble de nos forêts publiques. Une telle évolution a des conséquences très directes, puisque la charge moyenne d’un agent est passée de 800 à 1 700 hectares de forêt – les chiffres varient de 900 à 4 000 hectares en fonction des départements.

Quelle est la conséquence de cette politique ? Rappelez-vous, lors de l’examen du PLF pour 2021, nous avions réussi à faire adopter le principe d’un moratoire sur la baisse des effectifs de l’ONF ; mais en deuxième lecture, le Gouvernement avait fait en sorte – par un jeu avec le Sénat – de revenir sur cette décision. Par conséquent, le PLF pour 2022 prévoit de nouveau la suppression de 95 postes, et la tenue d’Assises de la forêt ne change absolument rien à cela.

Vous l’avez d’ailleurs dit vous-même, madame la ministre : nous avons besoin d’un service public forestier. Nous en avons besoin d’abord parce que nous faisons face à une souffrance énorme ; je rappelle à ce propos que depuis 2000, une cinquantaine d’agents de l’ONF se sont suicidés – rapporté aux effectifs, pour que tout le monde comprenne, c’est davantage qu’à France Télécom. Nous perdons de l’expertise publique à un moment où, du fait notamment du dérèglement climatique, nous avons besoin de personnes capables d’observer les forêts en s’appuyant sur une connaissance précise de leurs parcelles. Nos puits de carbone s’amenuisent – c’est ce que pointe le Haut Conseil pour le climat (HCC) – et le modèle industriel de la forêt s’impose à certains endroits de manière très forte, avec des coupes rases et des plantations en monoculture qui rendent les forêts moins résilientes face aux maladies et au dérèglement climatique.

Ce que vous nous dites ne devrait donc pas aller à l’encontre du renforcement du service public forestier.

(L’amendement n° 1028 n’est pas adopté.)

M. le président. L’amendement n° 2330 de Mme Mathilde Panot est défendu.

Quel est l’avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J’y suis favorable.

(L’amendement n° 2330, repoussé par le Gouvernement, n’est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l’amendement n° 2359.

Mme Aude Luquet. Il vise à soutenir les projets de plantation d’arbres dans les villes. Nous le savons tous : les arbres, notamment hors forêt, concourent à lutter à la fois contre le changement climatique, contre la pollution atmosphérique et contre les îlots de chaleur engendrés par le phénomène de bétonisation. Dans le cadre du plan de relance, le Gouvernement a déployé le programme Plantons des haies !, doté de 50 millions d’euros, à destination des agriculteurs. Il convient d’avoir la même ambition pour promouvoir un grand

programme de plantation d'arbres dans nos villes, en soutien aux initiatives locales. Le Finistère veut par exemple planter 500 000 arbres et la Vendée, plus de 1 million d'ici 2030 ; quant à la ville de Nice, elle a annoncé le chiffre de 280 000 arbres pour 2026.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. L'amendement me pose plusieurs problèmes. D'abord, même si ce n'est pas le plus important, la végétalisation des territoires urbains relève avant tout de la responsabilité des communes. Ensuite, je l'ai dit, il me semble que c'est surtout l'ONF qui se trouve en grande difficulté. Je pourrais toutefois donner un avis favorable, mais le vrai problème réside dans le fait que vous gagiez l'amendement sur une diminution des crédits alloués au programme *Service public de l'énergie*, pourtant indispensable dans le cadre de la transition énergétique. Si le Gouvernement lève le gage et seulement à cette condition, j'y serai favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Je rappelle que le soutien à la renaturation ne passe pas seulement par des interventions financières ; vous venez en particulier de voter la loi « climat et résilience », qui adresse à la nation un signal très fort et qui nous fixe des objectifs très ambitieux en la matière.

Ensuite, la plantation d'arbres s'inscrit nécessairement dans des perspectives d'aménagement global du territoire. Je me bats en ce moment même à la COP26 pour que les engagements en matière de plantations d'arbres n'aboutissent pas à un solde de tout compte – il suffirait alors de planter dix arbres, par exemple, pour que le problème soit considéré comme résolu. De notre point de vue, il faut donc vraiment que de telles actions soient intégrées dans une politique globale. Par ailleurs, comme l'a dit M. le rapporteur spécial, elles relèvent avant tout d'initiatives locales, conduites par les collectivités ou par des propriétaires privés ; plusieurs modes de financement sont déjà accessibles aux aménageurs et leur permettent d'intégrer la plantation d'arbres dans leurs projets.

Je rappelle que dans le cadre de France relance, l'État a engagé un programme de soutien sans précédent en faveur de la remobilisation des friches urbaines, qui est doté de 650 millions d'euros et complète celui dédié à la reconstitution de nos forêts sinistrées par les dépérissements. Ce sont désormais 300 millions d'euros qui sont consacrés au soutien à la forêt et à la filière bois. Cet effort de l'État pour soutenir l'adaptation de nos territoires et de nos forêts au changement climatique sera d'ailleurs prolongé : le plan France 2030, annoncé par le Président de la République, consacrera 500 millions d'euros au développement de la filière de la forêt et du bois. Cela complète ce que nous avons dit à propos des amendements précédents.

Il ne me semble donc pas opportun d'engager encore davantage le budget de l'État en la matière, aux dépens d'autres actions également importantes si nous voulons maîtriser le changement climatique. Avis défavorable.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, Mme Luquet ?

Mme Aude Luquet. Compte tenu de vos explications, je vais le retirer, mais vous avez bien compris que c'était un amendement d'appel. Nous aurons à nouveau l'occasion de discuter, lors de l'examen du projet de loi 3DS – relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et

portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale –, de la manière dont nous pouvons protéger les arbres hors forêt.

(L'amendement n° 2359 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1934.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Il vise à créer un fonds de compensation des nuisances sonores des lignes ferroviaires à grande vitesse, sur le modèle des fonds existants pour les aéroports d'Orly et de Roissy. Ses ressources pourraient être attribuées aux riverains des lignes ferroviaires à grande vitesse, notamment pour le financement de travaux d'isolation et de protection phonique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je ne sais pas comment a été calculé le montant que vous comptez allouer à ce fonds et je sais que l'article 40 est contraignant, mais je ne peux pas donner un avis favorable à un amendement qui affaiblirait Météo-France et l'IGN, à moins évidemment que le Gouvernement ne lève le gage.

(L'amendement n° 1934, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 2215.

Mme Hélène Zannier. Il s'agit d'un sujet qui vous tient à cœur, madame la ministre, je le sais bien, puisqu'il concerne encore une fois les anciens mineurs. Mon collègue Thibault Bazin et moi-même avons récemment mené une mission d'information sur le régime de sécurité sociale des mines ; dans ce cadre, nous avons procédé à de nombreuses auditions à tous les niveaux – syndicats mais aussi directions générales – et recueilli de nombreux témoignages. Les anciens mineurs sont très inquiets pour leur avenir et pour la préservation de leurs droits, d'autant plus qu'une COG – convention d'objectifs et de gestion –, qui s'est conclue après notre rapport, a annoncé notamment la fin de la CANSSM – Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines ; cela a été très mal reçu par les syndicats, qui ont eu le sentiment d'avoir été exclus de la réflexion.

L'amendement, qui propose d'augmenter de 20 millions d'euros le budget de l'ANGDM – Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs –, permettrait à cette dernière de mener des actions innovantes, par exemple en faveur du maintien à domicile des personnes âgées, mais aussi de créer un guichet unique pour les mineurs, qui se trouvent totalement démunis face à la multitude des dispositifs existants et ne savent plus où se rendre pour se renseigner.

Une telle demande n'émane évidemment pas des directions générales ni des membres de la COG ; elle provient des syndicats et des mineurs eux-mêmes, dont nous avons recueilli les témoignages. Je me doute que l'amendement ne sera pas adopté mais c'est à peu près la quatrième fois – je suis très obstinée – que je tente d'obtenir des moyens supplémentaires en faveur des mineurs ; je finis donc par maîtriser quelque peu les argumentaires à ce sujet.

Alors qu'une rumeur terrible circule à propos de l'avenir des droits des anciens mineurs, pourriez-vous au moins rassurer toutes les personnes qui se sont adressées à moi,

notamment des maires, et garantir la préservation de ces droits – dans le cas où vous donneriez un avis défavorable aux 20 millions proposés? (*Mme la ministre sourit.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Avis favorable. Je souhaite absolument que le Gouvernement nous rassure sur ce sujet.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Barbara Pompili, ministre. Je vais évidemment essayer de rassurer Mme la députée et M. le rapporteur spécial. Le Gouvernement est très attaché – et je le suis moi-même à titre personnel – à garantir les droits des mineurs. Il convient toujours – nous en avons déjà discuté – de distinguer les prestations qui sont versées au titre du programme 174 *Énergie, climat et après-mines* – prestations de chauffage, de logement et de retraite anticipée –, de celles qui sont financées par le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS), qui sont des aides extralégales d'action sanitaire et sociale. La baisse du budget de l'ANGDM, qui relève du programme 174, est cohérente eu égard à la diminution du nombre de bénéficiaires; celle-ci est de l'ordre de 6 % par an, ce qui devrait faire passer le nombre d'attributaires de 90 000 en 2021 à 84 000 environ en 2022.

Pour rassurer vraiment vos interlocuteurs, j'ajoute qu'il n'est pas exact de dire que la prise en charge des anciens mineurs est mise en péril. En effet, contrairement au reste de la population, les anciens mineurs, leurs conjoints et leurs enfants de moins de 18 ans ont droit à la prise en charge à 100 % de leurs soins.

S'agissant des contentieux, que vous avez également évoqués, ils sont également pris en charge directement par l'État, depuis que la liquidation de Charbonnages de France s'est achevée, à la fin de l'année 2018. Ils concernent essentiellement les dossiers de reconnaissance de maladies professionnelles et de fautes inexcusables de l'employeur, par exemple pour les cas d'exposition à l'amiante, ainsi que ceux qui ont trait au préjudice d'anxiété. En 2021, 11 millions d'euros ont été affectés à cette dépense, qui est directement supportée par le programme 174. Vous pouvez donc vraiment rassurer vos interlocuteurs: les rumeurs qu'ils ont entendues sont bien des rumeurs qui n'ont aucun fondement, et aucune baisse des droits n'est envisagée.

Je vous propose de retirer votre amendement, sans quoi mon avis sera défavorable; mais j'espère que tout le monde est bien rassuré sur ce point.

M. le président. Madame Zannier, maintenez-vous votre amendement?

Mme Hélène Zannier. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Je suis ravie que notre collègue maintienne cet amendement, que le groupe Socialistes et apparentés soutient bien évidemment. Vous nous avez rassurés quant au maintien des prestations des mineurs, madame la ministre, mais qu'en est-il de l'avenir des œuvres du régime minier? De nombreux centres de santé pour mineurs ne relèvent pas du régime général. Plusieurs doivent bientôt être construits, mais leur financement suscite de fortes inquiétudes.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La trésorerie prévisionnelle de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs présente une situation préoccupante: à la fin de l'année 2021, elle devrait être comprise entre 8 et 9 millions d'euros, c'est-à-dire une dizaine de jours de réserve au maximum. Une telle situation justifie, je crois, que l'on abonde les crédits de l'ANGDM.

(*L'amendement n° 2215 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2320.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je tiens particulièrement à cet amendement, qui constitue une sorte de conclusion aux cinq rapports que j'ai rédigés cette année sur la politique de l'écologie et la prévention des risques. Il dénonce l'affaiblissement continu, au cours du quinquennat, du ministère de la transition écologique et de ses opérateurs, qui jouent pourtant un rôle essentiel.

Dans le projet de loi de finances pour 2022, 347 postes sont supprimés pour l'ensemble de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* et 270 postes pour le seul ministère et ses opérateurs. L'année dernière déjà, 947 équivalents temps plein ont été supprimés, et plus de 5 000 au cours des cinq dernières années. Au total, 15 % des postes auront été supprimés sous la présidence d'Emmanuel Macron. Vous n'êtes pas entièrement responsable de cette situation, madame la ministre, car vous avez pris vos fonctions en cours de quinquennat, mais vous n'en avez pas moins une responsabilité.

Le Syndicat national de l'environnement (SNE) dénonce « un démantèlement du pôle ministériel de la transition écologique ». Du fait de ces baisses d'effectifs, le ministère et plusieurs opérateurs voient désormais leur rôle limité à celui de guichets pour les acteurs privés, et sont incapables même de contrôler la destination et l'usage des fonds qu'ils distribuent.

Par cet amendement, je demande donc, au minimum, le maintien des 347 postes qui doivent être supprimés dans le projet de loi de finances pour 2022.

(*L'amendement n° 2320, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2028.

M. Gérard Leseul. Dans le droit fil de ce que vient de dire M. le rapporteur spécial, nous souhaitons, par cet amendement, alerter l'Assemblée et le Gouvernement sur la baisse des moyens alloués aux services régionaux de l'État chargés des politiques de développement durable et demander que de nouveaux moyens leur soient attribués.

Les interlocuteurs privilégiés des collectivités, c'est-à-dire les DREAL, les DIRM et les DIR, voient l'ensemble de leurs moyens diminuer. Le projet de loi de finances pour 2022 prévoit une baisse de leurs effectifs de 249 ETP. Cette baisse nous apparaît tout à fait illégitime. Nous demandons donc une réallocation budgétaire afin de maintenir ces emplois au service des collectivités locales.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. J'y suis favorable.

(*L'amendement n° 2028, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 1476.

Mme Hélène Zannier. Le présent amendement, déposé à l'initiative de mon collègue Loïc Dombrevail, porte de nouveau sur un sujet qui vous tient à cœur, madame la ministre : la préservation de la faune sauvage.

Le 1^{er} avril 2021, la France comptait 102 centres de soins de la faune sauvage et seulement 41 centres de soins multi-spécifiques – chaque centre de soins multisécifiques couvre en moyenne 2,5 départements. Seulement 30 % du budget de ces centres émane de fonds publics – subventions et aides –, soit moins de 45 000 euros par an et par centre.

Ces centres prennent en charge près de 100 000 animaux en détresse chaque année et sont essentiels pour la préservation de la faune sauvage. Pour avoir moi-même visité plusieurs d'entre eux, je tiens à préciser que les animaux qui y sont accueillis ont très souvent été blessés du fait de l'activité humaine. Les centres de soins pour les animaux sauvages assurent un suivi des maladies connues ou émergentes, y compris des zoonoses graves telles que la rage ou la tuberculose. Il est donc indispensable de pérenniser leur fonctionnement.

Pour fonctionner correctement, ces centres doivent trouver 20 millions par an. Ils estiment pouvoir collecter 7 millions par eux-mêmes. Vous le devinez donc aisément : l'amendement demande à l'État d'abonder de 13 millions l'action 07 *Gestion des milieux et biodiversité* du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* dans le projet de loi de finances pour 2022.

Si cet amendement ne devait pas être adopté, pourriez-vous tout au moins nous préciser, madame la ministre, quelles mesures vous envisagez à l'avenir pour soutenir ces centres ? Une étude de leurs besoins visant à évaluer précisément les fonds nécessaires à leur fonctionnement me paraît indispensable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. La commission n'a pas examiné cet amendement. Avis de sagesse.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Je remercie M. Dombrevail pour cet amendement et je félicite tous ceux qui, avec lui, ont participé à l'élaboration de la proposition de loi visant à lutter contre la maltraitance animale et conforter le lien entre les animaux et les hommes. Ce texte devrait bientôt être adopté par le Parlement, ce dont je me félicite à titre personnel et au nom du Gouvernement. Il s'inscrit, en effet, dans le droit fil de l'approche que nous défendons.

L'amendement n° 1476 vise à garantir le fonctionnement pérenne des centres de soins de la faune sauvage, qui ont pour mission d'accueillir des espèces animales sauvages en détresse et de les soigner dans l'objectif de les relâcher dans la nature. Leur financement repose principalement sur le bénévolat, les dons, le mécénat et parfois sur des subventions de certaines collectivités territoriales ou de certaines DREAL. Leur situation financière est fragile, en effet, du fait d'un système de financement précaire.

Ayant été alertées sur cette fragilité financière, qui s'est accentuée du fait de la crise sanitaire et de la baisse du mécénat et de l'aide des collectivités territoriales, nous avons décidé, avec Bérange Abba, secrétaire d'État chargée de la biodiversité, le versement d'une aide exceptionnelle cette année, à hauteur de 5 000 euros par centre, quelle que soit la taille du centre.

Nous avons également souhaité que le ministère de la transition écologique définisse un modèle de financement plus structurant pour ces centres. S'il est évidemment utile de les soutenir en cas de difficulté, il l'est plus encore de les aider à trouver un modèle de fonctionnement pérenne.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable sera donc sollicité pour une mission de quatre mois destinée à identifier les ajustements réglementaires nécessaires pour un meilleur fonctionnement des centres et à proposer un système de financement pérenne.

Telle est l'annonce que je souhaitais vous faire ce soir. Elle devait intervenir lors de l'examen d'un amendement qui proposait que le Gouvernement remette un rapport au Parlement pour établir un diagnostic précis sur le fonctionnement des centres de soins de la faune sauvage et pour étudier les différentes pistes d'amélioration possibles. L'amendement en question ayant été jugé irrecevable, je vous annonce notre décision maintenant et je vous invite à retirer l'amendement n° 1476.

M. le président. Souhaitez-vous retirer l'amendement, madame Zannier ?

Mme Hélène Zannier. Oui, je le retire. Je vous remercie de cette bonne nouvelle, madame la ministre !

(*L'amendement n° 1476 est retiré.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2086.

Mme Marie-Noëlle Battistel, *rapporteure pour avis*. J'espère que nous aurons également une bonne nouvelle, madame la ministre ! (*Sourires.*)

L'amendement vise à alerter le Gouvernement sur la baisse continue de la subvention pour charges de service public du CEREMA depuis 2015 – elle n'est donc imputable uniquement à ce gouvernement. Dans leur rapport du mois de juillet dernier, le CGEDD et l'Inspection générale de l'administration (IGA) dénoncent une « trajectoire financière et budgétaire qui engage le pronostic vital du CEREMA ». Vous savez combien cet organisme joue un rôle important. Il est temps de réagir !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais j'y suis tout à fait favorable à titre personnel. Le CEREMA mérite d'être sauvé. Je reviendrai tout à l'heure sur ce sujet lorsque je présenterai l'amendement n° 2323.

M. le président. Avez-vous une autre bonne nouvelle à nous annoncer, madame la ministre ?

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Malheureusement, non !

Mme Marie-Noëlle Battistel, *rapporteure pour avis*. Oh !

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2086 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1634 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis. Il s'inscrit dans la continuité de l'amendement précédent et demande le transfert de 3 millions vers l'action 11 *Études et expertise en matière de développement durable* du programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie* afin de ramener la subvention pour charges de service public à son niveau de 2021 et permettre au CEREMA de mener à bien ses missions grâce au maintien de ses effectifs.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'espère qu'il recevra le même accueil du Gouvernement !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné l'amendement, mais j'y suis favorable à titre personnel.

Le rapport d'information sur la prolifération des plantes invasives et les moyens pour endiguer cette situation, rédigé par Nadia Essayan et Patrice Perrot au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, est très intéressant. Notons juste que des effectifs supplémentaires seront indispensables pour mettre en œuvre ses recommandations.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. L'amendement n° 1634 et les suivants portent sur le CEREMA. Je vais donc leur apporter une réponse globale.

Les moyens alloués au CEREMA sont cohérents avec le projet d'évolution de l'établissement, CEREM'Avenir. La qualité de ce projet est excellente et a conduit l'État à lui allouer un financement complémentaire de 12,3 millions sur quatre ans, de 2019 à 2022, au titre du Fonds pour la transformation de l'action publique (FTAP). Le CEREMA a également bénéficié du Fonds d'accompagnement interministériel des ressources humaines (FAIRH), à hauteur de 2,3 millions, au titre de 2020 et 2021.

Signe de la reconnaissance de la valeur de son expertise, le CEREMA a été identifié comme l'un des opérateurs essentiels pour la mise en œuvre du plan de relance. Il bénéficie, dans ce cadre, de plus de 45 millions pour appliquer certaines mesures.

Afin d'accompagner au mieux l'établissement dans sa transformation, le Gouvernement a fait le choix, dès le projet de loi de finances pour 2021, d'un allègement du schéma d'emplois de 10 ETP par rapport à celui qui était initialement prévu. Dans le présent projet de loi de finances, le schéma d'emplois du CEREMA est significativement allégé, de 40 ETP, contre une certaine les années précédentes, soit une différence de 60 ETP. Ce n'est certes pas la panacée, mais le Gouvernement a tenu compte du rôle attribué au CEREMA dans le cadre du plan de relance.

Pour toutes ces raisons, nous estimons que le projet de loi de finances pour 2022 accorde au CEREMA des moyens humains et financiers adaptés à ses missions. Avis défavorable sur l'amendement n° 1634 et les suivants ayant le même objet.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Je comprends votre argument, madame la ministre : moins 40 ETP, c'est mieux que moins 100 ETP les années précédentes ! Reste que près de 400 postes ont été supprimés au CEREMA depuis le début du quinquennat alors que ses missions n'ont cessé de croître.

L'expertise publique du CEREMA est absolument indispensable. Nous avons eu l'occasion d'en débattre à plusieurs reprises au cours des dernières années, dans le cadre de l'examen des projets de loi de finances, lorsque nous avons évoqué les difficultés rencontrées par le CEREMA, du fait d'effectifs insuffisants, dans son rôle d'accompagnement de l'État et des collectivités territoriales.

Des experts du CEREMA nous ont raconté qu'une collectivité leur avait un jour demandé si un pont allait s'écrouler, ce qu'une société privée avait affirmé. Sans le CEREMA, ce pont – un ouvrage d'art – aurait été détruit et reconstruit par ladite société. Plus on renonce à l'expertise publique d'acteurs indispensables, plus le secteur privé en profite, ce qui est extrêmement grave !

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Le CEREMA est en train de mourir. Vous choisissez de continuer à supprimer des emplois, alors que même le nouveau directeur que vous avez nommé il y a quelques années déclare que si l'on continue dans cette voie, ce sera fini. Prenez conscience de ce que vous faites.

On demande au CEREMA d'aller chercher des fonds propres tout en réduisant ses effectifs, ce qui est absolument contradictoire. Et trop de fonds propres d'origine privée nuiraient à l'indépendance nécessaire à son expertise et à ses outils de planification.

La première fois que j'ai défendu le CEREMA, Sébastien Lecornu, alors ministre chargé des collectivités territoriales, m'avait déclaré en marge de la réunion que le CEREMA était absolument indispensable mais que son maintien comme opérateur public pouvait poser question. Voilà la réalité : vous êtes en train de faire disparaître un opérateur public, et nous ne pourrions pas faire comme si nous ne savions pas.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Très bien !

(L'amendement n° 1634 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1031.

M. Gérard Leseul. Nous avons bien entendu la ministre, mais il n'est pas raisonnable de poursuivre la baisse des effectifs. Comme vient de le dire M. Coquerel, il est évident que nous sommes en train de tuer le CEREMA, l'ensemble des spécialistes de la question l'ont reconnu. Vous proposez de lui poser un petit pansement, mais il faut arrêter l'hémorragie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. À titre personnel, j'y suis favorable.

(L'amendement n° 1031, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2323 de M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, est défendu.

(L'amendement n° 2323, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2186 de M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, est défendu.

(L'amendement n° 2186, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2022 :

Suite de l'examen des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

Le Directeur

SERGE EZDRA