

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XVI^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Séances du lundi 31 octobre 2022

Compte rendu intégral



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



**PREMIÈRE
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	4965
2 ^e séance	5005
3 ^e séance	5053

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

41^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 31 octobre 2022

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE LAPORTE

1. **Projet de loi de finances pour 2023** (p. 4967)

SECONDE PARTIE (*SUITE*) (p. 4967)

Écologie, développement et mobilité durables (p. 4967)

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

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

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

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

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

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

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES)

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES)

M. Guy Bricout (LIOT)

Mme Huguette Tiegna (RE)

M. Pierre Meurin (RN)

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES)

M. Raphaël Schellenberger (LR)

Mme Florence Lasserre (Dem)

M. Gérard Leseul (SOC)

M. Henri Alfandari (HOR)

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

M. Hervé Berville, secrétaire d'État chargé de la mer

Mme Félicie Gérard (HOR)

M. Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires

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

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

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

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

Mme Sabrina Sebaihi, rapporteure pour avis de la commission des affaires étrangères

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

M. Philippe Bolo, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

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

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES)

M. Jean-Louis Bricout (LIOT)

Mme Patricia Lemoine (RE)

M. Alexandre Loubet (RN)

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES)

M. Raphaël Schellenberger (LR)

M. Bruno Millienne (Dem)

M. Gérard Leseul (SOC)

M. Henri Alfandari (HOR)

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES)

M. Christophe Béchu, ministre

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre de la transition énergétique

M. David Taupiac (LIOT)

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre

Mme Mathilde Paris (RN)

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre

Mme Alma Dufour (LFI-NUPES)

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre

M. Mickaël Cosson (Dem)

M. Christophe Béchu, ministre

M. Gérard Leseul (SOC)

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 5004)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE MME HÉLÈNE LAPORTE

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2023

Seconde partie (suite)

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2023 (n^{os} 273, 292).

Écologie, développement et mobilité durables

Mme la présidente. Nous abordons l'examen de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* (n^o 292, annexes 18 et 19; n^o 285, tome VI; n^o 337, tome V; n^o 286, tomes II à VIII), du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (n^o 292, annexe 16), ainsi que du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (n^o 292, annexe 17).

La présente discussion est organisée en deux parties distinctes. Nous commençons par les transports et les affaires maritimes.

La parole est à Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je note, chers collègues, que vous êtes bien peu nombreux pour examiner un sujet aussi important que celui des transports et, en particulier, de leur reconversion dans un contexte global d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Avec notre collègue Eva Sas, nous avons souhaité étudier le budget des transports à la lumière de la crise majeure du dérèglement climatique. C'est la raison pour laquelle nous avons auditionné en tout premier lieu la présidente-directrice générale (PDG) de Météo-France, qui nous a fait part de ses projections eu égard à l'augmentation des températures. Ces projections sont alarmantes.

Rappelons qu'en France le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre – dont 93 % du fait du transport routier –, et 30 % de la consommation

d'énergie. Le report modal vers des mobilités vertueuses sur le plan environnemental et pour la santé est donc un levier d'action essentiel pour mener l'indispensable lutte contre le dérèglement climatique.

Le programme 203 *Infrastructures et services de transports* comporte les crédits de l'État en faveur des transports terrestres. Les crédits de ce programme sont stables en autorisations d'engagement (AE) avec 3,8 milliards d'euros et en hausse de 5 % en crédits de paiement (CP) avec 4,1 milliards d'euros. Comme chaque année, le programme recevra des fonds de concours très importants, en provenance essentiellement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). En prenant en compte ces fonds de concours, l'évolution traduit une baisse de 7 % en AE et une augmentation de 10 % – soit environ 600 millions d'euros de hausse – en CP.

On peut grossièrement diviser ces 600 millions d'euros en quatre augmentations distinctes de 150 millions d'euros chacune : 150 millions d'euros de dépenses supplémentaires pour l'Afitf mais sans garantie ni transparence démocratique sur l'utilisation de ces fonds nouveaux ; 150 millions d'euros pour un changement de périmètre lié à la budgétisation du congé de fin d'activité des transporteurs routiers et, là encore, rien pour le transport ; 150 millions d'euros pour l'augmentation des crédits de développement et de modernisation du réseau routier non concédé et, là encore, rien pour le climat ; enfin, 150 millions d'euros partagés entre une augmentation des paiements par l'État à SNCF Réseau des redevances d'accès facturées pour les transports express régionaux (TER) et les trains d'équilibre du territoire (TET) – et là encore, rien pour le climat.

Vous ne serez pas surpris : le budget des transports est très largement en dessous de nos attentes et, surtout, des besoins. Le contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau ne prévoit que 2,8 milliards d'euros pour la régénération du réseau, un montant largement insuffisant. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'intégralité des spécialistes des transports, du PDG de la SNCF M. Farandou, à l'Autorité de régulation des transports (ART), des représentants des entreprises de fret ferroviaire à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), des sénateurs de droite Hervé Maurey et Stéphane Sautarel aux sénateurs écologistes Ronan Dantec et Jacques Fernique. Tout le monde l'affirme : notre réseau est l'un des plus vieux d'Europe, avec comme conséquence des capacités de circulation limitées et une fiabilité insuffisante – et le Gouvernement investit tout juste assez pour stabiliser l'ancienneté du réseau, à supposer même que ces 2,8 milliards d'euros puissent être financés, ce qui est douteux car cela supposerait une augmentation importante et régulière des péages facturés par SNCF Réseau qui paraît difficilement soutenable.

Je déplore également le manque d'investissements pour moderniser le réseau, alors que la commande centralisée de réseau (CCR) et le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS, pour *European Rail Traffic Management*

System), sur lesquels nous reviendrons à l'occasion de la discussion des amendements, permettraient d'améliorer la fiabilité du réseau, le cadencement des trains et l'interconnexion au niveau européen.

Les crédits alloués aux trains de nuit sont insuffisants et correspondent à peine à la moitié de ceux jugés nécessaires par l'administration du ministère elle-même dans un rapport de 2021. Ce manque d'investissement pénalise le fret ferroviaire qui doit se contenter de créneaux inadaptés. Quant aux RER (réseaux express régionaux) métropolitains, il n'en est pas question.

En ce qui concerne la politique de mobilités actives, la forte attraction du vélo nécessiterait une augmentation des moyens consacrés au développement des infrastructures cyclables. Il y a eu certes des avancées mais elles restent insuffisantes. Nous déplorons également l'insuffisante mise en valeur de la marche, alors qu'elle représente 23,5 % des déplacements de nos compatriotes. Beaucoup reste à faire, donc, en la matière, et nous vous présentons de nombreuses propositions.

Je laisse Eva Sas s'exprimer sur le transport aérien, en m'associant pleinement aux regrets qu'elle émettra sur son insuffisante taxation.

Vous l'aurez compris, je considère le budget des transports très en deçà de ce qui est absolument nécessaire pour répondre à l'urgence climatique. J'émetts donc un avis défavorable à l'adoption des crédits du programme 203.

Mme la présidente. La parole est à Mme Eva Sas, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Sébastien Delogu. Ils sont où, les macronistes ?

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Notre collègue Christine Arrighi ayant évoqué les transports terrestres, je vais de mon côté consacrer mon intervention au transport aérien. Je serai brève sur les crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (BACEA), qui retracent les moyens dont dispose la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour remplir ses missions de sécurité du transport aérien. Les investissements du BACEA dans la navigation aérienne se poursuivent, dont quelques-uns auront un impact environnemental positif mais insuffisant au vu des perspectives de trafic.

En effet, l'année 2022 esquisse le retour à une situation comparable à celle antérieure à la crise sanitaire concernant les niveaux de trafic du transport aérien. En France, le trafic de passagers en juillet 2022 a atteint 84 % du niveau de juillet 2019. La crise sanitaire ne semble ainsi pas avoir eu d'effet durable significatif sur la baisse du transport aérien. Cette persistance rend d'autant plus nécessaire la limitation de l'impact environnemental de l'aviation. Je rappelle que l'avion émet 145 grammes de dioxyde de carbone (CO₂) par kilomètre parcouru et par personne transportée, ce qui représente 171 % des émissions produites par la voiture, 725 % de celles produites par les bus et, tenez-vous bien, 1 450 % de celles produites par les trains. Une politique des transports réellement écologique investirait donc massivement dans les transports terrestres vertueux comme le ferroviaire et le fluvial, et préleverait des recettes budgétaires dans les transports dont la part modale doit baisser pour lutter contre le réchauffement climatique, comme l'aérien.

Pourtant, vous ne le faites pas. Notre collègue Christine Arrighi a expliqué à quel point les transports ferroviaires souffrent de sous-investissements. À l'inverse, le transport aérien est, lui, largement soutenu. Certes, le taux minimal d'incorporation de bio-carburants est relevé par le projet de loi de finances (PLF) à 1,5 % en 2024 et les tarifs en cas de non-atteinte de l'objectif augmentent de 34 %, mais la fiscalité demeure très favorable au transport aérien. Je rappelle que le kérosène utilisé comme carburant par le transport aérien commercial n'est pas taxé, même pour les vols nationaux alors que rien n'empêcherait de le faire. Les billets d'avion pour les vols intérieurs bénéficient du taux réduit de TVA à 10 %, comme les billets de train, alors que ce transport est largement préférable d'un point de vue environnemental, et les billets d'avion pour les vols internationaux sont quant à eux exonérés de TVA.

Dans le même temps, vous refusez de baisser le taux de TVA sur les billets de train alors qu'il s'agissait d'une proposition de la Convention citoyenne pour le climat (CCC). Il serait souhaitable, à l'inverse, de baisser la TVA sur les billets de train en finançant cette mesure par une hausse de la TVA sur les billets d'avion. La taxe de solidarité sur les billets d'avion, dont une partie finance l'Afitf, est quant à elle à un niveau très bas, parfois seulement 1,13 euro par billet, ce qui ne permettra même pas d'atteindre le plafond d'affectation de l'Afitf en 2023 : 163 millions d'euros sur 230 millions. Là encore, il faut l'augmenter pour permettre à l'Afitf de financer des investissements dans le ferroviaire, le vélo, le fluvial et la marche.

Même pour aider les riverains des aéroports à vivre dans des conditions acceptables, la fiscalité du transport aérien n'est pas à la hauteur. Les ressources issues de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) ne seront que de 37 millions d'euros en 2022 quand l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA), dont nous avons auditionné plusieurs représentants, estime à 700 millions d'euros sur cinq ans les besoins de financement.

Votre unique stratégie pour limiter l'impact environnemental du transport aérien consiste à miser sur les biocarburants en finançant la recherche en la matière, alors que les biocarburants – même si l'on mise sur ceux de deuxième génération qui n'entrent pas en concurrence avec les productions alimentaires – sont convoités par de multiples secteurs et ne seront jamais produits en quantités suffisantes pour couvrir tous ces besoins.

La seule possibilité pour limiter l'impact environnemental du transport aérien est de limiter le nombre de vols, ce qui suppose de déployer une fiscalité dissuasive et de développer les solutions alternatives de mobilité durable. Les liaisons en train à l'échelon européen, qui supposent un investissement de l'ordre de 500 millions d'euros dans l'ERTMS, proposent une solution alternative concrète à l'avion, de même que les RER métropolitains, qui nécessitent 1 milliard d'euros d'investissement pour chacune des treize métropoles françaises, offrent une solution alternative concrète à la voiture. Je regrette que cette stratégie ne soit pas la vôtre, et que vous continuiez à financer la fiscalité avantageuse dont bénéficie l'avion, au détriment de solutions durables qui sont l'avenir des transports.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Jean-René Cazeneuve, *rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire*. L'excellent Michel Lauzzana !

M. Michel Lauzzana, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire*. Le programme 205 rassemble les crédits visant, d'une part, à prévenir et à lutter contre les risques en matière de sécurité maritime et de pollution marine et, d'autre part, à former aux métiers de la mer et à les soutenir économiquement. L'action 43 du programme 203, incluse dans l'annexe 19, *Affaires maritimes*, finance quant à elle essentiellement les dépenses de dragage des ports appartenant à l'État.

Le budget des affaires maritimes pour 2023 est un budget de cohérence et de stabilité. Cohérent car il répond aux objectifs énoncés par le Président de la République aux assises de la mer : assurer la nécessaire transition écologique et accroître la compétitivité du secteur maritime français. Stable car les crédits du programme 205 affichent une quasi-stabilité dans le PLF, s'établissant à 247 millions d'euros en AE et 241 millions d'euros en CP. La quasi-stabilité des crédits en dépit du contexte inflationniste qui touche particulièrement les dépenses du programme, notamment les carburants pour les navires de l'administration, montre un effort budgétaire certain pour contribuer à la maîtrise de la dépense publique – ce qui est une attitude responsable.

Certains investissements ont ainsi été décalés sans que ce report ne fasse courir de risque aux actions de l'État en matière maritime grâce aux précédentes augmentations importantes dont le programme 205 avait bénéficié, et aux fonds du plan de relance qui continuent à concourir aux investissements du programme. La diminution des crédits de l'action 43 résulte de l'arrêt du financement du dispositif de pénibilité portuaire fin 2022, jusqu'alors budgété sur la sous-action 43-04 pour un montant de 5 millions d'euros. La subvention allouée aux grands ports maritimes pour financer leurs dépenses de dragage reste stable à 93 millions d'euros.

M. Michel Lauzzana, *rapporteur spécial*. Plus particulièrement, le programme 205 prévoit la prolongation de deux dispositifs de soutien à la flotte de commerce, lesquels permettent aux armateurs d'être exonérés de toute cotisation sociale. Ces dispositifs sont essentiels pour maintenir la compétitivité des armateurs français, dans un contexte de très forte concurrence et alors que certains ont été fragilisés par la crise sanitaire.

La taxe au tonnage constitue un autre dispositif indispensable. Puisqu'elle a fait l'objet de critiques, je rappelle qu'elle a été adoptée par presque tous les pays européens, qu'elle n'est pas toujours avantageuse pour les armateurs, dont l'activité est très cyclique, et qu'une très large part des bénéficiaires que ces derniers réalisent sont réinvestis, entre autres, dans la décarbonation du transport maritime – objectif que nous partageons tous.

Lors des auditions sur le projet de loi de finances pour 2023, j'ai été alerté sur l'insuffisance des contrôles du dispositif de « l'État d'accueil », lequel oblige un navire battant pavillon étranger naviguant dans les eaux territoriales françaises à appliquer pour tous ses équipages un socle minimal de réglementations sociales inspirées du droit du travail français. Il faut évidemment combattre les entreprises qui n'offrent pas des conditions de travail respectant nos principes élémentaires et lutter contre la concurrence déloyale que subissent de ce fait les armateurs français, le nombre de contrôles semblant effectivement insuffisant. À

cet égard, le Gouvernement m'a indiqué que ceux-ci seraient renforcés en 2023, en débutant par les navires impliqués dans l'éolien en mer.

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) est l'unique opérateur du programme 205. C'est elle qui délivre la formation supérieure préparatoire aux carrières d'officier de la marine marchande et sa subvention pour charge de service public se maintiendra au niveau élevé de 24,3 millions d'euros en 2023, soit 6 millions de plus qu'il y a deux ans.

Cette école s'est en effet vu attribuer par le Fontenoy du maritime l'objectif de doubler le nombre d'officiers de marine marchande diplômés d'ici à 2027, afin de donner suite à une demande appuyée de la part des armateurs français. J'ai néanmoins été alerté par l'ENSM sur l'insuffisance de son plafond d'emplois : il est évident qu'une hausse du nombre d'élèves formés nécessite une augmentation du nombre de professeurs. J'ai déposé un amendement en ce sens et j'espère que nous trouverons un consensus autour de son adoption, monsieur le secrétaire d'État chargé de la mer.

Ainsi, notre politique maritime bénéficie d'un cap clair : c'est pourquoi je suis favorable à l'adoption des crédits des programmes 205 et 203, que je vous invite tous à voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE et sur quelques bancs du groupe Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Alexandra Masson, *rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. La France est une grande nation maritime. Elle dispose du deuxième domaine maritime mondial, avec plus de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive. L'excellence de la formation maritime française est reconnue dans le monde entier. Cependant, en comparaison des enjeux, le budget des affaires maritimes reste faible, alors qu'il doit apporter un soutien indispensable à un secteur clé de la souveraineté de la France.

Les crédits du budget maritime, qui concernent surtout la marine marchande, s'élèvent à un peu plus de 190 millions d'euros et sont relativement stables par rapport à ceux de 2022. Ces fonds contribuent notamment à financer la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) à hauteur de 10,5 millions d'euros, association qui assure 53 % des opérations de secours en mer.

Dans la majorité des cas, il s'agit de porter assistance à des navires de pêche ou de plaisance. Mais sous la pression des flux migratoires clandestins, qui atteint son paroxysme dans la Manche, la SNSM se voit détournée de ses missions traditionnelles. J'ai donc déposé un amendement visant à augmenter les crédits alloués aux unités littorales des affaires maritimes, afin de soulager les sauveteurs bénévoles de l'association, qui accomplissent un travail exceptionnel. Non, la SNSM n'a pas vocation à devenir SOS Méditerranée ! (*Exclamations sur quelques bancs des groupes RE et LFI.*)

Mme Michèle Peyron. Arrêtez !

Mme Alexandra Masson, *rapporteure pour avis*. Son but premier est de sauver des vies en mer, non d'aller y chercher toujours plus de migrants. (« Oh là là... » sur les bancs des commissions.)

Par ailleurs, un peu plus de 18 % des crédits maritimes contribuent au financement de la formation, dispensée par les lycées professionnels maritimes ou encore par l'École nationale supérieure maritime. Or la marine marchande française a un besoin vital de recruter davantage d'officiers. Emmanuel Macron s'y était engagé : le nombre d'officiers sortant de l'ENSM doit doubler d'ici à 2027. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement visant à augmenter le nombre d'équivalents temps plein (ETP) y travaillant. J'attends de vous, députés de la majorité, que vous votiez cet amendement de bon sens, que vous avez rejeté sans motif en commission.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. N'attendez rien de nous !

Mme Stéphanie Galzy. Quel aveu !

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. Le budget maritime finance également le dispositif d'exonérations de cotisations patronales, également appelé *net wage* (salaire net). Avec le registre international français, ce dispositif fait partie de l'arsenal législatif nous permettant de défendre le pavillon français dans le cadre d'une concurrence internationale exacerbée. Ces mesures sont indispensables pour la marine marchande, dont le rôle est lui-même crucial pour protéger les intérêts stratégiques de la France et ainsi garantir la sécurité de nos approvisionnements et notre souveraineté.

Il est aussi nécessaire d'agir au plus vite face au dumping social s'exerçant sur les lignes de ferrys françaises et qui constitue une menace pour l'emploi français, l'économie maritime française et la souveraineté de la France.

Ce dumping se vérifie entre autres s'agissant des liaisons entre la Corse et le continent. En effet, alors que deux compagnies nationales respectent les règles françaises en matière d'emploi et de protection sociale, leur concurrent italien, lui, pratique une concurrence totalement déloyale. Et la situation est la même en ce qui concerne les liaisons trans-Manche, les compagnies françaises étant mises en grave péril par une concurrence très agressive, notamment d'une entreprise irlandaise.

Il faut impérativement défendre le modèle maritime français contre la concurrence intracommunautaire car, ne vous en déplaise, chers collègues de la majorité, l'Europe n'est pas toujours protectrice.

De plus, pour défendre le pavillon français et garantir la souveraineté maritime de la France, il est indispensable de reprendre le chantier de la flotte stratégique, la préparation des textes d'application étant à l'arrêt depuis plusieurs années.

Enfin, et hélas, je constate que la navigation de plaisance est loin de faire partie des priorités d'action du Gouvernement, alors que celle-ci joue un rôle économique moteur dans les territoires littoraux, s'agissant des emplois directs et indirects. Nous ne devons pas opposer la protection de l'environnement au développement du secteur maritime. La mer doit être protégée, tout en restant un espace de liberté pour tous ses usagers.

La stratégie maritime de la France est insuffisamment ambitieuse. Son budget doit donner une ligne directrice claire, avec des objectifs politiques, et non présenter un programme d'actions sur le modèle d'un inventaire à la

Prévert. Voilà pourquoi je m'abstiendrai sur le vote des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. La parole est à M. David Valence, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. David Valence, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je suis heureux que, tout au long de cette journée, nous parlions d'écologie concrète : pas celle qui blesse des gendarmes dans les Deux-Sèvres, mais celle de l'éclusier de Kembs-Niffer ou de l'aiguilleur de Woippy, la seule qui compte aux yeux des élus de la majorité.

J'ai l'honneur de présenter les travaux que j'ai menés sur le programme 203, *Infrastructures et services de transport*, en tant que rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire – je remercie d'ailleurs mes collègues commissaires pour la qualité de nos échanges.

Ce programme est stratégique pour atteindre nos objectifs de décarbonation des transports, sachant que 80 % de ses crédits – il faut le souligner – soutiennent le développement des mobilités décarbonées, en particulier les modes ferroviaire, fluvial et portuaire.

Tout d'abord, je me félicite d'un budget pour 2023 orienté à la hausse. Les crédits du programme 203 s'élèvent à près de 4,1 milliards d'euros, tandis que le budget de l'Atif, qui l'abonde par des fonds de concours, est particulièrement dynamique pour l'année 2023 : il atteindra 3,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 150 millions par rapport à l'année précédente. La trajectoire d'investissements pour la période 2019-2023 qui avait été votée par le Parlement dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) aura donc été très largement respectée.

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Eh oui !

M. David Valence, rapporteur pour avis. Tous les professionnels du secteur des transports vous diront que cette continuité est en soi une vertu : en matière d'investissements dans les infrastructures, on ne procède ni par saccades ni par foucade.

M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Bravo !

M. David Valence, rapporteur pour avis. Grâce à la consolidation des différentes sources de financement contenues dans le projet de loi de finances, ce sont près de 9,3 milliards d'euros qui seront dédiés l'an prochain aux infrastructures de transports terrestres et fluviaux, en augmentation de 6 % par rapport à 2022. Il me semble que cet effort budgétaire doit être salué.

Depuis 2021, les infrastructures de transport bénéficient d'importants crédits issus du plan de relance, lesquels auront permis d'engager des investissements d'envergure et dont les opérations se poursuivront en 2023. SNCF Réseau a ainsi bénéficié d'un soutien public renforcé, qui lui permet de maintenir une trajectoire d'investissements inédite de 2,8 milliards d'euros pour la régénération du réseau. Des travaux de rénovation importants ont aussi été engagés sur des lignes de desserte fine du territoire, à l'instar de la réouverture de la ligne Épinal-Saint-Dié-des-Vosges, pour les trains de nuit et les infrastructures de fret.

Dans mon rapport pour avis, j'ai d'ailleurs souhaité accorder une attention particulière à la situation du fret ferroviaire. Par rapport au transport routier, qui représente toujours 85 % du transport de marchandises, ses bénéfices environnementaux sont évidents. Le fret ferroviaire émet neuf fois moins de CO₂ et huit fois moins de particules nocives, et consomme six fois moins d'énergie.

La loi « climat et résilience » – loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets – a fixé l'objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire et ainsi de la porter à 18 % d'ici à 2030.

Un point d'étape s'imposait donc tout juste un an après le dévoilement de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, qui a été très largement saluée par l'ensemble des acteurs du secteur. À ce stade, nous pouvons déjà nous féliciter de l'évolution de la part modale du fret ferroviaire de 9 % en 2021 à 10,7 % en 2022. Les aides à l'exploitation des services de fret, instaurées en 2021, ont été reconduites en 2022 et le seront de nouveau en 2023, pour un montant annuel de 170 millions d'euros – chiffre qui n'avait jamais été atteint au cours des années précédentes.

Ces aides sont indispensables et je recommande que le Gouvernement s'engage à les pérenniser jusqu'en 2027, comme la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire l'y a invité par l'adoption d'un amendement en commission.

Un programme d'investissement de 1 milliard d'euros cofinancé par l'État pour le fret ferroviaire a également permis de mener des opérations importantes pour la régénération du réseau et le transport combiné. Le rythme des engagements sur cette enveloppe doit être accéléré dans les années qui viennent.

J'en termine par le transport fluvial, dont le développement est tout aussi stratégique et déterminant pour verdier le transport de marchandises. À ce titre, il convient de souligner la hausse continue des moyens alloués à Voies navigables de France (VNF), avec un effort renouvelé pour 2023. VNF parvient ainsi depuis 2021 à suivre une trajectoire très ambitieuse d'investissements, aussi bien pour la régénération que la modernisation du réseau fluvial. Il y a en revanche lieu de s'inquiéter de la réduction des moyens humains de l'opérateur fluvial, en raison des baisses successives de son plafond d'ETPT – équivalents temps plein travaillé. La commission du développement durable a ainsi recommandé que ce plafond soit maintenu l'an prochain au même niveau qu'en 2022.

Vous l'aurez compris, la commission dont je suis rapporteur pour avis a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de cette mission, qui nous permettront de travailler à une programmation pluriannuelle des investissements en matière d'infrastructures. C'est ce que nous souhaitons. Je recommande donc de voter ce budget ambitieux. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RE et Dem. – M. le rapporteur général, M. le président de la commission du développement durable et M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial, applaudissent également.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le transport aérien sort d'une crise sans précédent, liée à l'épidémie de covid-19. Si le trafic a désormais retrouvé près de 90 % de son niveau de 2019, un retour à la normale n'est pas attendu avant 2025, selon les chiffres d'Eurocontrol – Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Dans ce contexte, les mesures de soutien public prises par le Gouvernement dès le début de la crise sanitaire ont été indispensables à la survie du secteur.

Mais après deux années prioritairement dédiées à cet objectif, la décarbonation du transport aérien apparaît plus que jamais d'actualité. Ce secteur est en effet responsable de près de 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde et, plus que n'importe quel autre, il se doit de réussir sa transition écologique : c'est à cette condition que nous pourrions continuer de voler en 2050.

Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone du transport aérien, une panoplie d'outils doit être mobilisée.

Tout d'abord, il faut développer le recours à des carburants durables d'aviation (SAF pour *Sustainable Aviation Fuels*). Depuis le 1^{er} janvier 2022, l'objectif d'incorporation est fixé à 1 % et doit progressivement augmenter. Il convient de saluer les efforts des compagnies aériennes : EasyJet a signé avec une compagnie du Royaume-Uni un contrat pluriannuel qui lui permettra d'atteindre cet objectif, tandis qu'Air France, qui rencontrait des difficultés d'approvisionnement, vient tout juste de signer deux contrats de fourniture de SAF avec des entreprises finlandaise et américaine. L'approvisionnement reste cependant difficile et le coût des SAF trop élevé, puisqu'il est quatre à six fois plus cher que le kérosène classique. Il est donc urgent d'accentuer le soutien public à la production de SAF. Des aides sont prévues, au travers des appels à projets lancés dans le cadre des plans France relance et France 2030. Face à l'urgence, il convient d'accélérer les délais de mise en place des aides et d'orienter celles-ci non plus seulement vers la mise en place de démonstrateurs et d'études préindustrielles, mais aussi vers la construction d'usines prêtes à fonctionner et capables de fournir une production massive.

L'optimisation des trajectoires de vol est également intéressante puisqu'elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien de 6 % à 10 % lors des phases de décollage, d'approche et d'atterrissage. Le développement de trajets plus directs, notamment grâce aux descentes continues et non plus par paliers, présente un intérêt global en termes de réduction de la pollution et du bruit. Leur mise en œuvre est toutefois ralentie car certaines habitations pourraient être désavantagées. Il convient donc d'aider toutes les personnes potentiellement touchées, par l'attribution rapide d'aides à l'insonorisation.

Le développement des SAF et les progrès technologiques constituent les principales solutions pour décarboner le transport aérien, mais en attendant que les avions verts deviennent majoritaires dans le ciel, chacun, à son échelle, doit prendre conscience de l'impact des trajets en avion sur le climat et, lorsque c'est possible, les limiter. Afin de sensibiliser et de responsabiliser les consommateurs, je propose la création d'une plateforme internet unique, également déclinée en application mobile, présentant le budget carbone aérien par an de chaque citoyen. Celui-ci pourrait suivre l'évolution de son budget carbone, ainsi que la consommation en carbone de chacun de ses trajets effectués en avion au départ de France ou à l'arrivée dans un aéroport français. Mais il ne suffit pas de sensibiliser les voyageurs, encore faut-il qu'ils

puissent facilement remplacer leur voyage en avion par un moyen de transport moins polluant, ce qui suppose d'encourager le report modal de l'aérien vers le ferroviaire.

M. Jean-Paul Lecoq. Le ministre avait proposé de clouer les avions au sol. Il avait raison !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. La loi climat et résilience interdit les liaisons aériennes lorsqu'il existe une solution ferroviaire sans correspondance d'une durée de moins de deux heures et demie. D'après le projet de décret, trois liaisons seront interdites : celles reliant l'aéroport de Paris-Orly à Bordeaux, Nantes et Lyon.

M. Jean-Paul Lecoq. Et le Paris-Le Havre et le Paris-Cherbourg ?

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je propose d'aller plus loin d'ici à la fin de la décennie en prévoyant d'interdire les trajets aériens lorsqu'il existe une solution en train de moins de trois heures ; il faudra également consentir des investissements massifs afin de supprimer les liaisons entre Paris et Marseille, et entre la capitale et Toulouse. Enfin, le transport aérien étant par essence mondial, les efforts nationaux doivent s'accompagner d'une action renforcée aux niveaux européen et international.

J'en viens maintenant à une thématique plus spécifique, qui fait l'actualité et suscite des polémiques depuis cet été, celle des jets privés.

M. Sébastien Delogu. Vos amis !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Les émissions de CO₂ de l'aviation privée sont, en moyenne et par passager, dix fois plus élevées que pour un vol classique.

M. Jean-Paul Lecoq. Voilà !

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Si l'incidence des jets privés est écologiquement marginale – elle ne représente que 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre –, leur charge symbolique est forte. Les utilisateurs de jets ne doivent pas donner le sentiment qu'ils ne contribuent pas suffisamment aux efforts demandés à l'ensemble des citoyens. C'est pourquoi, si une interdiction pure et simple serait contre-productive, une meilleure régulation est sans aucun doute nécessaire. À cet égard, plusieurs mesures me paraîtraient bienvenues : en premier lieu, pour des raisons d'acceptabilité et de justice sociale, l'augmentation de la fiscalité sur les trajets effectués en jet privé, notamment via une augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les vols non commerciaux ; en second lieu, je propose de fixer un objectif plus ambitieux d'incorporation de carburants durables pour l'aviation privée, lequel pourrait être de 50 % dès 2025 – cette obligation concernerait également la flotte de la République, qui doit être exemplaire. Enfin, il me semble souhaitable d'accroître la transparence sur les voyages des entreprises effectués en jet privé en intégrant cette dimension dans les rapports sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE) : chaque trajet devrait figurer dans la déclaration annuelle de performance extra-financière des entreprises et être justifié par l'absence d'une alternative raisonnable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE. – M. le rapporteur général, M. le président de la commission du développement durable, M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial, et M. David Valence, rapporteur pour avis, applaudissent également.*)

Mme la présidente. Nous allons à présent écouter les porte-parole des groupes.

La parole est à Mme Marie Pochon.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). « Le contraste entre le calme avec lequel nous continuons à vivre tranquillement et ce qui nous arrive est vertigineux », disait Bruno Latour. Le réchauffement climatique d'ici à 2100 pourrait être 50 % plus intense que prévu en France. Notre pays pourrait se réchauffer de près de 4 degrés Celsius par rapport à 1990, nous alertaient il y a quelques jours le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et Météo-France. Cette alerte devrait guider l'ambition de ce projet de loi de finances.

Nous sommes réunis pour déterminer les investissements de l'État dans les transports. J'aurais aimé en louer les intentions, présenter nos ambitions et mener un débat avec le souci de bâtir des compromis. Hélas, vous avez décidé de légiférer par 49.3, donc de nous laisser dire des mots dans cet hémicycle,...

M. Jean-Paul Lecoq. Encore des mots, toujours des mots...

Mme Marie Pochon. ...mais de nous enlever le pouvoir de construire la loi et de voter. Je vais me permettre d'être sincère.

Commençons par les mots. Asphalté : « ce n'est pas parce qu'un mot est joli qu'il faut en foutre partout », disent les opposants au projet des Sublimes routes du Vercors, au sujet de l'asphalte que certains voudraient étaler sur nos belles montagnes pour faire venir toujours plus de touristes motorisés. Il y a d'autres mots, aussi jolis, qu'il serait temps de « foutre » partout, si vous me permettez l'expression.

La liberté, l'égalité, la fraternité. La liberté de se mouvoir, celle de respirer un air sain, celle de ne pas mourir prématurément à cause d'un modèle de transports que nous n'aurions su transformer à temps ; l'égalité dans l'accès aux droits, aux services publics, aux soins quand ceux-ci se font plus lointains ; oui, mes chers collègues, le non-recours tue. La fraternité, parce que nous nous devons d'assurer la justice entre urbains et ruraux, entre femmes et hommes – 20 % des femmes n'ont pas le permis de conduire contre seulement 10 % des hommes –, entre ceux qui peuvent se payer des billets de TGV à 120 euros et ceux qui sont condamnés à rester là où ils habitent, entre ceux qui vont en jet à Ibiza et ceux qui peinent à trouver un véhicule pour un rendez-vous médical.

Il y a au contraire des mots que l'on aimerait ne plus entendre. Cette politique qui ne va pas assez loin contraint nos concitoyens, notamment ceux habitant dans des zones rurales, à renoncer à se déplacer et à renoncer à leurs droits et à leurs libertés ; faute de moyens pour payer un carburant au prix fort ; faute de raffineurs bientôt – à force de laisser prospérer les inégalités au sein même de nos fleurons industriels ; faute d'une politique crédible d'aménagement des territoires et de déploiement des services publics essentiels ; faute de carburant, dans un horizon pas si éloigné, parce que dans ce monde fini, le dogme de la croissance infinie a réussi à aveugler les plus puissants, que tous les scientifiques ne sauraient raisonner.

La France a élaboré une stratégie nationale bas-carbone et s'est fixé un objectif de zéro artificialisation nette des sols en 2050. La France doit par ailleurs s'engager à laisser de la terre disponible pour l'installation agricole. Et au risque de me répéter, la France doit tenir ses engagements en matière climatique, pris notamment lors de l'accord de Paris. Aussi, les amendements proposés par le groupe Écologiste-NUPES

sur cette mission *Écologie, développement et mobilité durables* n'ont finalement qu'un seul but : mettre la loi et les financements en cohérence avec les engagements pris par la France. Vous savez intimement aux autres de respecter la loi quand cela vous chante, nous en faisons de même dans ce domaine.

En étudiant les crédits alloués aux transports, nous ne pouvons que constater le caractère massif du sous-investissement, conséquence d'un manque de volonté politique face à des intérêts économiques court-termistes qui perpétuent un modèle de transports inégalitaire et polluant. Nous réaffirmons que le tout-voiture est un non-choix : pour la planète bien évidemment, mais aussi pour notre santé, notre portefeuille, notre bien-vivre et pour notre liberté de nous mouvoir comme nous le souhaitons. Nous nous battons, toujours et partout, pour que nos concitoyens, et même ceux qui ne le sont pas, aient le choix et la liberté de se déplacer. (*Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale, applaudit.*) Ce n'est plus le cas dans de nombreuses campagnes où l'argent pleut pour de nouveaux aménagements routiers tandis que les groupes de débrouille en covoiturage pullulent sur WhatsApp. À cet effet, nous défendons un moratoire sur la délivrance des permis de construire pour les projets d'extension routière qui prolifèrent partout dans les territoires et que l'État finance encore à hauteur de 18 milliards d'euros.

La France investit moins que la Suisse dans son réseau ferroviaire et trois fois moins que l'Allemagne. Nous défendons une relance du rail, par un investissement de 3 milliards d'euros supplémentaires par an jusqu'en 2030 ; il faudra élaborer un plan de dix ans destiné à revitaliser durablement le rail et à aboutir à une hausse effective de la part modale du train, tant pour les voyageurs que pour le fret. Nous proposons de pallier les conséquences inégalitaires du déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) en développant les trains de proximité dans les agglomérations. Nous soutiendrons également la création d'un ticket climat, déjà expérimenté chez nos voisins, l'objectif étant de financer 208 millions de tickets climat mensuels à 30 euros. Par ailleurs, nous souhaitons investir massivement dans les trains de nuit, politique opposée à la vôtre, laquelle continue de soutenir le secteur aérien par le biais d'une fiscalité avantageuse que nous combattons.

Nous avons l'opportunité de mettre un terme à l'inaction des décennies passées et de nous muer en responsables politiques, de ceux qui valorisent l'habitabilité de la terre, la dignité de chacun et la justice, en combattant la facilité du court terme. Investissons et appliquons le « quoi qu'il en coûte » à ce qui est essentiel ! (*Applaudissement sur les bancs des groupes Écolo-NUPES et LFI-NUPES. – Mmes Christine Arrighi et Eva Sas, rapporteures spéciales, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). C'est à l'aune des crises climatique et énergétique qu'il nous faut envisager la pertinence du budget qui nous est présenté, et son adéquation aux attentes et aux besoins de nos concitoyens. Certes, nos échanges furent de qualité en commission, notamment grâce à l'honnêteté du rapport, justement alarmant, de David Valence, que je souhaiterais remercier.

Le premier constat qui s'impose à nous est que nous sommes, en matière de transports, devant un budget de transition qui se contente de prolonger la trajectoire définie par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et qui en reconduit donc, malheureusement, les

insuffisances. En mars dernier, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait remis au ministre d'alors, Jean-Baptiste Djebbari, un rapport qui évaluait à 200 milliards d'euros en dix ans les attentes en matière d'investissements remontées des territoires. Un véritable mur d'investissements se dresse donc devant nous. Ce mur, il nous faudra d'une façon ou d'une autre, le franchir si nous voulons remplir nos objectifs climatiques et répondre aux besoins des territoires. Le COI devrait remettre un nouveau rapport d'ici à la fin de l'année, dans lequel il fixera les priorités en matière d'investissements dans les infrastructures pour la période allant de 2022 à 2032 et il réactualisera la trajectoire d'investissements pluriannuelle de l'Afitf. Nous serons très attentifs à ses propositions, dans la mesure où le niveau d'investissements demeure, à l'heure actuelle, très insuffisant.

Les crédits consacrés au développement ferroviaire ou aux mobilités actives en sont l'illustration. En juillet dernier, le PDG de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, avait identifié le besoin d'une allocation supplémentaire de 1,5 milliard d'euros dès 2023 et d'un investissement d'environ 100 milliards d'euros à l'horizon des années 2030 à 2035 pour enrayer le vieillissement du réseau et doubler la part modale du ferroviaire. Nous sommes actuellement loin du compte, puisqu'il manque, comme l'a indiqué Marie Pochon, au bas mot 3 milliards d'euros par an si l'on souhaite que notre pays respecte les objectifs d'augmentation du trafic prévus dans la stratégie nationale bas-carbone, laquelle vise une croissance du transport ferroviaire de 27 % d'ici à 2030 et de 79 % d'ici à 2050. Le rapport Philizot sur les petites lignes ferroviaires avait évalué le besoin d'investissements à plus de 7 milliards d'euros en dix ans pour les plus de 9 000 kilomètres de ce réseau. L'État a mobilisé 550 millions d'euros entre 2020 et 2022 pour ces lignes, dont 300 millions issus du plan de relance : l'écart est béant ! La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, qui poursuit l'objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire de 9 % à 18 % d'ici à 2030, reste cantonnée dans un plan fret de 170 millions d'euros par an jusqu'en 2024 et un programme d'environ 1 milliard d'euros d'investissements consacrés spécifiquement aux infrastructures de fret ferroviaire. Nous restons, là encore, sous la ligne de flottaison alors que 30 % des lignes sont considérées comme hors d'âge.

Nulle trace dans ce budget d'initiatives nouvelles comme celles prises par nos voisins allemands, autrichiens ou espagnols, qui ont instauré des tickets climat ou favorisé la gratuité des transports en commun. Le sujet n'est pas à l'ordre du jour en France, pas davantage que notre proposition en faveur de la gratuité des transports publics urbains et périurbains de voyageurs, alors qu'une telle mesure réduirait la part des kilomètres annuels effectués en voiture, notamment en ville.

Il n'y a rien non plus en faveur du renforcement de la justice sociale dans l'octroi de la prime à la conversion : il faudrait pourtant augmenter celle-ci de manière significative pour les ménages les plus précaires. L'enjeu est fondamental car le déploiement actuel des ZFE, synonyme d'exclusion sociale, est impardonnable. Vous nous annoncez bien un dispositif de leasing destiné à permettre aux ménages aux revenus modestes de louer un véhicule électrique, mais vous ne donnez aucune visibilité sur les contours de cette future aide et ne fournissez même pas d'étude sur l'impact qui en est attendu.

Pour finir, nous jugeons que ce budget sans surprise n'est manifestement pas à la hauteur des efforts nécessaires de décarbonation du secteur et des attentes de plus en plus pressantes de nos concitoyens. En l'état, nous ne le voterons donc pas. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR-NUPES, LFI-NUPES, SOC et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout (LIOT). Nous examinons ce budget des transports pour 2023 alors que nous traversons une période particulièrement complexe, les crises se superposant et se faisant écho : une crise sanitaire sans précédent qui a fortement touché notamment le secteur des transports ; une crise économique et sociale avec nombre de nos concitoyens qui n'arrivent plus à remplir leur réservoir et qui souffrent du déficit de transports du quotidien au sein de nos territoires et une crise environnementale qui va en s'amplifiant d'année en année.

Pourtant, cela fait des années que nos gouvernements traînent des pieds pour mettre enfin sur la table les budgets pérennes et massifs indispensables à la modernisation, au renouvellement et au développement de nos transports les moins polluants, en particulier le rail, et cela fait des années qu'à chaque loi de finances, nous regrettons que le compte n'y soit pas.

Certes, ce budget 2023 comporte des motifs de satisfaction : hausse des AE et des CP de 5,5 % pour le ferroviaire ; hausse du budget de l'Afitf ; hausse pour les voies navigables ; augmentation de plus de 156 % des aides à l'acquisition de véhicules propres et un plan Vélo toujours aussi ambitieux.

Mais force est de constater que nous avons bien du mal, à sa lecture, à nous faire une idée claire et nette de la place qui sera accordée aux investissements les plus prioritaires. Hélas ! Vous allez nous répondre qu'il faut encore attendre l'avis du Conseil d'orientation des infrastructures. Encore une fois, vous avez mis la charrue avant les bœufs puisque nous examinons ce budget alors que vous n'êtes pas en mesure de nous dire comment il sera réparti précisément. Pourtant, nous avons déjà, depuis bien des années, une idée précise des montants et des priorités, et nous pouvons affirmer que plusieurs chiffres de ce budget sont toujours très loin de ce qu'exige la réalité.

Vous dites vouloir donner la priorité au développement du transport ferroviaire, mais nous constatons que les 3,8 milliards prévus sont bien en deçà des différents enjeux auxquels ce secteur doit faire face. Je rappelle les déclarations concordantes de plusieurs experts du secteur : le COI, qui estimait, en mars dernier, à pas moins de 200 milliards sur dix ans les besoins d'investissements, tels qu'ils remontent du territoire ; le président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, qui affirme que, si on n'investit pas dès aujourd'hui franchement dans le réseau ferroviaire, on peut faire une croix sur son projet à 100 milliards pour doubler en quinze ans la part du ferroviaire dans le transport de voyageurs et dans le transport de marchandises et le président de la FNAUT, Bruno Gazeau, selon lequel « donner la priorité au ferroviaire nécessite un doublement des investissements qui lui sont consacrés ».

Notre groupe a ainsi déposé un amendement demandant au Gouvernement que ce budget prévoie 1 milliard de plus pour la régénération du réseau de la SNCF, qui viendrait s'ajouter aux 2,8 milliards annuels sanctuarisés par le contrat de performance de 2018. Ce serait un signal fort et une vraie promesse pour la SNCF de pouvoir effectuer les travaux de

régénération et de modernisation nécessaires. Nos concitoyens ont plus que jamais besoin que l'on investisse massivement dans les lignes qui leur permettront de trouver du travail au sein de leur territoire, d'avoir plus facilement accès aux services publics et de ne plus être enclavés et toujours ultradépendants de leur voiture.

Quid, par ailleurs, du fret ferroviaire, abandonné durant des années, et qui aujourd'hui pâtit considérablement de la hausse des prix de l'énergie ?

Quid enfin du train de nuit, grand oublié de ce budget ? (*Mme Marie Pochon applaudit.*) J'ai déposé un amendement pour que les investissements soient effectivement au rendez-vous afin que l'on puisse déployer, à l'horizon de 2030, un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe. Aujourd'hui, au vu de la pénurie de matériel roulant, un tel réseau ne peut absolument pas se constituer.

Pour en revenir à l'actualité, des mesures d'urgence s'imposent. Je pense particulièrement à un mécanisme de compensation de la hausse des tarifs de l'électricité pour les gros opérateurs d'intérêt général. Que peut-on espérer en la matière ?

À l'examen de ce budget, le groupe LIOT déplore, encore une fois, un manque de stratégie, d'ambition et de planification particulièrement pénalisant, notamment pour notre système ferroviaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LIOT. – Mmes Christine Arrighi et Eva Sas, rapporteuses spéciales, ainsi que Mme Marie Pochon applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Huguette Tiegna.

Mme Huguette Tiegna (RE). Nous vivons dans une société où le besoin de mobilité, à la fois des personnes et des biens, est en augmentation continue. La mobilité reste pourtant une incertitude pour de nombreux Français. Dans mon département, le Lot, la mobilité est un sujet essentiel et délicat. Éloignés des centres urbains, les habitants des territoires ruraux dépendent des différents moyens de transport afin d'accéder aux emplois, aux services et aux loisirs : en un mot, à tout ce qui permet l'insertion et l'épanouissement d'un individu dans la société. Investir dans nos mobilités, les entretenir et les développer, c'est faire le choix d'une société dans laquelle nous souhaitons vivre, avec une conscience aigüe des enjeux sociaux, économiques, géopolitiques et environnementaux.

La crise écologique que nous traversons nous rappelle à quel point l'urgence environnementale, qui concerne nos infrastructures et nos transports routiers, ferroviaires, aériens, portuaires et fluviaux, est plurielle.

La question des mobilités est donc un pilier et un pivot de notre engagement environnemental depuis cinq ans. Cela implique que nous puissions apporter des réponses globales, ambitieuses et réalistes pour l'avenir. Voici l'enjeu de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* du PLF 2023, qui doit respecter les défis contemporains et la volonté populaire.

C'est la vocation de l'orientation du budget dédié aux transports terrestres et fluviaux. Je pense tout particulièrement au périmètre consacré aux infrastructures et transports terrestres. Ce budget 2023 est à la hausse et c'est à relever. Celui-ci bénéficie, depuis 2021, de nombreux crédits de la mission *Plan de relance*. Il s'inscrit également dans la continuité de la trajectoire d'investissement dessinée par la LOM.

Avec ce budget à la hausse, nous renforçons l'investissement de l'État dans le fret ferroviaire. Cet investissement porte déjà ses fruits, un an après le lancement de notre stratégie nationale, après des décennies de sous-investissement de la part de nos prédécesseurs. Les débats constructifs en commission nous ont permis de voir à quel point ce sujet peut nous rassembler au-delà de toute appartenance politique. Je tenais à le mettre en avant.

Nos efforts en faveur d'un maillage ferroviaire efficient du territoire se poursuivent. Ils sont pleinement cohérents avec notre stratégie de régénération des réseaux, de renforcement des trains de nuit et de verdissement et de modernisation tant de nos infrastructures que de notre matériel roulant.

Au sujet des crédits relatifs aux transports aériens, je remarque que le trafic aérien sort d'une baisse historique du fait de la crise du covid, puisqu'il a à nouveau augmenté à l'été 2022 pour retrouver quasiment son niveau de 2019. Le soutien de l'État a été indispensable afin de préserver le secteur et ses savoir-faire, de protéger l'emploi et d'accompagner les investissements vers une économie plus respectueuse de l'environnement. Nous ne pouvons que nous réjouir d'avoir su prendre des décisions en responsabilité face à l'urgence.

Les crédits pour 2023 s'inscrivent dans cette lignée avec deux objectifs forts : d'une part, la décarbonation des transports aériens et, d'autre part, une plus grande régulation de l'usage des jets privés pour lesquels le texte prévoit une augmentation de la fiscalité sur les trajets et fixe des objectifs d'incorporation de carburants durables.

Enfin, concernant les affaires maritimes, je le redis ici, le devoir d'exemplarité de la France en la matière est à la hauteur de l'importance de son espace maritime. La flotte maritime de commerce et celle des plaisanciers, le secteur portuaire et la construction navale font l'objet d'un budget relativement stable pour 2023. Le soutien de l'État aux entreprises d'armement maritime, avec des perspectives d'accroissement, est significatif. Bien sûr, la situation actuelle de guerre en Ukraine doit nous amener, à l'avenir, à renforcer notre flotte de façon stratégique. Il nous faut par ailleurs engager le verdissement indispensable de la flotte afin de protéger nos écosystèmes.

Pour conclure, la trajectoire de ce PLF pour 2023 concernant la mission *Écologie, développement et mobilité durables* est cohérente avec les ambitions que nous portons. Les efforts accrus s'inscrivent dans la continuité des précédents PLF et sont en cohérence avec le plan France nation verte présenté par Mme la Première ministre. Le groupe Renaissance émet un avis favorable à l'adoption des crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE. – M. le rapporteur général et M. le président de la commission du développement durable, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin (RN). L'examen de ce programme relatif aux transports est un révélateur de ce qu'est la Macronie : une équipe de technocrates sans vision, sans créativité, sans conscience des priorités ni des urgences et, surtout, sans conscience du réel.

Je vous demande pardon de ne jamais souscrire à vos très macroniens « c'est plus compliqué que ça ». Je vais prendre un exemple liminaire qui me tient à cœur. Alors que 30 000 ouvrages d'art, notamment des ponts, sont délabrés, et donc potentiellement dangereux pour la vie des

usagers, alors que les petites collectivités n'ont pas les moyens de procéder à leur lourd entretien parce que vous les avez délaissées, et alors que le Sénat vous avait d'ailleurs demandé en 2019 de créer un fonds spécial de 120 millions par an pour ce sujet stratégique, car il touche à la sécurité des Français et à la qualité de nos infrastructures, que faites-vous pour 2023 ? Un plan Vélo à 250 millions. On a les priorités qu'on veut. Dans quel monde vivez-vous ? Ce petit exemple illustre votre préférence pour les artéfacts idéologiques plutôt que pour l'intérêt national.

La France a basculé en dix ans du premier au dix-huitième rang des pays ayant les routes les mieux entretenues au monde : le temps presse pour éviter le tiers-mondisation de notre pays en la matière. Nos routes secondaires sont dans un état effroyable. Le budget de l'État devrait financer un plan massif, avec les collectivités territoriales, qui gèrent et entretiennent plus de 90 % des voiries.

Monsieur le ministre délégué chargé des transports, au lieu de conclure des contrats État-région technosstructurels, lancez, avec les préfets, une grande consultation des 35 000 maires de France sur l'état des routes. En six mois, vous connaîtrez la réalité du terrain et vous pourrez créer un fonds d'urgence et définir un plan stratégique pour rendre à la France la qualité de ses routes. Si vous avez versé 300 millions d'aides pour le covid, vous pouvez le faire. Nous voulons vous aider, dites-nous quand on commence.

J'en viens au transport ferroviaire. Quand je me promène à la campagne et que je contemple ces emprises de voies ferrées fermées pour des motifs de logique comptable, je pense à tous ces voyageurs populaires qui empruntaient chaque jour ces lignes pour aller travailler. Vous voulez interdire à ces personnes de prendre leur voiture, après avoir supprimé leur train. Votre transition écologique est punitive à l'égard des automobilistes, alors qu'ils n'ont plus l'alternative des petites lignes. À la fin du compte, en retournant le problème dans tous les sens, aucune cohérence, aucune logique, aucune vision ne se dégage de votre budget pour les transports. J'aime cette phrase de Michel Audiard : « On est gouvernés par des lascars qui fixent le prix de la betterave et qui ne sauraient pas faire pousser des radis. »

Mme Danielle Brulebois. Ayez un peu de décence !

M. Pierre Meurin. À l'instar d'EDF pour l'énergie et au nom du dogme européen de la concurrence, vous avez fait de la SNCF un opérateur de réduction des coûts et charges à mille lieues des logiques de service public. Cela ne vous a d'ailleurs pas réussi, puisque ces dernières années, l'État a dû effacer 35 milliards de dettes de la SNCF, non sans avoir demandé l'autorisation à Bruxelles. La concurrence s'engraisse grâce à l'Union européenne tandis que le contribuable paie les pots cassés alors qu'il perd en qualité de service public. Difficile de faire pire accord perdant-perdant pour les Français.

Sans aller plus loin dans le commentaire et en attendant le déclenchement du 49.3, quelle est votre vision pour les transports de demain à part les coups de marketing écologiste du plan Vélo, des ZFE, des voies réservées au covoiturage, de la chasse aux automobilistes au nom de la sobriété et j'en passe ? Pour ma part, je n'y vois pas plus clair. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Manon Meunier.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). D'après le dernier rapport du Haut Conseil pour le climat (HCC), l'action de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique est insuffisante et le secteur des transports, qui représente 30 % des émissions nationales, « doit fortement accélérer son rythme de réduction » alors que « les financements ne sont pas assurés dans la durée ». Le Gouvernement ne semble pas en avoir tiré d'enseignements au vu de ce projet de loi des finances, qui ne prévoit pas de hausse significative des crédits en faveur du ferroviaire. Notez pourtant que la France a un potentiel magnifique. Le réseau ferroviaire existant est riche, plus de 90 % des Françaises et des Français habitant à moins de 10 kilomètres d'une gare. Nous pourrions investir massivement pour la réouverture des petites lignes du quotidien qui ne sont plus entretenues. Nous pourrions proposer la réouverture des cent gares et haltes qui ont été fermées depuis 2017...

M. Matthias Tavel. Eh oui !

Mme Manon Meunier. ...et assurer une fréquence plus élevée des trains pour que ces lignes soient effectivement utiles et empruntées. Nous pourrions également sortir de la logique de plus en plus prégnante du tout numérique et assurer de nouveau la présence d'agents dans les gares pour que tout le monde puisse accéder facilement à des titres de transport. Nous pourrions même développer le formidable levier du fret ferroviaire. Mais pour cela, il faudrait accepter de sortir de la logique libérale dans laquelle le Gouvernement persiste à s'enfermer. Il faudrait accepter que ce ne sont pas les lois du marché qui vont nous sauver, mais bien un service public du train de qualité financé par l'État.

M. Bruno Millienne. Et par les impôts !

Mme Manon Meunier. Au cours du dernier quinquennat, l'État a investi 45 euros par an et par habitant dans le réseau ferroviaire. À titre de comparaison, l'Allemagne en investit 124, ce qui lui permet d'instaurer des tickets donnant accès à l'ensemble du réseau pour 9 euros par mois.

Outre leur dimension écologique, les investissements dans le secteur ferroviaire ont aussi une valeur sociale. Avec la présente crise énergétique, faire circuler des moyens de transport peu chers et accessibles dans nos territoires ruraux permettrait à chacun de se déplacer sans subir de plein fouet la hausse des prix de l'essence.

Pourtant, le Gouvernement a préféré s'engager dans des projets d'autoroutes privées. Au total, 18 milliards d'euros de fonds publics financent des projets routiers contestés, dont des autoroutes privées, donc payantes, donc inaccessibles financièrement aux riverains, qui ne pourront déboursier 10 euros supplémentaires par jour pour leurs allers-retours quotidiens de 30 kilomètres. C'est ainsi de l'argent public qui finance des structures privées, comme Vinci ou Eiffage par exemple.

M. Matthias Tavel. C'est du racket !

Mme Manon Meunier. C'était le programme lancé sous Jean Castex. Cela tombe bien, puisqu'Emmanuel Macron a décidé de le faire nommer président de l'Afitf et même désormais PDG de la RATP ; votre logique libérale pourra continuer sur sa bonne lancée.

N'oublions pas l'autre volet de notre discussion de ce matin : les affaires maritimes. L'océan est notre premier poumon. Grâce au phytoplancton, il produit 50 % de l'oxygène que nous respirons. La préservation de l'équilibre

des écosystèmes marins est indispensable à la vie sur Terre. La France a un grand rôle à jouer dans la préservation de nos océans : nous sommes responsables de la deuxième zone économique exclusive du monde, avec plus de 11 millions de kilomètres carrés de surface océanique. Nous nous devons donc d'être à la hauteur en matière de surveillance des pollutions marines, de contrôle des obligations internationales et de protection de l'environnement marin.

Or vous avez choisi d'amputer de 4 millions d'euros l'action *Surveillance et sûreté maritimes*. Le climatologue et président de Limousin nature environnement Michel Galliot déclarait lors d'une conférence récente que les politiques ont commencé à s'emparer de la question écologique le jour où ils se sont rendu compte qu'il serait plus coûteux de réparer les dommages causés par le changement climatique que d'investir pour en atténuer les dégâts. C'était en 2006, lorsqu'une étude de Nicholas Stern – ancien président de la Banque mondiale, tout de même – a montré qu'investir 1 euro pour le climat revenait à en économiser 5, ce qui a heureusement permis d'accélérer les discussions sur le changement climatique. Il convient désormais, si vous le voulez bien, de passer à l'étape supérieure, d'arrêter de simplement s'intéresser à ces questions, pour passer aux actes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Cessez de justifier votre politique austéritaire par l'importance de la dette qui pèse sur nos têtes et celles des générations futures, comme vous aimez le faire. Ce seul argument ne peut tenir. En effet, la préservation d'un cadre de vie et d'un environnement sains et durables pour les générations futures devrait primer sur le maintien d'un système économique capitaliste désuet. (*Mêmes mouvements.*) En outre, même du point de vue de votre logique purement économique, ne pas investir massivement aujourd'hui pour la transition écologique revient à reporter à demain les investissements encore plus massifs qui seront nécessaires pour faire face aux dégâts et donc à s'endetter lourdement sur le long terme.

M. Matthias Tavel. Exactement !

Mme Manon Meunier. Or, au sein de ce projet de loi des finances, je ne perçois pas de logique d'investissement pour l'avenir, ni de planification écologique, financée, qui crée de l'emploi. Non. Je constate simplement la continuation de la politique de ces cinq dernières années, conformément aux promesses de Mme Borne, alors qu'il est temps d'assumer vos responsabilités et d'assurer la révolution écologique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

M. Raphaël Schellenberger (LR). Le financement des transports dit beaucoup d'une vision de la société. La société se construit grâce à notre capacité à nous rencontrer, à échanger. Les membres du groupe Les Républicains croient que notre humanité sort grandie quand on échange, quand on découvre davantage l'autre, ses capacités, ses paysages, ses différences. Malheureusement, votre budget en matière de transport n'inscrit pas les mobilités dans cette logique, mais dans celle de la sobriété – ce mot à la mode qui, *in fine*, veut seulement dire « moins », moins d'échanges et moins de rencontres parce que moins de déplacements.

Nous retrouvons cette logique dans chaque ligne budgétaire concernant les déplacements. Dans le domaine ferroviaire, le Gouvernement n'a clairement pas su développer de

vision ambitieuse. Puisqu'il a déjà été beaucoup question du fret, j'aimerais m'attarder sur le réseau capillaire, qui permet la desserte la plus locale des passagers. Même le PDG de la SNCF considère qu'il manque au bas mot 100 milliards d'euros de financement dans les quinze prochaines années si l'on veut doubler la part du train.

Au-delà de nos frontières, étudions l'exemple allemand ou suisse de réseaux de desserte et de maillage fin du territoire. En France, certaines régions comme la miennne, l'Alsace, prennent également ce sujet à bras-le-corps depuis vingt ans. Le train y est désormais au cœur de la plupart des mobilités collectives, car l'Alsace a su parier sur cette infrastructure en y investissant. Même s'il reste beaucoup à faire, cela montre qu'en France aussi, le réseau capillaire de desserte fine du territoire peut constituer un atout.

Concernant les routes, faut-il rappeler qu'au début du quinquennat précédent vous partagiez avec l'extrême gauche de notre hémicycle l'ambition de porter le prix du litre de gazole à plus de 2 euros ? C'était l'idéologie de départ du Gouvernement. Même si le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale se pose désormais en défenseur du pouvoir d'achat des automobilistes, c'est lui qui, depuis le départ, pousse l'augmentation de la fiscalité sur les carburants. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Soyons très clairs : nous sommes à la veille d'une catastrophe, de l'effondrement du réseau d'infrastructures routières – c'est arrivé dans des pays voisins, tels que l'Italie. Il est urgent d'investir dans les infrastructures, tout en évitant d'entrer dans le pari monotecnologique du véhicule électrique, qui nous mènera forcément dans une impasse technologique à très court terme.

Enfin, n'oublions pas le programme *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*. J'étais de ceux qui ont salué la création d'un ministère de la mer au cours du quinquennat précédent, car elle semblait marquer une prise de conscience politique de l'énorme atout que représente la zone économique exclusive française – son principal capital pour les années à venir.

Malheureusement, force est de constater qu'après plusieurs années d'existence, aucune ambition budgétaire n'apparaît pour ce ministère. On ne perçoit aucun pari, aucune vision, aucun choix stratégique pour préserver et développer l'activité économique de cet atout. De même, l'abandon des transports fluviaux constitue la signature du quinquennat précédent, avec notamment le renoncement au canal Seine-Nord Europe, qui offrait pourtant une occasion de développer le territoire.

Ce budget pour les transports n'engage donc aucune transition ; il conduira nécessairement à réduire les échanges, les rencontres et, *in fine*, à rétrécir notre humanité. Cette absence d'ambition est au fond logique, car comment investir pour demain alors que votre dispendieux budget de fonctionnement vous en empêche ?

À force de ne pas agir, vous nourrissez les justifications de plus en plus radicales d'actions qui ne relèvent plus du militantisme, ni même de l'activisme, mais sont simplement illégales.

M. Matthias Tavel. Ces militants se soucient de l'intérêt général. Ils avaient raison d'y être !

M. Raphaël Schellenberger. Ces discours radicaux pénètrent le plus haut niveau de notre société ; on les retrouve même chez certains parlementaires ! Pour nous, c'est inacceptable. C'est par l'action et l'investissement du Gouvernement que nous lutterons contre ce mode d'action. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre.

Mme Florence Lasserre (Dem). Il y a quatre jours, le président de la commission de l'environnement du Parlement européen confirmait une décision historique : celle de la fin des véhicules à moteur thermique d'ici à 2035. Cet acte fort, largement soutenu par la France, s'inscrit dans la droite ligne de notre objectif de réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures neuves en Europe. Cet accord envoie un signal fort à l'industrie et aux consommateurs : l'Europe prend le virage de la mobilité sans émissions.

Cette nouvelle décision est contemporaine du lancement du premier projet d'exploitation de mine de lithium en France, annoncé il y a tout juste une semaine. Ce projet offre une solution pérenne de décarbonation tout en renforçant notre souveraineté et celle de l'Europe, grâce à la réduction de nos importations. Nous veillerons évidemment à ce que ces exploitations respectent les normes du nouveau code minier. Grâce à ce gisement, près de 34 000 tonnes de lithium pourront être extraites pendant vingt-cinq ans, permettant d'équiper 700 000 véhicules par an en batteries.

Ces nouvelles s'accompagnent d'aides importantes de l'État pour encourager les ménages à verdir leur véhicule, que nous saluons et encourageons vivement. Le bonus écologique pour l'achat d'un véhicule électrique passe à 7 000 euros pour les ménages aux revenus les plus modestes. La prime à la conversion sera automatiquement augmentée de 1 000 euros lorsque le bénéficiaire habite, ou travaille, en ZFE-m – zone à faibles émissions mobilité. Un prêt à taux zéro (PTZ) sera également expérimenté pendant deux ans, à partir du 1^{er} janvier 2023, dans les métropoles dépassant les seuils.

Ainsi, un ménage très modeste qui souhaiterait acheter un véhicule électrique d'occasion d'une valeur de 10 000 euros pourrait bénéficier de 1 000 euros de bonus écologique, d'une prime à la conversion de 5 000 euros si l'autonomie du véhicule est supérieure à 50 kilomètres, et d'une majoration de 1 000 euros de cette prime à la conversion. Le reste à charge serait donc de 3 000 euros et pourrait être financé par le prêt à taux zéro dans les territoires dépassant les seuils.

Si l'électrification des véhicules est indispensable, la sobriété est notre priorité. Dans le secteur des transports, elle implique notamment le recours aux transports publics. L'investissement dans ceux-ci doit se poursuivre, afin que les transports collectifs offrent une solution du quotidien pour le plus grand nombre. C'est ce que le présent projet de loi finances fait à notre sens, en respectant les trajectoires définies par la loi d'orientation des mobilités et en renforçant le soutien au fret ferroviaire et au développement de nouvelles lignes ferroviaires. Rappelons également que le plan France relance, toujours en vigueur, prévoit notamment des mesures pour régénérer les réseaux et encourager l'usage du vélo.

La modernisation des infrastructures est également nécessaire. Notons qu'un montant exceptionnel de 2,7 milliards d'euros issus de taxes affectées plafonnées est mis à disposition de l'Afitf pour financer ces projets.

Nous accordons une attention particulière au budget dédié aux affaires maritimes car il y va de la compétitivité et de l'attractivité de l'emploi maritime et du pavillon français. Si le présent projet de loi de finances maintient les crédits alloués au même niveau qu'en 2022, le plan France relance apporte un soutien supplémentaire non négligeable : près de 175 millions d'euros permettront le verdissement des ports, 25 millions d'euros celui de la flotte de l'administration, 25 millions d'euros la modernisation des Cross – centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage – et 44 millions d'euros la transformation de la pêche et de l'aquaculture.

Je veux partager quelques réflexions de mon collègue Jimmy Pahun. Les armateurs français ont engagé leur transition énergétique en choisissant le recours au gaz naturel liquéfié, seule solution alternative aujourd'hui. Cependant elle ne peut être que transitoire, puisqu'elle ne réduit les émissions de CO₂ que de 20 %. Il faut donc continuer à développer d'autres possibilités, notamment la propulsion vélique auxiliaire. Le vent est immédiatement disponible en quantité. Utilisé en complément de la propulsion principale, il permettra d'importantes économies d'énergie – c'est là l'utilité du dispositif d'amortissement fiscal que nous avons voté sous la précédente législature. Toutefois, le vélique doit également bénéficier d'un véritable plan d'investissement et d'un soutien stratégique de l'État, comme la filière hydrogène. Nous l'appelons de nos vœux.

S'agissant de la SNSM, nous regrettons la tentative de politisation du sauvetage en mer à laquelle s'est livrée Mme Masson du groupe Rassemblement national, rapporteure pour avis de la commission du développement durable, en opposant l'assistance aux pêcheurs à celle aux migrants. Dans la Manche par exemple, le sauvetage des migrants en détresse ne représente plus que 30 % des opérations de la SNSM, les services de l'État l'ayant soulagée dans ce domaine. Je le dis donc à nos collègues du groupe RN : les sauveteurs en mer ne font pas de politique, ils accomplissent courageusement leur devoir de marins. Accomplissons le nôtre, en les soutenant au maximum et en votant ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem, RE et HOR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul (SOC). Malheureusement, nous n'aurons ce matin que le temps des discussions liminaires. L'examen des amendements est repoussé. L'article 49, alinéa 3, de la Constitution tombera une nouvelle fois cette semaine ; cela suscite une déception et une vive inquiétude pour la démocratie.

Le budget présenté ne comporte aucune réforme structurelle capable de financer l'accélération de la transition écologique. En attestent les crédits alloués aux infrastructures et services de transports, qui stagnent après avoir subi une baisse entre la loi de finances pour 2021 et celle pour 2022. Il convient de constater que ceux alloués au transport routier, notamment à l'entretien des routes, sont en forte hausse, tandis que ceux dédiés aux transports collectifs et combinés sont en baisse. Ce n'est pas un bon signe pour la décarbonation du secteur.

Comme l'année dernière, les deux actions qui subissent les plus fortes baisses sont celles relatives aux transports collectifs – notamment les sous-actions dédiées aux infrastructures et aux tarifs sociaux ferroviaires – et aux transports combinés. Ce n'est pas une bonne chose.

S'agissant des investissements, la marche est immense, mais vous manquez d'ambition. Tous les acteurs du ferroviaire soulignent à juste titre que la qualité du réseau se situe au cœur des préoccupations, que ce soit pour le transport de passagers, les trains du quotidien, dont la situation va d'ailleurs de mal en pis dans ma région, ou pour acheminer des marchandises dans de bonnes conditions.

Les conséquences des mauvais budgets de ces dernières années sont préjudiciables au bon fonctionnement des réseaux. Partout en France, la crise du ferroviaire est visible et perceptible. Des trains sont supprimés par centaines. Sur les huit premiers mois de l'année, 11 241 TER ont été supprimés au dernier moment dans les Hauts-de-France, selon les données collectées par *Le Monde*, contre 7 385 sur la même période en 2021, et 4 797 en 2019, avant la crise liée au covid-19. Le nombre d'annulations a ainsi augmenté de 134 % en trois ans. Le bilan est catastrophique aussi en Île-de-France et, comme Normand, je ne compte plus le nombre de retards et d'annulations sur la ligne qui relie Paris au Havre via Rouen – ce matin encore, le 7 heures 24 fut supprimé inopinément.

Ces situations sont la conséquence d'un sous-financement, qui empêche le bon renouvellement du réseau ferré et les investissements nécessaires dans les infrastructures et les matériels. L'âge moyen des voies en France est de 27 ans, contre 15 à 17 ans en Allemagne.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire, l'État ne finance plus SNCF Réseau. Cela relève désormais des droits de passage que verse SNCF Voyageurs. Il s'agit d'un cercle vicieux qui entraîne une situation de sous-investissement. Cela revient à faire payer par l'utilisateur du rail l'entretien du réseau ferré, alors que les routes sont dépourvues de péage, à l'exception des autoroutes. Les utilisateurs de la route ne paient pas son entretien, contrairement aux utilisateurs du rail. Des lignes fragilisées, des gares fermées et des petites lignes abandonnées : voilà le triste bilan des dernières années. Quel gâchis, alors que ce réseau était l'un des plus structurés et denses d'Europe !

En effet, 90 % de la population française habite à moins de 10 kilomètres d'une gare. Cela signifie que la France dispose des infrastructures et du maillage territorial très fin nécessaires pour que demain, ce mode de transport peu émetteur de CO₂ et de particules soit à disposition de tous les citoyens.

L'Autorité de régulation des transports estime qu'il manque 4 milliards d'euros d'ici à 2030. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports dénonce un manque de 1 milliard par an. La SNCF a besoin de 1 milliard par an pour rénover et entretenir son réseau ferré. Le PDG Jean-Pierre Farandou estime qu'il faut investir 100 milliards supplémentaires sur quinze ans pour contribuer à la décarbonation des transports en doublant la part du train.

Nous souhaitons que les budgets reflètent une ambition. Voilà la trajectoire que nous devrions écrire pour respecter les engagements climatiques pris par la France et offrir aux générations futures une mobilité alternative, compétitive et de qualité.

Avec 8 500 kilomètres de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe, qui en compte 38 000 au total. Mais elle est aussi l'un des plus faibles utilisateurs du transport fluvial. Nous défendons donc des amendements visant à hausser à 400 millions le montant de

l'enveloppe allouée à Voies navigables de France, afin de renforcer la combinaison entre les véhicules utilitaires et les modes ferroviaire et fluvial.

Concernant les mobilités individuelles, 44 % des Français sont concernés par la mise en place d'une ZFE-m. Or 38 % des ménages les plus précaires sont équipés d'un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5. Bruno Millienne, qui appartient à votre majorité, et moi avons conduit une mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions, et proposé plusieurs recommandations. J'espère que vous les retiendrez en nombre, en particulier celles qui concernent le doublement du bonus écologique et de la prime à la conversion ; l'élargissement des aides aux véhicules Crit'Air 2, qui sont plus abordables financièrement ; surtout le recentrage global des aides en faveur des plus fragiles et des populations modestes. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et Écolo-NUPES. – Mmes Christine Arrighi et Eva Sas, rapporteuses spéciales, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Alfandari.

M. Henri Alfandari (HOR). La mission *Écologie, développement et mobilité durables* finance les politiques publiques que conduisent les ministères de la transition écologique et de la transition énergétique. Le défi est majeur, aussi cette mission voit-elle augmenter son budget de 30 %. Étant donné l'urgence, nous nous félicitons de cette évolution, que chacun d'entre nous souhaitait. Grâce à elle, nous pourrions accompagner les Français et l'économie pour adapter notre société aux changements climatiques.

Pour y parvenir, il est essentiel d'augmenter progressivement et significativement les investissements nécessaires à la transition énergétique, afin d'atteindre les objectifs de décarbonation, qui concernent désormais tous les secteurs.

Je remercie les rapporteurs, notamment Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis sur les crédits relatifs aux affaires maritimes ; M. David Valence, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux ; M. Damien Adam, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens et ceux du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*, qui retrace les activités de prestation de services de la direction générale de l'aviation civile. Ces diverses lignes budgétaires concernent une large partie des grandes industries qui représentent la France à l'étranger. Elles visent des objectifs de développement et de transition écologique et énergétique au sein de ces filières, vitaux pour le pays.

En ce qui concerne les affaires maritimes, nous le savons tous, la France est une grande puissance qui possède le second espace maritime au monde, notamment grâce à nos territoires d'outre-mer. Cette position revêt un intérêt stratégique pour le commerce, pour les infrastructures portuaires et pour la construction navale. Les entreprises de ce secteur d'activité nous permettent d'occuper un rôle déterminant dans le monde entier ; il est de notre devoir de les accompagner. Nous ne pouvons donc que saluer le maintien des crédits, stables, à hauteur de 190 millions d'euros ; il viendra soutenir le fonctionnement du secteur ainsi que sa transition écologique, avec des mesures phares, telles que le suramortissement du verdissement de la flotte. Ce budget vise quatre objectifs : renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement ; promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime ; mieux contrôler les activités maritimes ; mieux contrôler les activités de pêche.

Pour les transports terrestres et fluviaux, les crédits sont essentiellement inscrits au programme 203, consacré aux infrastructures et services de transports terrestres. Ils sont abondés par d'importants fonds de concours de l'Afitf. Ce budget globalement à la hausse vise résolument à verdir les infrastructures de transport. Il donne une nette priorité au développement des modes décarbonés : ferroviaire, fluvial, portuaire, mobilités douces. L'annonce du nouveau plan Vélo et mobilités actives, doté de 250 millions d'euros, en est une illustration.

Le budget soutient aussi et surtout l'ambitieuse stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, dévoilée le 13 septembre 2021 par Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre délégué chargé des transports. Ce plan Fret est doté de 1 milliard d'euros pour les infrastructures et de 170 millions d'euros par an d'aides à l'exploitation. Le transport ferroviaire constitue à nos yeux une priorité, tant dans le domaine de la mobilité des personnes, notamment avec le développement de RER métropolitains et la revitalisation des petites lignes, que dans celui du fret, afin de diminuer l'empreinte carbone de nos productions.

En ce qui concerne les transports aériens, l'aviation civile représentait en 2019 4,3 % du PIB, plus de 1 million d'emplois et 90 milliards d'euros de chiffre d'affaires. La pandémie a eu de lourdes conséquences sur ce secteur à l'échelle internationale et a frappé de plein fouet les opérateurs, qui ont perdu plus de la moitié de leur chiffre d'affaires. Le projet de budget pour 2023 s'inscrit donc dans un contexte fragile, auquel s'ajoutent désormais les conséquences de la crise énergétique.

L'aéronautique est primordiale pour l'indépendance stratégique de notre économie, aussi notre action vise-t-elle à surmonter les effets de la crise sur le BACEA et à poursuivre la transition écologique de l'aviation civile, tout en favorisant la reprise économique du secteur aérien. Pour y parvenir, nous proposons de réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien, de lutter contre la pollution atmosphérique des activités aériennes et contre les nuisances sonores autour des aéroports, de protéger la biodiversité aéroportuaire, et de renforcer le dialogue avec les parties prenantes.

Avec ce budget, nous favorisons la préservation des activités économiques, tout en prenant en compte le tissu social et les enjeux environnementaux. Chacun d'entre nous dans cet hémicycle ne peut que saluer le maintien de financements forts, même si l'on peut regretter le manque de coordination internationale, qui limite l'efficacité globale à court terme de notre action.

Le rapport le montre : il nous faut aller plus loin, afin de favoriser l'innovation, de réduire les consommations d'énergie et de carburant des secteurs concernés, d'améliorer leur rentabilité et d'encourager les investisseurs à faire émerger de nouvelles solutions. Dans le même temps, nous devons également œuvrer à redonner de l'attractivité à la formation aux métiers du secteur et, surtout, à permettre un saut technique et qualitatif pour que la population dispose de meilleures solutions de transports.

Le groupe Horizons et apparentés salue les crédits de cette mission qui, associés à ceux d'autres missions, encourageront l'investissement dans des projets innovants pour la transition environnementale du secteur. Nous voterons donc pour leur adoption. (*Applaudissements sur les bancs des groupes HOR, RE et Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports. Je suis très heureux d'avoir l'honneur de vous présenter le budget des transports pour 2023. Les interventions successives ont fait entendre des paroles de soutien – j'en remercie leurs auteurs – et des critiques. Avec respect, j'y relève quelques incohérences : nous ferions à la fois trop en faveur du carburant et du mode routier, et pas assez pour les routes – parfois chez les mêmes orateurs. Nous consentirions à la fois trop de dépenses publiques et trop de déficit pour les transports et le système ferroviaire. Je tâcherai de justifier la cohérence essentielle de ce budget et de la vision qu'il traduit.

Les priorités que Christophe Béchu et moi défendons depuis le début de l'été sont claires. D'abord, il s'agit de soutenir le réseau ferroviaire, les transports du quotidien et la décarbonation de tous les modes de transport. En effet, donner la priorité au ferroviaire ne veut pas dire que les autres modes de transport ne doivent pas contribuer à la réduction des émissions, ni que nous pourrions nous en passer par un coup de baguette magique dont j'ignorerais le secret.

Le cœur du budget de l'État en faveur des transports est bien sûr le programme 203, *Infrastructures et services de transport*, qui représente 4,1 milliards d'euros en 2023. Il connaît une hausse de 200 millions par rapport à la loi de finances pour 2022. Il faut ajouter à ce programme des moyens substantiels, répartis dans d'autres actions, comme le BACEA ; le budget de l'Afitf, qui sera voté d'ici à la fin de l'année de manière transparente ; les taxes affectées à Voies navigables de France et à la société du Grand Paris, pour le ferroviaire et le fluvial ; les moyens très significatifs consacrés au verdissement des véhicules.

Ce total représente l'effort de l'État en faveur des transports qui vous est proposé pour 2023. S'élevant à près de 12 milliards d'euros, en hausse de 13 % par rapport à ce qui avait été voté pour 2022, il est le signe d'un engagement majeur et croissant de l'État pour la décarbonation du système de transport et pour la mobilité des Français.

Bien sûr, le ferroviaire est au cœur de cet effort budgétaire. La prochaine réunion du Conseil d'orientation des infrastructures, sous la présidence de David Valence, permettra de préciser certaines orientations en la matière, mais nous pouvons déjà être fiers que le ferroviaire représente les trois quarts des crédits du programme 203 et plus de la moitié de l'effort de 12 milliards d'euros que j'évoquais à l'instant. Il convient en effet de prendre en compte les crédits de l'Afitf à hauteur de 2 milliards d'euros, mais aussi 1 milliard d'euros pour la société du Grand Paris et le projet Charles-de-Gaulle Express, ainsi que l'ensemble des crédits nécessaires aux engagements pris ces dernières années, notamment par le Gouvernement précédent, comme les protocoles relatifs aux petites lignes, la stratégie des trains de nuit et celle du fret ferroviaire. En matière de petites lignes, huit protocoles ont d'ores et déjà été signés entre les régions et l'État pour près de 6 300 kilomètres de voies en cours de rénovation ou de réouverture, et près de 6 milliards d'euros d'investissements communs sont financés.

Le budget de l'Afitf témoignera également de cet effort, avec un engagement accru en faveur de la régénération du réseau ferroviaire. Dans la mesure où celle-ci constitue pour nous une priorité, nous irons plus loin dans les prochains mois, sur la base des travaux du COI. Je le redis : la France est le pays qui laisse le plus faible reste à charge à l'usager dans le

transport ferroviaire. C'est un fait documenté. Mais il est vrai aussi que nous devons investir davantage dans le réseau ferroviaire, car un système ferroviaire dont le réseau n'est pas entretenu ne peut fonctionner dans la durée. Nous nous engageons donc dans cette direction.

Au-delà de la priorité donnée au ferroviaire, nous assumons les investissements que nous réalisons dans les mobilités dites actives – ce n'est pas anecdotique, et ne doit pas prêter à sourire. Nous consacrerons notamment 250 millions au vélo en 2023 ; je me félicite à cet égard du vote d'amendements ou d'articles dans le cadre du dernier projet de loi de finances rectificative, à l'initiative du président Zulesi et du député Gouffier-Cha. Nous prolongerons également les aides individuelles à l'achat d'un vélo au-delà de la fin de l'année en cours.

Nous assumons aussi pleinement l'octroi de moyens significatifs – près de 10 % de l'effort total en faveur des transports – au verdissement du parc automobile. Dans la mesure où l'automobile représente aujourd'hui 85 % des déplacements, il est évident que l'on ne peut pas s'en dispenser ni priver les Français de solutions, notamment en zone rurale. La voiture n'est pas condamnée à être un mode de transport polluant dans les années qui viennent. C'est le sens du crédit de 1,3 milliard d'euros consacré à la prime à la conversion, au bonus renforcé ou encore au prêt à taux zéro. Nous renforcerons aussi l'entretien de notre réseau routier national. J'ai entendu, s'agissant des crédits du transport routier, que les 150 millions d'euros consacrés au congé de fin d'activité étaient contestés ou suscitaient l'interrogation. Nous l'assumons : nos routiers ont été au rendez-vous pendant la crise que nous traversons, et nous leur devons ce soutien financier qui contribue à l'attractivité du métier.

Je tiens enfin à détailler l'effort de l'État en faveur du transport aérien. Le budget annexe qui y est consacré est dédié à la sécurité et au contrôle aériens ; pour la première fois depuis deux décennies, nous renforçons les recrutements d'ingénieurs de contrôle aérien pour les cinq prochaines années. Nous revendiquons aussi d'allouer 500 millions d'euros de crédits au verdissement et à l'innovation dans ce secteur. Le transport aérien ne peut pas non plus être exclu des efforts et n'est pas condamné à être un mode de transport polluant. L'avion bas carbone et l'avion non polluant ne sont pas de la science-fiction ni de la communication. Ils font l'objet d'une stratégie d'investissement française, européenne et internationale, que nous poursuivons résolument.

M. Sébastien Delogu. Il faut taxer les jets privés !

M. Clément Beaune, ministre délégué. Vous avez raison, monsieur Delogu, vous avez anticipé d'une seconde mon propos : je salue aussi les efforts de justice fiscale et écologique en matière de taxation de l'aviation privée d'affaires, défendus dans cette assemblée par la majorité notamment – en particulier par M. le rapporteur général et M. le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. (*M. David Valence, rapporteur pour avis, applaudit.*) C'est une mesure juste et légitime et nous poursuivons cet effort au niveau européen ; je m'y engage depuis plusieurs semaines, comme vous le savez.

Au total, le budget des transports est ambitieux et cohérent. La discussion se poursuivra car si l'examen de ce budget dans l'hémicycle est un moment fort, il est aussi un point d'étape : d'ici la fin de l'année, nous recevrons les rapports du Conseil d'orientation des infrastructures et engagerons la négociation du volet mobilité des contrats de plan État-région (CPER). Ces contrats ne sont pas un outil technocratique mais bien

un outil de programmation, durable et partenarial, entre l'État et les collectivités – les régions en premier lieu – pour les transports dans les années qui viennent. Nous aurons l'occasion de discuter, sous une forme ou sous une autre, d'une programmation actualisée du financement de nos infrastructures dans les prochains mois.

Cela a été rappelé : les transports sont un outil de liberté, un lien humain fondamental. La nécessaire sobriété et l'indispensable transition écologique ne se traduiront pas par une moindre mobilité. Nous avons besoin d'investissements dans les transports, sans quoi la transition écologique ne peut être réussie.

Mme Christine Arrighi, *rapporteuse spéciale*. On est d'accord.

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Ce budget est un jalon essentiel et nous poursuivrons ces débats, ces investissements et ces efforts avec vous. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RE et Dem. – M. Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, ainsi que M. le président de la commission du développement durable applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé de la mer.

M. Matthias Tavel. Enfin un macroniste qui tient tête à Lallement ! (*Mme Michèle Peyron proteste.*)

M. Hervé Berville, *secrétaire d'État chargé de la mer*. Vous êtes plusieurs à l'avoir rappelé : la France est la deuxième puissance maritime au monde, avec 11 millions de kilomètres carrés, une présence dans quatre des cinq océans et plus de 18 000 kilomètres de littoraux. Par ses atouts, ses richesses, son étendue, la mer est au cœur de trois grands enjeux.

Le premier, c'est le changement climatique. On a pu le constater cet été avec l'accumulation des épisodes météorologiques dramatiques, notamment en Corse et en Guadeloupe : nous n'avons plus le temps d'attendre et nous savons à quel point la régulation du climat par les océans est un élément indispensable pour faire face au changement climatique ; celui-ci touche également les pêcheurs et tous ceux qui vivent sur le littoral.

Le deuxième enjeu, c'est la souveraineté économique. On voit, avec la guerre en Ukraine, le Brexit ou encore la crise sanitaire, que la maîtrise de l'espace maritime est un facteur d'indépendance stratégique mais aussi énergétique.

Le troisième enjeu enfin, c'est la défense : la mer est le lieu de conflictualisation des rapports comme on peut le constater dans l'Indo-Pacifique ou plus près de chez nous dans la mer Noire, avec l'instrumentalisation par la Russie de l'approvisionnement en céréales.

La mer et les enjeux maritimes sont au cœur des priorités locales, nationales et internationales. Nous avons souhaité que notre organisation conforte la nature interministérielle de ces enjeux, avec plus de 2 800 agents sur le littoral et 300 à Paris qui défendent la politique maritime au sein de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

La feuille de route qui m'a été confiée par la Première ministre et le Président de la République est claire, et le budget que nous examinons aujourd'hui permet de répondre à trois objectifs principaux. Il s'agit d'abord d'accélérer et de renforcer la protection des océans et de la biodi-

versité marine pour répondre à l'urgence écologique et faire de l'océan un régulateur du climat. Le deuxième objectif, c'est la modernisation de l'économie maritime française et le soutien aux divers modèles de pêche. Il s'appuiera sur deux piliers : la décarbonation du secteur maritime, pour atteindre nos objectifs – européens notamment – de neutralité carbone, et la formation et l'attractivité des métiers de la mer. Le troisième objectif, comme vous pouvez l'observer dans vos territoires, c'est la cohabitation des usages et de la planification en mer : il s'agit de faire face à la nécessité de développer les énergies marines renouvelables, de garantir des zones de pêche et de renforcer les aires marines protégées tout en développant des activités littorales, notamment touristiques. Nous disposons de plus de 17 millions d'euros pour relever l'enjeu essentiel de la planification maritime et nous travaillerons avec vous à sa mise en œuvre, à l'occasion de l'examen de différents textes et au sein du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML).

Les enjeux et les chantiers sont nombreux et nécessitent un budget à la hauteur. Pour 2023, le programme 205 – renommé « Mer » dans un souci de visibilité, de cohérence et d'approche interministérielle – dispose d'un budget de 240 millions d'euros qui permet de faire face à tous les enjeux et de mettre en œuvre nos priorités. Après que le budget a augmenté de 34 millions d'euros en 2022, nous poursuivons l'effort. Nous avons fait le choix d'augmenter les investissements de 30 % pour préparer l'avenir à travers de la décarbonation des navires et pour renforcer le volet maritime de France 2030.

Ce budget et ce niveau de ressources inédits nous permettront de développer quatre axes stratégiques que je vais vous présenter brièvement.

Le premier est la préservation de l'environnement marin ; il passe par le soutien à notre recherche maritime, unanimement reconnue à l'international, et à notre recherche océanographique. Nous investissons plus de 5 millions d'euros au profit d'un organisme que tout le monde connaît et dont tout le monde salue l'excellence, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Notre but est de soutenir la recherche halieutique et de renforcer nos connaissances pour garantir une pêche de qualité et accompagner nos pêcheurs vers la pluriannualité des quotas. Nous subventionnons aussi à hauteur de 10 millions d'euros la SNSM qui sera ainsi aidée dans le verdissement et le renouvellement de sa flotte et pourra faire face aux nombreux défis qu'elle rencontre partout en France.

Le deuxième axe stratégique est le soutien à notre économie maritime, avec notamment le développement du navire zéro émission. Cette formidable aventure industrielle, technologique et territoriale concernera à la fois la flotte de commerce, le transport de passagers et les navires de pêche. Lors des assises de la pêche, j'ai ainsi annoncé que plus de 6 millions d'euros seraient dédiés pour amorcer la décarbonation des navires de pêche. Dans le même temps, comme nous l'avons annoncé avec Clément Beaune la semaine dernière, une enveloppe de plus de 30 millions d'euros sera destinée à accélérer la transition écologique des ports de plaisance ; elle s'ajoutera aux 175 millions dédiés à la transition énergétique portuaire. Nous poursuivons aussi les exonérations de charges visant à renforcer l'attractivité du pavillon français dans un contexte de forte concurrence internationale, face à des pratiques inacceptables de dumping social. Nous annoncerons, dans les prochains jours, une série de mesures visant à renforcer à la fois notre pavillon national et notre modèle social. Dès 2023, nous travaillerons aussi à « maritimer » le

plan France 2030 afin de disposer de crédits supplémentaires et de faire en sorte que la France soit à la pointe de l'innovation face à l'objectif de neutralité carbone.

M. Matthias Tavel. Il est temps !

M. Hervé Berville, *secrétaire d'État*. Comme vous le voyez, mesdames et messieurs les députés, nous avons un cap clair : nous voulons que la France ait une politique maritime à la hauteur de sa puissance et de ses ambitions. C'est un combat que nous menons chaque jour et que nous insufflons aux plus jeunes en travaillant à l'attractivité et à la valorisation des métiers de la mer. En effet, notre avenir passera bel et bien par la transmission des savoirs et savoir-faire maritimes et par les vocations qu'ils suscitent. Avec ce budget ambitieux, nous soutiendrons de grands projets et amorcerons les changements nécessaires partout dans notre territoire. Nous poursuivrons notre effort, afin que la France reste une puissance maritime. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RE, Dem et HOR. – M. le président de la commission du développement durable, et M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial, applaudissent également.*)

Mme la présidente. Nous en arrivons aux questions-réponses. Je vous rappelle que la durée de chaque question et de chaque réponse est fixée à deux minutes. La parole est à Mme Félicie Gérard.

Mme Félicie Gérard (HOR). D'ici 2025, des zones à faibles émissions seront mises en place progressivement en France, dans les quarante-trois agglomérations de plus de 150 000 habitants. Les ZFE répondent à un enjeu majeur, celui de la santé de nos compatriotes face aux polluants atmosphériques. En effet, malgré une nette amélioration de la qualité de l'air ces vingt dernières années – que démontre le bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2021 –, de nombreuses agglomérations dépassent encore régulièrement les seuils réglementaires pour la protection de la santé humaine. Ces dépassements ont des conséquences graves puisque Santé publique France estime à 40 000 le nombre de décès liés chaque année aux particules fines. Les ZFE répondent donc à un impératif de santé publique.

Néanmoins, nombre de nos concitoyens s'inquiètent de la création de ces zones. Ils s'interrogent sur leur capacité à financer un véhicule propre et craignent de ne plus pouvoir se rendre dans certaines agglomérations au cas où ils n'auraient pas été capables d'opérer cette transition, par exemple pour des raisons financières. Il apparaît dès lors primordial de concilier l'objectif de santé publique, qui nous concerne tous, avec un accompagnement de nos concitoyens et des collectivités locales dans leur transition vers des modes de déplacement non polluants.

À cet effet, le Gouvernement a mis en place de nombreuses mesures ; je pense notamment à la prime à la conversion ou encore au bonus écologique. Le 20 octobre dernier, le ministre de la transition écologique a réuni le premier comité ministériel consacré aux ZFE en présence des présidents des métropoles concernées.

Madame et messieurs les ministres, pourriez-vous nous dire comment, au travers du budget 2023 et dans les années à venir, le Gouvernement va accompagner nos concitoyens et nos collectivités territoriales dans ces transitions ? Pourriez-vous par ailleurs préciser les dispositifs qui pourront être mis en œuvre pour que personne ne soit laissé sur le bord de la route ? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes HOR et RE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

M. Christophe Béchu, *ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires*. Vous avez bien résumé les choses, madame la députée. Le premier enjeu est bien celui de la santé publique : il s'agit de réduire le nombre de morts attribués chaque année par Santé publique France à la pollution atmosphérique – qui sont aujourd'hui des dizaines de milliers. Les zones à faibles émissions ont déjà commencé à produire quelques effets. Des études, portant en particulier sur la qualité de l'air à Paris, montrent ainsi que 50 000 Franciliens vivant à l'intérieur du périmètre de l'A86 ne sont plus dans une zone de dépassement depuis la mise en place de la ZFE. Comme vous l'avez dit, il reste aussi des territoires en dépassement ; il y en a trois – Paris, Lyon, Marseille – et un dernier dont les résultats sont à la limite – Toulouse –, mais le contexte est celui d'une amélioration de la qualité de l'air. Les données récoltées permettent en effet d'affirmer que, de treize agglomérations en dépassement en 2017, nous sommes passés à trois ou quatre.

Comment agissons-nous ? Vous l'avez dit, le 20 octobre, avec Clément Beaune, nous avons reçu les patrons des quarante-trois territoires concernés. Nous nommerons un référent interministériel dans les domaines de la santé, des entreprises, de l'intérieur et des transports, chargé de résoudre les problèmes relatifs au contrôle, à l'accompagnement et aux guichets. Deux groupes de travail principaux sur l'harmonisation des règles relatives au transport et à la logistique, et sur l'accessibilité sociale essaieront de répondre à l'enjeu de protection des plus fragiles, sans pour autant les rendre victimes d'une politique les empêchant d'entrer en ville. Tel sera le sens des mesures proposées : le prêt à taux zéro et la surprime qui n'est plus conditionnée à l'octroi d'une aide. Nous avancerons sur de nombreux autres sujets aujourd'hui et à l'avenir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.*)

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions.

Nous abordons la discussion budgétaire relative à l'énergie.

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

M. David Amiel, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire*. La crise énergétique que nous traversons imposait des mesures de protection économique exceptionnelles. Les programmes relatifs à l'énergie, dont nous examinons aujourd'hui les crédits, les prévoient.

Ainsi, 45 milliards d'euros sont consacrés à la limitation de la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour les ménages et les très petites entreprises (TPE). Le Gouvernement a aussi déposé un amendement qui permettra de réduire directement la facture d'électricité pour les petites et moyennes entreprises (PME), les associations ou certains artisans comme les bouchers ou les boulangers jusque-là exclus des dispositifs en vigueur. Il a également détaillé son plan pour amplifier les aides pour les entreprises de taille intermédiaire (ETI) et les grandes entreprises.

Alors oui, ce soutien de l'État a un coût, mais c'est aussi un investissement, car dépenser pour soutenir notre économie permet d'éviter un effondrement bien plus coûteux pour nos finances publiques. Quand j'entends certains dire que nous

ouvrons les vannes, je réponds que c'est justement en ouvrant les vannes aujourd'hui que demain, nous éviterons l'inondation.

Ces mesures sont d'ailleurs en grande partie financées par les recettes excédentaires dégagées par les producteurs d'énergie. Certaines étaient prévues par les mécanismes en vigueur et 7 milliards supplémentaires seront dégagés dans le cadre de l'application de l'accord européen du 30 septembre dernier. Dans la crise que nous traversons, je rappelle un principe simple : chacun doit contribuer et personne ne doit être abandonné. Prélever les superprofits de certains pour accompagner les superpertes des autres est donc une mesure d'efficacité économique comme de justice sociale.

Mais l'urgence économique, qui est le défi de l'année, ne doit pas éclipser l'urgence écologique, qui est le défi du siècle. Je voudrais souligner qu'un tournant majeur de notre politique budgétaire est engagé pour y faire face. Les crédits du programme 174, *Énergie, climat et après-mines* augmentent de 52 % par rapport à ceux prévus dans la loi de finances initiale pour 2022. Les moyens du plan de relance sont non seulement sanctuarisés mais considérablement amplifiés. C'est un effort sans précédent.

Par ailleurs, 2,4 milliards d'euros seront alloués à ma *MaPrimeRénov'*, qui bénéficie à 64 % à des ménages très modestes. Des crédits à hauteur de 1,3 milliard seront prévus pour financer l'aide à l'acquisition de véhicules propres et 795 millions seront alloués au chèque énergie. Nous reviendrons en détail sur ces dispositifs.

Bien entendu, tout n'est pas qu'une affaire budgétaire. Bien entendu, le soutien à la demande de rénovation thermique doit s'accompagner d'une transformation de l'offre de nos filières, afin d'augmenter le nombre de rénovations globales de logements. Bien entendu, le passage à la voiture électrique doit être amplifié, en renforçant les aides mais aussi en accélérant le déploiement des bornes de recharge – en particulier dans les stations-services où la coordination entre les différents acteurs, à savoir les exploitants, les concessionnaires et Enedis est essentielle. Bien entendu, la transition énergétique nécessite une transformation du fonctionnement même du marché de l'énergie, rompant avec les dogmes du passé. Nous avons eu des débats riches en commission des finances sur toutes ces questions et le Gouvernement est à la tâche.

Pour conclure, je voudrais dire que les crédits alloués à ce programme illustrent notre détermination à bâtir une écologie qui s'adresse à tous, et pas seulement aux plus privilégiés. Une écologie populaire et non une écologie du mépris. Une écologie qui ne pointe pas du doigt ceux qui n'ont pas d'autres solutions que de conduire leur voiture pour se déplacer, mais qui les aide au contraire à acquérir des voitures propres et abordables. Une écologie qui soutient massivement la rénovation thermique des logements (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE*), notamment pour les plus précaires. Bref, une écologie démocratique qui construit pour les gens et pour la planète, et non une pseudo-écologie manipulée par quelques-uns pour satisfaire leur désir de violence. (*Murmures sur les bancs du groupe LFI-NUPES*.)

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Bravo !

Un député du groupe LFI-NUPES. C'est vous, les violents !

M. David Amiel, rapporteur spécial. Ces programmes illustrent en somme notre volonté d'unir transformation écologique et justice. C'est la raison pour laquelle je vous invite à en voter les crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE*.)

M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Dans le budget 2023, le Gouvernement affirme la volonté de remédier à la hausse des prix de l'énergie. L'approvisionnement en gaz ayant été compromis, nous redéployons nos sources d'approvisionnement. La production du parc nucléaire s'étant affaïssée en raison du phénomène de corrosion sous contrainte, nous rétablissons la disponibilité de nos réacteurs, l'un des tout premiers parcs nucléaires au monde.

Par ce budget, nous devons également préparer un avenir énergétique résilient. C'est la stratégie du Président de la République, dite des deux piliers : le nucléaire, avec la création de nouvelles filières industrielles, et le rattrapage rapide du rythme d'installation du parc photovoltaïque et éolien.

La résilience énergétique permettra de répondre à deux besoins. Le premier, c'est un niveau du prix de l'énergie bon marché, accessible à tous. Il est garanti par le succès du bouclier énergétique, financé par le programme 345, ce qui constitue une évolution majeure. La nouvelle action 17 finance à hauteur de 8,9 milliards d'euros les boucliers tarifaires. Des compensations sont toujours versées au titre de ce programme, à la suite du gel des tarifs réglementés pour le gaz depuis le mois d'octobre 2021 et de la limitation de la hausse du tarif réglementé de l'électricité de 4 % depuis le 1^{er} février 2022. Ces mesures, accompagnées de chèques, ont permis de limiter massivement l'impact de la hausse des prix sur le consommateur. C'est une stratégie macroéconomique, mais surtout un facteur et un élément fort de cohésion nationale.

Le deuxième défi à relever, c'est le maintien dans l'immédiat de la compétitivité de toutes les grandes industries de base – l'acier, le verre, le ciment, la céramique, la chimie, l'agroalimentaire – qui ont besoin d'aides ou de tarifs réduits. Tel est le sens de l'amendement du Gouvernement que nous soutiendrons. Nous veillerons à la négociation des aides d'État avec la Commission et à l'application de ces mesures à chaque secteur, à chaque territoire, à chaque groupe industriel.

Nos grands sites de production sont aussi essentiels à notre balance commerciale qu'à la décarbonation de notre économie. En témoignent les investissements réalisés ou prévus dans le passage à l'électrique, comme ceux d'Ascometal ou à Pont-à-Mousson ; dans la captation du carbone, comme ceux d'Arcelor à Dunkerque et en Lorraine ; dans la cogénération, l'usage des déchets et l'économie circulaire, comme ceux de Solvay à Dombasle. Dans ce contexte, le programme 345, qui complète le programme 174, que mon collègue David Amiel vient de présenter, prévoit une augmentation des crédits de plus d'un tiers par rapport à la loi de finances initiale pour 2022, jusqu'à 12 milliards d'euros.

Le programme 345 poursuit l'ambition de réforme du marché européen d'électricité, c'est la grande nouveauté de cette année. La raison d'être du programme 345 est d'appliquer le mécanisme de compensation de la directive européenne du 5 juin 2019 sur le marché de l'énergie. À cette époque, l'Union européenne avait adopté le dispositif français de développement des énergies renouvelables par les achats et les compléments de prix. Le budget du programme 345 a évolué par conséquent en fonction des prix de marché.

Mais l'objectif du programme est surtout de garantir la fourniture de prix compétitifs aux ménages et aux industries électro-intensives. De ce point de vue, nous nous opposons aux critiques sur le dispositif de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique – Arenh –, qui vont pourtant s'exprimer lors du débat sur les amendements. L'Arenh a soutenu nos industries et le Gouvernement en a accru le nombre de bénéficiaires au cœur de la crise. Nous appelons à préserver ses effets bénéfiques après 2025, notamment par les mécanismes de contrats à long terme pour certains secteurs du logement social et de l'industrie. Nous invitons Bruxelles à prendre des décisions favorables en ce sens.

Étant donné que nous soutenons également les fournisseurs indépendants, nous plaçons notre confiance dans la Commission de régulation de l'énergie – CRE –, pour fixer des références de prix. Elle poursuivra son analyse sans concession des coûts complets du producteur historique. EDF sera détenue à 100 % par l'État. Cette nationalisation sécurise le programme d'investissements nucléaires décidés à Belfort, mais ne rétablit pas le monopole. Elle ne met pas fin au marché européen de l'énergie,...

M. Matthias Tavel. Dommage !

M. Emmanuel Lacresse. ...qui s'est brutalement réformé sous l'impulsion de la France, au cœur de la crise. Nous pouvons nous en féliciter. La régulation communautaire ne sera plus dominée par la tolérance immense pour les énergies fossiles, sous couvert de transition énergétique. Ce premier pas de géant vers une réforme encore plus ambitieuse du marché, nous le devons à la France.

Du reste, nous devons tenir nos engagements en matière d'énergie verte. Nous devons rattraper notre retard, comme le souligne l'Agence internationale de l'énergie de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). L'avenir d'EDF est de nouveau assuré grâce à sa nationalisation, celui de l'éolien marin et du photovoltaïque également, grâce à ce budget conforme à l'ambition du Président de la République, telle qu'il l'a exprimée à Belfort : « faire en 30 ans de la France, le premier grand pays du monde à sortir de la dépendance aux énergies fossiles, et renforcer notre indépendance énergétique industrielle dans l'exemplarité climatique ».

Chers collègues, en votant ce budget vous soutiendrez le réinvestissement dans le parc nucléaire français et une nouvelle étape dans l'équipement de nos territoires de capacités nouvelles de production d'énergies renouvelables, dans le cadre d'une planification écologique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le nouveau rapport du CNRS et de Météo-France, dont j'ai eu l'occasion de parler, est une révolution. En appliquant la méthodologie du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat – Giec – aux données météorologiques observées en France, on observe une hausse des températures de 1,7 degré Celsius en 2022, qui atteindra probablement 3,8 degrés en 2100, même dans l'hypothèse où tous les États s'engageraient dans un effort accéléré de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cela veut dire que les impacts du changement climatique sont d'ores et déjà 50 % plus sévères qu'estimé jusqu'à présent. Pour rappel, lorsqu'il y a sept ans, nous avons signé l'accord de Paris – j'entrais alors en politique, en m'engageant dans la lutte contre le réchauffement climatique –, les températures devaient augmenter de 1,5 degré en 2100.

Au-delà de chiffres qui ne parlent pas beaucoup, je vais vous indiquer l'impact concret de ce réchauffement. Dans la décennie, un tiers de la population vivant au sud de l'Europe – et donc au sud de la France – sera affecté de façon récurrente par des pénuries d'eau. Au-delà d'une hausse de 3 degrés – situation que nous risquons de connaître d'ici à une trentaine d'années si nous continuons à ce rythme –, ce sont les deux tiers du sud de la France qui connaîtront des pénuries d'eau structurelles, et le manque d'eau se fera extrêmement aigu dans toutes les villes à l'ouest et au sud de la France. Lorsque la hausse des températures atteindra 3,8 degrés, des écosystèmes entiers pourraient disparaître et le paysage agricole en sera drastiquement modifié. Nous perdrons 40 % de notre ressource en eau ; cela signifie une perte brutale de la production alimentaire et un bien-être de la population française fortement dégradé. Nous ne savons plus chiffrer les impacts économiques et sociaux au-delà d'une augmentation de 3 degrés. Nous demanderons d'ailleurs la remise de rapports répondant à cette question.

La mortalité consécutive aux vagues de chaleur sera deux à trois fois plus importante au-delà d'une augmentation de 2 degrés ; au-delà d'une hausse de 3 degrés, nos systèmes de santé risquent de s'effondrer. Je constate que mes propos ne passionnent pas mes collègues mais je continue. (*Protestations sur les bancs des groupes RE et Dem.*)

Plusieurs députés des groupes RE et DEM. On vous écoute !

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale. Je vois des personnes qui regardent leur ordinateur, donc j'ai l'impression de ne pas parler pour tout le monde. (*Mêmes mouvements.*) Je vais terminer mon propos. Je rappelle que la situation pourrait être encore plus sévère, puisque le CNRS et Météo-France prévoient que le réchauffement pourrait atteindre jusqu'à 4,5 degrés, si les émissions ne sont pas rapidement réduites. Or elles sont loin de l'être car en 2022, les émissions mondiales ont atteint un nouveau pic, s'établissant à un niveau plus élevé qu'en 2019 avant la crise du covid. En France, nos émissions stagnent : elles ont baissé de 0,6 % alors qu'elles devraient diminuer de 7 % par an pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris.

L'État, nous le soulignons dans notre rapport, n'est pas prêt à assumer les conséquences du changement climatique et de la crise écologique en France. Face à la plus grande menace que notre pays aura à affronter dans les prochaines années, il regarde ailleurs. Le nouveau rapport du CNRS et de Météo-France rend caducs les scénarios sur lesquels se basent les

politiques d'adaptation au changement climatique. Nous recommandons donc une actualisation de toute urgence de ces scénarios.

L'association nationale des élus du littoral – Anel – nous a alertés sur la grande difficulté dans laquelle se trouvent les collectivités littorales qu'on laisse libres de fixer le scénario de montée des eaux, ce qui occasionnera du dumping entre communes. Du reste, le mécanisme d'indemnisation des évictions n'a aucun effet correcteur sur le marché immobilier.

Dans un débat énergétique, au cours duquel la droite et l'extrême droite, rivalisant de mauvaise foi, souhaiteraient faire reposer le salut de l'humanité sur la seule technologie nucléaire, je tiens à vous faire part des alertes importantes de l'Autorité de sûreté du nucléaire – ASN –, que nous avons auditionnée dans le cadre du rapport spécial. Cette autorité, que l'on ne peut qualifier d'Amish, nous a alertés sur le fait que la stratégie de production électrique ne prenait pas en compte la marge nécessaire pour faire face aux aléas sur le parc nucléaire existant : ce qui s'est passé cet hiver pourrait se reproduire. Rappelons que les réacteurs mis à l'arrêt après la découverte de la corrosion sous contrainte sont ceux de la nouvelle génération.

Par ailleurs, EDF n'a pas encore démontré que le prolongement de la vie des réacteurs nucléaires au-delà de cinquante ans était possible, en termes économiques et sur le plan de la sûreté. L'ASN rappelle que, d'ici à 2035, seul l'EPR (réacteur pressurisé européen) de Flamanville fournira une capacité électrique supplémentaire : il nous faudra donc accélérer, tant en matière d'économie d'énergie que d'énergies renouvelables, si nous ne voulons pas connaître de coupures d'électricité chroniques. N'en déplaise à l'extrême droite ou la droite, être pro-nucléaire n'autorise pas à être anti-énergies renouvelables. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) L'ASN craint que les tensions entre sécurité électrique et sûreté nucléaire ne soient de plus en plus fortes, et demande un renforcement de ses effectifs, mais nous en parlerons.

Avant le rapport du CNRS et de Météo-France, les besoins supplémentaires pour l'adaptation au changement climatique étaient déjà chiffrés à 2,3 milliards d'euros par an par l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE). Les ordres de grandeur sont les suivants : moins que la niche fiscale sur le kérosène aérien, qui perdure ; trois fois moins que ce qui a été mis dans le sauvetage d'Air France en 2020 ; quatre fois moins que le coût du rachat des actions d'EDF au privé ; huit fois moins que les sommes actuellement investies dans des projets autoroutiers. Nous disposons clairement des moyens d'aller plus vite sur l'adaptation. L'ensemble des groupes politiques – j'en suis heureuse – ont déposé des amendements visant à augmenter les crédits de cette mission : il nous est donc possible d'augmenter significativement ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – M. le président de la commission des finances et M. Sébastien Rome, rapporteur spécial, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Sébastien Rome, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. « Notre maison brûle et nous nous félicitons d'arrêter d'asperger de l'essence » : telle est l'image donnée en commission par Alma Dufour, également rapporteur spéciale, qui pourrait servir de conclusion à son rapport. Elle l'a rappelé : l'optimisme climatique n'est pas de mise ces jours-ci. Le

nouveau rapport du CNRS et de Météo-France – opérateur si précieux – vient de paraître, utilisant la méthode du Giec et les données météorologiques observées : les impacts du changement climatique en France sont de 50 % plus sévères que prévus. L'accord de Paris devait limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré en 2100. Or, déjà parvenus à 1,7 degré en 2022, nous nous dirigeons vers une élévation de la température de 3,8 degrés à la fin du siècle. Les événements violents, comme ceux que nous avons connus cet été, ne le seront pas moins dans un avenir proche. Disons-le crûment : il est aujourd'hui trop tard pour éviter le pire.

Le budget qui nous a été présenté par le Gouvernement reproduit les travers de notre humaine arrogance, à laquelle seule une catastrophe peut servir d'alerte. Cassandre, dont la malédiction était de ne pas être écoutée, avait raison : sa malédiction est aujourd'hui celle des scientifiques, des opérateurs de l'écologie, d'une vaste société civile mobilisée – et aussi des députés de la NUPES. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Votre inaction climatique nous offre comme alternative de nous adapter ou de subir le changement climatique. En 2023, le Gouvernement a choisi de subir. Pour quelles raisons quatre-vingt-quinze postes ont-ils été supprimés à l'Office national des forêts (ONF) et le Président de la République a-t-il annoncé, vendredi dernier, vouloir en créer une centaine ? Cela n'est pas dû aux députés de la minorité présidentielle, qui n'ont pas donné une seule voix à nos amendements sur le sujet en commission. On le doit aux terribles feux, à l'engagement de la sécurité civile et à l'évacuation de dizaines de milliers de personnes. Pourtant, durant les cinq dernières années, Éric Coquerel, président de la commission des finances et ancien rapporteur de cette mission, avait donné l'alerte. Certes, en 2023, le Gouvernement a cessé de supprimer des postes de manière massive, le budget n'est plus en baisse et il y a une stabilisation des effectifs sur l'ensemble des programmes. « Là où croît le péril croît aussi ce qui sauve » selon l'expression consacrée : pourtant, à cette heure, les moyens dédiés ne croissent pas.

Certes, les crédits du programme 113, qui finance l'ONF, l'Office français de la biodiversité (OFB) ou les agences de l'eau, progressent, mais c'est une illusion. D'une part, ils intègrent l'augmentation du point d'indice. D'autre part, s'agissant de l'OFB par exemple, les 25 millions d'euros d'augmentation ne visent qu'à corriger la sous-estimation initiale de ses missions, au moment de sa création. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Mme Clémence Guetté. Bien sûr !

M. Sébastien Rome, rapporteur spécial. Les agences de l'eau pourraient être mieux armées, si elles ne devaient payer un tribut à l'État : environ 200 millions d'euros leur manquent, en raison du plafonnement du prélèvement des taxes sur les usagers de l'eau.

La création d'un fonds vert, avec le nouveau programme 380 *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*, pour aider les collectivités, nous donne-t-elle un meilleur espoir ? Nous attendons les réponses que nous n'avons pas obtenues lors des auditions : le fonds vert se traduira-t-il par des crédits supplémentaires ou vise-t-il simplement à recycler ceux figurant sur d'anciennes actions ? En matière d'écologie, le recyclage, c'est vertueux ; en matière budgétaire, c'est fallacieux. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) J'ai cru comprendre, en commission des finances, que le fonds vert engloberait le fonds friche. Pour le dire trivialement, on prend la montre

des collectivités pour leur donner l'heure ! Au vu des objectifs du fonds verts – 600 millions d'euros – rien d'étonnant à ce que la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), majorée ces dernières années afin de rembourser les masques covid, puis maintenue au même niveau pour la rénovation thermique, intègre ce fonds pour atteindre presque 1 milliard d'euros au total. Sachant qu'1,5 milliard d'euros ont été annoncés, le fonds vert est-il un nouvel outil pour les collectivités ou du recyclage budgétaire habillé de vert ?

Enfin, quand aurons-nous une écologie populaire, qui utilise les moyens nécessaires à la bifurcation écologique, pour donner du travail à tous, pour permettre aux plus pauvres de voir leurs factures baisser et d'avoir accès à une eau de qualité ? Pour conclure, je paraphraserai Jean Jaurès, en disant que l'écologie ne trouve pas uniquement sa réalité et sa justification dans le ciel grandiose, mais aussi dans la modeste maison où, entre la table de famille et le foyer, l'homme, avec ses humbles outils, gagne, pour lui et les siens, le pain de chaque jour.

Nous ne voterons donc pas les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES et sur quelques bancs du groupe Écolo-NUPES. – M. le président de la commission des finances et Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sabrina Sebaihi, rapporteure pour avis de la commission des affaires étrangères.

Mme Sabrina Sebaihi, rapporteure pour avis de la commission des affaires étrangères. Les écosystèmes ne connaissent pas de frontières. Leur préservation comme la lutte contre le changement climatique passent nécessairement par un effort collectif, c'est-à-dire de chacun. La France, à l'instar de ses partenaires, doit faire preuve de responsabilité et conduire, au niveau national, une politique exemplaire et ambitieuse en faveur de l'écologie. Il y va de sa crédibilité, en particulier à l'approche de grands événements internationaux, tels que la COP27, qui s'ouvrira dans quelques jours.

Malheureusement, le Gouvernement n'a pas pris la mesure de cette exigence et le projet de loi de finances constitue un rendez-vous manqué. Comment expliquer autrement la stagnation des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* ? Car, au-delà des effets d'annonce, l'augmentation théorique de son budget s'explique principalement par des mesures temporaires de soutien au pouvoir d'achat des Français, et non par un investissement massif dans l'écologie. En réalité, elle compense tout juste la baisse des crédits alloués au programme *Écologie* du plan de relance. Pour cette raison, et à mon grand regret, j'invite l'Assemblée nationale à rejeter les crédits de cette mission.

L'examen du budget offre également à la commission des affaires étrangères la possibilité d'analyser les instruments, les objectifs et les modalités de l'action internationale de la France en matière environnementale. Cette année, j'ai choisi de consacrer la partie thématique de mon rapport aux grands fonds marins.

M. Jean-Paul Lecoq. Excellent choix !

Mme Sabrina Sebaihi, rapporteure pour avis. Les grands fonds, espaces immenses couvrant 88 % du plancher océanique, encore largement inconnus, sont l'objet de multiples enjeux : ils méritent toute notre attention et s'imposent sans doute dans un avenir proche comme des espaces

stratégiques de premier plan. Ils le sont tout d'abord en raison de la spécificité de leurs écosystèmes, riches et uniques, dont les stratégies d'adaptation à un environnement hostile pourraient trouver, à court terme, des applications dans les domaines médical, industriel et cosmétique. Aujourd'hui, 10 % des tests PCR utilisés sont constitués de molécules marines provenant des grands fonds. Demain, ce seront peut-être des anticancéreux, des antidouleurs et des antibiotiques qui seront fabriqués grâce aux molécules et aux organismes des grands fonds marins. Ensuite, ils sont stratégiques en raison des nombreuses ressources qu'ils abritent : ressources minérales, terres rares et hydrocarbures attirent déjà l'intérêt des États et des compagnies privées, dans un contexte de raréfaction des gisements terrestres. Enfin, à l'heure où 90 % du commerce mondial s'effectue par voie maritime, la maîtrise des grands fonds pourrait menacer, à l'avenir, le respect de la liberté en haute mer, y compris la liberté de circulation des forces navales de chaque État. Les fonds marins sont désormais considérés par la doctrine militaire comme un nouveau champ de conflictualité.

S'ils ne manquent pas d'atouts, les grands fonds voient leur avenir menacé par les risques inhérents à la possible exploitation de leurs ressources, aussi bien dans les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux des États placés sous leurs juridictions, que dans les eaux de la zone internationale, qui relèvent du contrôle de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM). Comment douter que la formation de panaches liés au ramassage et au concassage des minerais, que la diffusion de nutriments et de métaux lourds ou que les émissions acoustiques et électromagnétiques générées, ne perturberont pas ces milieux – sans même mentionner les risques d'accident ou d'introduction d'espèces invasives ? Les conséquences d'une telle exploitation seront d'autant plus dramatiques que les grands fonds sont des espaces fragiles, interconnectés et pourtant indispensables, notamment pour le stockage du carbone absorbé par les océans. À travers eux, c'est toute la biodiversité mondiale qui est menacée.

Pourtant, l'exploitation de leurs ressources est une perspective bien réelle. Plusieurs États se sont déjà engagés sur ce chemin, comme la Chine, Nauru et la Norvège, qui envisagent l'ouverture d'une partie de leurs plateaux continentaux aux activités minières, en 2023 et en 2024. La France elle-même mène une politique ambiguë : sans faire de l'exploitation sa priorité, elle poursuit un objectif d'exploration et d'exploitation durables des grands fonds, à court et moyen termes. Face à ce constat alarmant, faut-il se contenter d'accompagner l'exploitation des ressources, en tentant d'encadrer cette pratique par des règles environnementales, dont tout laisse à penser qu'elles pourraient s'avérer insuffisantes ? C'est bien le chemin qui semble être aujourd'hui privilégié, y compris par la France, qui soutient la rédaction, sous l'égide de l'AIFM, d'un règlement d'exploitation des ressources minérales dans les eaux internationales : il devrait aboutir d'ici à 2025.

Pour ma part, je souhaite que la France aille plus loin et renoue, sur ce sujet, avec une politique écologique et environnementale ambitieuse. Promouvoir l'instauration d'un moratoire sur l'exploitation des grands fonds marins à l'échelle internationale, mobiliser davantage l'Union européenne, partisane d'une politique de protection assumée, clarifier la doctrine française en écartant le recours à des activités extractivistes néfastes à l'environnement et octroyer le statut de personnalité juridique aux grands fonds : telles sont les quelques propositions concrètes

que j'aimerais défendre devant vous. La France s'est proposée pour organiser, avec le Costa Rica, la prochaine conférence des Nations unies sur l'océan, en 2024. Notre pays doit profiter de cette formidable occasion pour soutenir avec force et détermination une politique éclairée de protection assumée et exigeante des grands fonds...

M. Jean-Paul Lecoq. Excellent !

Mme Sabrina Sebaihi, *rapporteuse pour avis.* ...qui lui donnerait enfin l'opportunité de prouver que ses ambitions environnementales sont plus que des mots vains. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Écolo-NUPES, LFI-NUPES, SOC et GDR-NUPES.* – *M. le président de la commission des finances, Mme Alma Dufour et M. Sébastien Rome, rapporteurs spéciaux, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Anne Stambach-Terrenoir, *rapporteuse pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Il me revient, en tant que rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, de vous présenter les crédits du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables.* S'il a moins de visibilité que ceux relatifs aux transports terrestres ou à la rénovation énergétique, il est important, car il constitue le support de la mise en œuvre des politiques publiques : il finance l'essentiel de la masse salariale du pôle ministériel de la transition écologique, de trois tutelles administratives indépendantes, des politiques transverses de fonctionnement et de deux écoles d'ingénieurs. Autrement dit, il est hautement révélateur de la stratégie gouvernementale en matière d'écologie – à cet égard, nous ne sommes pas déçus. Les crédits demandés pour 2023 s'élèvent à 3 milliards d'euros en AE et à 3,02 milliards d'euros en CP, soit une hausse respective de 3,4 % et de 4,3 % par rapport au projet de loi de finances pour 2022.

Cependant, du fait de l'inflation, ces chiffres se traduisent par une stabilisation globale des moyens et des effectifs, après des années de suppressions d'emplois publics au pôle ministériel, de restructurations constantes, de révisions des missions et de transfert de l'échelon central vers les échelons départementaux. Le Gouvernement nous présente cette stabilisation comme une victoire, une performance, un « signal très fort » m'a-t-on dit ! Rappelons les chiffres, 40 380 emplois en 2017 au sein du pôle ministériel, 35 619 annoncés pour 2023 : c'est une belle hémorragie, des centaines d'emplois passés à la trappe chaque année ! Mes auditions ont montré que toute l'administration travaille en flux tendu, voire peine à remplir ses missions. Chaque année on leur confie de nouvelles compétences, de nouvelles tâches, mais pas les effectifs en conséquence.

Pire encore : l'année 2022 est la deuxième année la plus chaude du siècle après 2003, avec une canicule record, des incendies de forêts sans précédent et une sécheresse qui a frappé toutes les régions. Nous attendions donc une réaction forte. Mais qu'avons-nous ? Une atonie de l'action politique : un encéphalogramme plat.

Vous nous répondrez sans doute qu'avec l'agenda européen, la France dispose déjà d'une feuille de route en la matière. Mais elle ne le respecte même pas ! Le Haut

Conseil pour le climat a estimé, dans son rapport de 2021, que les politiques publiques étaient insuffisantes pour réussir la stratégie nationale bas-carbone.

Surtout, prenons la mesure de ce qui se passe dans le monde et dans notre pays. Le dérèglement climatique s'accélère, les prévisions du Giec se réalisent plus tôt et plus vite que prévu. Le tout récent rapport du CNRS et de Météo-France fait froid dans le dos : la température moyenne en France est déjà supérieure de 1,7 degré à celles observées au début du XX^e siècle et on nous annonce une élévation de 3,8 degrés en 2100. Cela signifie que de nombreux écosystèmes sont menacés et que notre agriculture est à repenser. Nous vivons également la sixième extinction des espèces : la France a vu disparaître, en trente ans, 80 % des insectes et 30 % des oiseaux.

Où est l'écologie promise par le Président de la République lors de sa campagne électorale ? (*Mme Clémence Guetté applaudit.*) Le seul résultat consiste en la création d'un Secrétariat général à la planification écologique, placé sous l'autorité de Mme la Première ministre. Jean-Luc Mélenchon a défendu l'idée d'une planification écologique dès 2012 : elle doit être, à nos yeux, un outil puissant au service d'un État stratège qui organise, anticipe et investit massivement dans la bifurcation écologique nécessaire, d'un État responsable face aux enjeux. Or l'organe créé n'est doté que de quinze emplois ! Quinze emplois, j'insiste. On se moque de nous ! Pourtant l'heure est grave et nous nous demandons tous quel avenir terrible nous construisons pour nos enfants.

Pour en revenir au programme 217, si un budget traduit une politique, force est de constater ici une stabilité plutôt qu'une impulsion, de la continuité plutôt que de l'ambition. Celui-ci est quasiment identique à ceux de 2020 et 2021 : mêmes problèmes d'emplois manquants au sein des autorités administratives indépendantes, mêmes difficultés pour les écoles d'ingénieurs à investir et à former les cadres dont notre pays a tellement besoin en vue d'assurer la bifurcation écologique et l'adaptation au changement climatique, et l'on n'aperçoit aucune perspective de dégager des crédits en faveur d'une politique de rénovation thermique des bâtiments du pôle ministériel. C'est partout la même logique : l'inaction climatique, de plus en plus menaçante au fil du temps qui passe.

M. Bruno Millienne. Ben voyons !

Mme Anne Stambach-Terrenoir, *rapporteuse pour avis.* C'est d'autant plus choquant que les moyens budgétaires existent. La preuve : le pôle ministériel a fait partie, ces dernières années, de ceux qui ont le plus recouru aux dépenses liées à des audits externes. D'ailleurs la CGT fonction publique vient de déposer une plainte contre X auprès du parquet national financier à ce sujet. De 2018 à 2021, plus de 114 millions d'euros ont été dépensés auprès des cabinets de conseil : il s'agit, en valeur absolue, d'une somme considérable – « un pognon de dingue » – (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES*), qui couvrirait les besoins d'investissements des écoles d'ingénieurs, les emplois dans les autorités administratives indépendantes ou qui, répartie sur d'autres programmes, permettrait d'augmenter le nombre d'emplois à l'ONF ou à l'OFB par exemple.

Cette affaire des audits externes revêt également un aspect d'ordre moral. Si une commission d'enquête du Sénat ne l'avait pas révélée, le Gouvernement aurait allègrement

continué à dépenser des dotations au détriment de l'emploi public et d'actions utiles. Il est désormais obligé de freiner la tendance, sans qu'il y mette un terme pour autant.

Pendant ce temps, une dizaine d'emplois ne sont pas pourvus au sein des autorités indépendantes que sont la Commission nationale du débat public (CNDP), la Commission de régulation de l'énergie, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa), et les écoles d'ingénieurs, telles que l'École nationale des ponts et chaussées et l'École nationale des travaux publics de l'État, recherchent désespérément des fonds pour leur rénovation énergétique et la modernisation de leurs locaux.

Non, décidément, le programme 217 pour 2023 ne répond pas aux impératifs écologiques. J'ai émis un avis défavorable à l'adoption de ses crédits en commission du développement durable et je maintiens cette position. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES. – M. le président de la commission des finances, Mme Alma Dufour et M. Sébastien Rome, rapporteurs spéciaux, applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous sommes réunis pour débattre des financements alloués à la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Mon intervention portera plus spécifiquement sur les programmes 113, *Paysages, eau et biodiversité*, et 159, *Expertise, information géographique et météorologie*, qui bénéficient, comme l'ensemble de la mission, d'une augmentation notable de leurs crédits, respectivement de 13 % et de 2,6 %.

Ces augmentations ne sont pas de simples illusions : elles démontrent, si besoin était, que nous sommes pleinement engagés dans la transition écologique et la lutte contre le changement climatique. Il convient de souligner à ce titre les 25 millions d'euros de crédits supplémentaires alloués à l'OFB, qui bénéficiera également de quinze nouveaux ETP, les 10 millions et les 6 ETP supplémentaires accordés à Météo-France, ainsi que l'augmentation de 2,5 millions destinée au Commissariat général au développement durable (CGDD). En ce qui concerne par ailleurs l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), les crédits demeurent stables. Enfin, le plafond de ressources des agences de l'eau est stabilisé à près de 2,2 milliards et les effectifs sont maintenus à leur niveau antérieur. Il convient de rappeler, à cet égard, qu'entre 2020 et 2022, les politiques de l'eau et de la biodiversité se sont vu octroyer, dans le cadre du plan de relance, une enveloppe de 526 millions dont les premières bénéficiaires ont été les agences de l'eau. Près de la moitié des dépenses concernent la modernisation des réseaux d'eau et d'assainissement en métropole, ainsi que le plan « Eau » dans les outre-mer. Le reste est dédié à des opérations en faveur des aires protégées et de la restauration des milieux naturels.

Les crédits de l'ONF sont renforcés à hauteur de 2,5 millions en 2023, puis de 5 millions en 2024 et en 2025, au titre de sa mission d'intérêt général (MIG) de gestion des réserves naturelles. Ces MIG sont essentielles pour permettre à l'ONF de bénéficier de moyens en faveur de la protection de la biodiversité qui ne soient pas liés à la vente de bois. L'Office demande ainsi la création d'une

nouvelle MIG entièrement dédiée au renouvellement des peuplements forestiers. On peut toutefois regretter que cette augmentation des dotations soit associée à une poursuite de la diminution des effectifs à hauteur de 95 ETP. Je vous rappelle par ailleurs que les emplois de l'ONF sont inscrits à la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*.

M. Bruno Millienne. Ça ne vous intéresse pas du tout ce qui se dit, madame Dufour ?

Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis. En ce qui concerne les programmes 113 et 159, je tiens à saluer l'inflexion bienvenue des efforts demandés aux opérateurs, qui marque une rupture par rapport aux années précédentes. Face aux enjeux croissants de la transition écologique, nous sommes en effet arrivés au maximum de ce que nous pouvions faire en matière de réduction des effectifs au sein de l'administration centrale et des services déconcentrés. Dans la mesure où les missions se multiplient, nous devons veiller, à l'avenir, à renforcer les effectifs au cas par cas, là où cela sera indispensable.

Dans la continuité du plan de relance, le PLF pour 2023 prévoit la création d'un fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires – aussi appelé « fonds vert » –, à hauteur de 2 milliards d'euros. Au moins 150 millions permettront de financer la stratégie nationale pour la biodiversité pour 2030, qui mobilisera 37,5 millions dès 2023. Des crédits spécifiques seront dédiés à la renaturation des villes, sujet sur lequel j'ai choisi de me concentrer dans mon rapport. La nature en ville procure en effet des bienfaits multiples : elle constitue un refuge pour la biodiversité, contribue à la lutte contre les îlots de chaleur et les inondations, améliore la qualité de l'air et réduit les nuisances sonores. D'ailleurs, 92 % des Français estiment qu'il n'y a pas assez de nature en ville et 63 % jugent prioritaire d'accorder plus de place aux espaces verts et à la végétalisation dans le quartier où ils vivent. Il s'agit aussi d'une question de justice sociale ; les quartiers les moins végétalisés sont bien souvent aussi les plus pauvres.

Le fonds vert permettra d'engager 100 millions d'euros en faveur de la nature en ville, dont 25 millions en crédits de paiement dès le PLF pour 2023. Les opérations de renaturation coûtent cher. C'est pourquoi j'insiste sur la nécessité de privilégier la protection de la nature existante plutôt que la compensation, en rappelant l'importance du triptyque « éviter, réduire, compenser » qui doit guider notre action dans les projets d'aménagement du territoire.

En conséquence, il nous faudra mieux accompagner les collectivités en créant un fonds dédié et en institutionnalisant davantage les politiques de protection de la nature en ville. Cela doit passer par l'intégration de clauses spécifiques au sein des plans locaux d'urbanisme (PLU), mais aussi par des mesures innovantes telles que la nomination d'un référent « arbres » au niveau des intercommunalités ou la réalisation d'un inventaire complet du patrimoine naturel remarquable dans l'ensemble du territoire. Gardons à l'esprit que mieux protéger, c'est d'abord connaître.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le groupe Démocrate (MODEM et indépendants) votera les crédits de la mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Bolo, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Philippe Bolo, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Que ce soit dans les médias, au cours de nos conversations quotidiennes à l'Assemblée nationale ou dans nos circonscriptions, l'énergie est devenue un sujet omniprésent. D'enjeu essentiellement associé aux politiques de lutte contre les dérives du climat, elle est devenue un sujet de géopolitique, de souveraineté, de résilience, de compétitivité pour les entreprises, de capacité d'agir pour les collectivités territoriales et de pouvoir d'achat pour de nombreux Français.

Cette prise de conscience de notre addiction à une énergie disponible et bon marché est la conséquence d'une conjonction défavorable d'événements extérieurs et intérieurs : la guerre en Ukraine, les règles du marché européen, un été historiquement chaud et sec, la maintenance d'un parc électronucléaire vieillissant ou encore les difficultés à développer les énergies renouvelables. Ce sont autant de pièces d'un jeu de dominos qui tombent les unes après les autres et contribuent à l'envolée des prix, une envolée dommageable à ceux de nos compatriotes qui peinent à boucler leurs fins de mois et à payer leurs factures.

Comme l'année dernière, le sujet de l'envolée des prix des énergies est au rendez-vous du projet de loi de finances. Et, comme l'année dernière, le Gouvernement y apporte des réponses concrètes, afin de protéger les ménages et les entreprises. Les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* consacrés à l'énergie participent à cette protection des ménages et des entreprises et contribuent aux 46 milliards d'euros du bouclier tarifaire. À cet effet, le programme *Service public de l'énergie* intègre 18,9 milliards destinés à couvrir les mesures exceptionnelles de protection des consommateurs. Ce montant correspond au mécanisme de compensation des pertes de recettes des fournisseurs de gaz et d'électricité qui appliquent le plafonnement des tarifs régulés de vente : plafonnement fixé à 4 % en 2022 et à 15 % en 2023. Certains ne manqueront pas de porter un regard critique sur ce mécanisme ; toutefois, il convient de rappeler que, sans ce plafonnement, le prix du gaz aurait augmenté de 215 % et celui de l'électricité de 170 % !

Le bouclier tarifaire est trop souvent réduit à ce mécanisme de plafonnement des tarifs régulés de vente. L'occasion m'est donnée d'en souligner une autre dimension, rarement évoquée : la minoration de l'une des taxes de la facture d'électricité : je veux parler de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE), qu'il faut désormais appeler fraction d'accise sur l'électricité.

M. Emmanuel Lacroix, rapporteur spécial. Oui !

M. Philippe Bolo, rapporteur pour avis. Le projet de budget prévoit le maintien de sa minoration à 1 euro par mégawattheure pour les particuliers et à 0,5 euros par mégawattheure pour les professionnels, alors qu'avant la crise énergétique, le taux de cette taxe avoisinait les 27 euros par mégawattheure pour les ménages et les 22,5 euros par mégawattheure pour les plus grandes entreprises. Au total, cette taxe réduite représente tout de même un manque à gagner pour les recettes de l'État de 11,5 milliards.

La protection des ménages est complétée par un chèque énergie exceptionnel ciblant les plus modestes, soit environ 12 millions de foyers, dont le montant atteindra 200 euros pour les deux premiers déciles et 100 euros pour les deux suivants. En sus des crédits du projet de loi de finances pour 2023 dont nous débattons aujourd'hui, ce chèque exceptionnel mobilisera 1,8 milliard d'euros.

Ainsi, le total des crédits mobilisés face à l'envolée des prix des énergies représente un effort important, qui se chiffre à plusieurs dizaines de milliards d'euros. Cet effort budgétaire est rendu possible par l'effacement des surcoûts pris en charge par l'État en soutien au développement de l'électricité renouvelable. C'est la bonne nouvelle de l'augmentation du prix de l'électricité, qui permet de réaliser 39 milliards de dépenses en moins et de recettes supplémentaires.

Si le contexte a permis, à travers les économies de soutien aux énergies renouvelables électriques, une redistribution vers les ménages et les entreprises, il est nécessaire d'envisager d'autres solutions afin de ne pas reproduire un tel effort budgétaire lors des prochains PLF.

Il est ainsi urgent d'agir au niveau européen pour prendre des mesures destinées à détendre durablement les tensions sur les prix de l'électricité et du gaz : le Gouvernement s'y emploie. Il est également nécessaire d'amplifier la sobriété énergétique : les crédits du programme *Énergie, climat et après-mines* apportent leur contribution à cet important défi. La prime d'aide à la rénovation énergétique, dite *MaPrimeRénov'*, voit ses dotations progresser de 750 millions d'euros pour atteindre 2,45 milliards en AE. Les bénéficiaires sont majoritairement des ménages aux ressources très modestes et modestes qui représentent respectivement 46 % et 22 % des bénéficiaires. La mobilité est une autre cible de la sobriété au moyen de crédits dédiés à l'acquisition de véhicules propres. Une hausse de 789 millions d'euros est à souligner, faisant passer l'effort budgétaire à 1,3 milliard.

Ainsi, le projet de budget pour l'année 2023 propose un effort significatif en vue de protéger les ménages et les entreprises face à l'envolée des prix des énergies, conjugué à des augmentations de crédits en faveur de la sobriété énergétique. Madame la ministre de la transition énergétique, monsieur le ministre, n'oublions pas, à ce stade de mon propos, les collectivités territoriales et les associations. Je sais que vous y travaillez ardemment.

Parce que ce projet de budget relatif à l'énergie est ambitieux et important, le groupe Démocrate (MODEM et indépendants) le soutiendra par son vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Armand, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Antoine Armand, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'ai l'honneur de vous présenter les crédits du programme 174, *Énergie, climat et après-mines*, que nous avons examinés en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ainsi qu'en commission des finances. Le projet de loi de finances porte ces crédits à 5 milliards d'euros, en hausse de plus de 50 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2022. Une telle augmentation matérialise la double ambition sociale et écologique de la majorité : il s'agit de protéger nos compatriotes et d'accélérer la transition énergétique.

Le budget affecté à ce programme vise, tout d'abord, à parer à l'urgence sociale et à protéger nos compatriotes contre la crise énergétique. En plus du chèque énergie exceptionnel dont bénéficieront 12 millions de ménages modestes d'ici à la fin de l'année, en plus du chèque fioul voté cet été, en plus du bouclier tarifaire, qui devrait contenir la hausse des prix du gaz et de l'électricité à 15 % – contre 120 % sans mesures de

protection –, il alloue 900 millions d'euros au chèque énergie pour 2023 : c'est un effort inédit. Dans le contexte géopolitique que nous connaissons, la communauté nationale continue de protéger les plus modestes comme jamais auparavant.

Ce budget, surtout, manifeste l'ambition écologique de la majorité : il vise à extraire durablement les ménages de la précarité énergétique en rénovant les logements. Le dispositif MaPrimeRénov', grâce auquel près de 700 000 rénovations ont été effectuées en 2021, profite essentiellement aux ménages les plus modestes. Il remporte un grand succès : soyons-en fiers. Soyons fiers d'avoir une vision de long terme, qui permet d'augmenter le pouvoir d'achat tout en luttant contre le dérèglement climatique. Ce dispositif sera renforcé en 2023 : il sera doté de 2,4 milliards d'euros et doublé de mesures d'accompagnement fortes, annoncées par le Gouvernement, visant à privilégier les rénovations globales plutôt que ponctuelles. Nous devons toutefois approfondir encore cet accompagnement – un consensus se dégage en la matière – : il importe notamment de parfaire notre connaissance du parc résidentiel pour mieux orienter nos efforts.

Ce budget, enfin, entend accélérer la transition écologique du parc automobile. Ainsi, le bonus écologique sera augmenté et pourra atteindre 7 000 euros. La prime à la conversion se poursuivra, après avoir déjà permis de renouveler près de 1 million de véhicules ; elle sera encore plus progressive, pour aider en priorité les ménages les plus modestes. Par ailleurs, le futur dispositif de leasing social offrira une nouvelle solution aux ménages les plus précaires, qui ne peuvent pas toujours supporter un reste à charge. Parallèlement au plan Vélo et au développement des transports en commun, ces aides sont destinées à accompagner nos compatriotes les plus modestes, qui ne peuvent pas toujours se passer d'un véhicule individuel – c'est un député montagnard de Haute-Savoie qui vous le dit. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE et Dem.*) Nous agissons en responsabilité, pour une écologie des solutions qui ne bannit aucun de nos compatriotes.

J'évoquerai pour finir la situation des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa) : elles bénéficieront, certes, de crédits massivement renforcés en 2023 – nous pouvons le saluer –, mais continueront de faire face à de nombreux défis, comme l'identification des polluants émergents. Pour réussir la planification écologique, nous avons besoin d'outils de mesure et d'évaluation, qui permettent d'orienter efficacement l'argent public et d'appliquer les solutions les plus utiles pour réduire les émissions.

Pour toutes ces raisons, le programme 174 a reçu un avis favorable de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je vous invite à en voter les crédits. Ce faisant, je vous invite à soutenir la seule écologie responsable et efficace, celle qui a le courage de faire évoluer la loi plutôt que de la fouler aux pieds, celle qui soutient nos concitoyens plutôt que celle qui jette des anathèmes, celle qui produit des résultats plutôt que celle qui se perd dans des coups d'éclat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RE et Dem.*)

M. David Amiel. Bravo !

M. Raphaël Schellenberger. Il a le sens de la formule !

Mme la présidente. Nous en venons à l'expression des orateurs des groupes.

La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). L'énergie est au cœur de nos préoccupations ; aussi mon intervention se concentrera-t-elle sur le programme 174 *Énergie, climat et après-mines* et sur le programme 345 *Service public de l'énergie*.

Le programme 174 consacre quelque 9 milliards d'euros à la compensation des pertes subies par les fournisseurs de gaz et d'électricité après l'entrée en vigueur du bouclier tarifaire. Vous nous proposez cette dépense dans le seul dessein de maintenir coûte que coûte le système concurrentiel la tête hors de l'eau – car le cœur du réacteur de votre politique est bel et bien celui-ci : le marché concurrentiel de l'énergie. (*Mme Clémence Guetté applaudit.*) Si ces mesures ont un effet évident sur le porte-monnaie des Français, elles s'inscrivent dans une logique de fuite en avant. Tant que nous ne mettrons pas un terme à l'empilement des mécanismes libéraux imposés par la Commission européenne au nom de la concurrence, nous ne parviendrons pas à juguler la crise énergétique. Parmi ces mécanismes figurent les subventions publiques massives allouées aux entreprises privées productrices d'énergies renouvelables, l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique – mortifère pour EDF –, et le système de tarification exponentielle voulant que la facture des consommateurs s'indexe en temps réel sur la Bourse. En France, des voix toujours plus nombreuses réclament de sortir le secteur de l'énergie de la concurrence et des marchés, et de revenir, partout en Europe, à des systèmes publics qui soient garants d'une énergie accessible à tous. (*M. Matthias Tavel applaudit.*)

Les députés communistes en sont convaincus et agissent en ce sens : seule la maîtrise publique de la production d'énergie – nucléaire et/ou renouvelable – pourra répondre à l'immense défi énergétique et climatique qui nous attend, et desserrer l'étau de nos dépendances énergétiques et géostratégiques à l'égard de nos grands voisins exportateurs d'énergie fossile – tout particulièrement la Russie.

Avec le bouclier tarifaire, vous avez voulu éviter que l'inflation des prix de l'énergie n'affecte les 12 millions de Français en situation de précarité énergétique, pour lesquels l'électricité est devenue un luxe. Sachant toutefois qu'avec une hausse de 15 % des factures l'année prochaine, le bouclier tarifaire montre clairement ses limites. (*M. Antoine Léaument applaudit.*)

Pour tenter de mieux protéger les ménages les plus modestes, le Gouvernement a annoncé, dans la foulée, qu'un nouveau chèque exceptionnel serait adressé cet hiver à 40 % de ménages ayant les revenus les plus modestes. En 2023, ce chèque atteindra 200 euros pour les deux premiers déciles et 100 euros pour les suivants, soit une dépense totale de 1,8 milliard. Un constat s'impose néanmoins : le montant du chèque énergie ne suffira pas – loin de là – à sortir les ménages concernés de la précarité. Un rapport de l'Observatoire national de la précarité énergétique (ONPE), publié en 2018, indique ainsi que le montant nécessaire pour réduire l'écart des factures énergétiques des ménages précaires par rapport à la moyenne est d'environ 700 euros par an. Pour être efficace, il faudrait également augmenter le chèque énergie à hauteur de l'inflation prévue en 2023. En effet, l'inflation ne saurait servir de mécanisme incitatif aux économies d'énergie des plus modestes, qui subissent les conséquences de l'action gouvernementale, notamment en matière de rénovation de l'habitat. Certes, les dotations de MaPrimeRénov' augmentent, mais, comme l'a souligné le HCC, le dispositif reste trop centré sur les petits travaux ; il ne favorise

pas suffisamment les rénovations globales qui, seules, permettront de s'attaquer à court terme au parc de 7 millions de logements très énergivores. (*Mme Clémence Guetté applaudit.*)

Nous ne pourrions longtemps contourner les débats de fond concernant la satisfaction des besoins et la nécessité d'en revenir à un système de fixation des prix qui reflète les coûts de production de l'énergie. Dans l'immédiat, il serait urgent de s'inspirer de la dérogation de sortie du marché appliquée dans la péninsule Ibérique, et de corriger le tarif de l'énergie au coût réel de production dans chaque mix national. (*Mme Eva Sas applaudit.*) Cette solution est en germe dans les propositions des organisations syndicales qui vous seront soumises. Vous n'en prenez malheureusement pas le chemin, aussi voterons-nous contre ce budget. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LFI-NUPES, SOC et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). « Nous exploitons cette planète comme une entreprise en liquidation » : ces mots d'Al Gore, lucides quant à l'urgence de la situation, soulignent combien la crise climatique que nous traversons exige des réponses fortes et immédiates – les derniers événements climatiques nous le rappellent d'ailleurs. Une question s'impose : le projet de loi de finances pour 2023 permettra-t-il à la France de limiter ses émissions de carbone et d'affronter les bouleversements climatiques ? Le doute est permis, malgré des éléments de langage qui voudraient nous faire croire à un verdissement.

Regardons objectivement les choses. Le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires (LIOT) ne nie pas certaines avancées : avec 59,6 milliards d'euros, les moyens sont historiquement élevés et devraient mettre fin à la réduction chronique des effectifs du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Toutefois, pouvons-nous nous en contenter ? En dix ans, le ministère a perdu 20 % de ses ETP ; sur le terrain, au sein des parcs nationaux ou de l'ONF, parler d'hémorragie est un euphémisme. À l'heure où nous voulons accélérer le déploiement des énergies renouvelables, nous devons nous assurer que nos administrations disposent des ressources humaines suffisantes ; je pense en particulier aux services déconcentrés présents dans les territoires, au premier rang desquels les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) – nous ferons une proposition en ce sens. Quant à Météo-France, comment espérer que cette agence joue pleinement son rôle de prévision des événements climatiques avec seulement 6 ETP supplémentaires – sachant que depuis 2016, elle a perdu pas moins de 499 postes ?

Il ne peut y avoir de lutte contre le réchauffement climatique sans préservation de la biodiversité, et rien ne se fera sans les territoires. En la matière, la création d'un fonds vert destiné aux collectivités locales ne suffira pas : ce n'est que de l'habillage, à l'heure où les finances locales sont percutées par l'inflation et par les attaques du Gouvernement : suppression de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), absence d'indexation de la dotation globale de fonctionnement (DGF) sur l'inflation, et suppression de la taxe d'habitation. Nul doute que les capacités d'investissement des collectivités vont s'enrayer.

Nous attendions de ce budget qu'il réalise des efforts pour accroître notre résilience face aux aléas climatiques. Nous en sommes loin, puisque les moyens consacrés au fonds Barnier sont en baisse.

Que dire des ménages français vulnérables et du nécessaire accompagnement des plus fragiles ? Même si le bouclier tarifaire limite la hausse des factures à 15 %, ces ménages éprouveront des difficultés à supporter une telle augmentation. Aussi notre groupe propose-t-il une triple revalorisation des chèques énergie : il s'agit, d'une part, d'augmenter leur valeur faciale pour faire face aux hausses des prix, d'autre part, de les étendre à de nouveaux publics en situation de précarité énergétique, en relevant le plafond d'éligibilité, et, enfin, d'appliquer une modulation selon les zones climatiques. Nous défendrons des amendements en ce sens.

MaPrimeRénov' n'a pas suscité de réels gains énergétiques : l'enjeu reste entier. Cela fait maintenant trois ans que, avec notre collègue Boris Vallaud, nous avons proposé un dispositif présentant plusieurs atouts : favoriser une rénovation globale et performante, renforcer l'accompagnement des dossiers des ménages les plus précaires et surtout introduire un financement innovant assis sur l'assiette globale des travaux, constitué d'une part forfaitaire ayant l'avantage de la simplicité – une « PrimeRénov+ » en quelque sorte –, tandis que le reste à charge serait financé par une avance remboursable au moment de la mutation du bien, de la vente ou de la succession. Si nous voulons en finir avec les passoires thermiques, monsieur le ministre, je vous invite à remettre cette proposition sur le métier ; je me tiens à votre disposition pour y travailler avec vous. Pour ce qui est de l'Agence nationale de l'habitat (Anah), je tiens aussi à vous alerter. Trop de dossiers sont en souffrance. Nous demandons que cette agence obtienne des moyens supplémentaires.

Enfin, l'augmentation du bonus constitue un coup de pouce bienvenu pour l'électrification du parc automobile, mais elle ne profitera qu'à ceux qui peuvent se permettre d'acheter un véhicule propre – nous retombons encore dans le problème du reste à charge. Le basculement massif du parc passera par une logique de location, doublée d'un accompagnement social – vous en convenez d'ailleurs, comme en témoigne votre outil de leasing social. Votre proposition est néanmoins trop incertaine, trop floue et trop tardive. Je préconise plutôt une aide personnalisée à la mobilité, sur le modèle de ce qui existe pour le logement : quand on ne peut pas acheter son logement, on le loue ; quand on a des difficultés à louer son logement, on demande des aides publiques, comme l'APL – aide personnalisée au logement. L'aide personnalisée à la mobilité – APM – que nous vous proposons répondrait au même principe pour l'achat d'un véhicule propre. À la différence du leasing social, elle pourrait être adaptée et modulée au gré de l'évolution des revenus de la personne.

Monsieur le ministre, il n'y a pas de transition écologique sans moyens financiers massifs, sans dispositifs constants et lisibles pour les ménages et les entreprises, ni sans agents sur le terrain. Ces conditions ne nous semblent pas réunies dans le présent budget ; c'est pourquoi notre groupe ne votera pas les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LIOT.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Patricia Lemoine.

Mme Patricia Lemoine (RE). Au cœur de l'actualité, la mission *Écologie, développement et mobilité durables* – en particulier sa partie consacrée à l'énergie – témoigne du soutien massif de l'État aux ménages et aux forces économiques du pays face à la flambée des prix de l'énergie, dans le contexte de la guerre en Ukraine. Dans ce cadre, le programme 345 *Service public de l'énergie* finance depuis

2022 le bouclier tarifaire sur le gaz et l'électricité, qui a permis de bloquer la hausse moyenne des tarifs réglementés de vente d'électricité et de gaz.

Par ailleurs, grâce aux amendements déposés par le Gouvernement, les TPE-PME, les associations, les établissements publics et les collectivités qui ne satisfaisaient pas aux critères du dispositif amortisseur électricité en bénéficieront désormais. Cette mesure était très attendue.

La mission ne se limite pas à des dispositifs de soutien circonstanciés. Elle contient également le dispositif du chèque énergie qui, financé à hauteur de près de 900 millions en AE et 800 millions en CP en 2023, permet à ses 5,8 millions de bénéficiaires faisant partie des déciles les plus modestes de régler tout ou partie des dépenses énergétiques liées à leur logement.

Elle incarne également la volonté claire du Gouvernement d'accompagner activement les collectivités locales, l'ensemble des acteurs économiques et les particuliers vers la nécessaire transition écologique et énergétique, par la création et le renforcement d'outils spécifiques. Ainsi, les crédits du programme 174, *Énergie, climat et après-mines*, connaissent une forte augmentation, qui représente 40,6 %, soit 1,4 milliard d'euros, en AE et 1,6 milliard d'euros en CP. Ils permettent ainsi d'accroître le financement du dispositif MaPrimeRénov', qui passe de 2 milliards d'euros en 2022 à 2,45 milliards d'euros en 2023.

Par ailleurs, le programme 174 voit nettement augmenter les crédits alloués aux aides à l'acquisition de véhicules propres : en incluant l'ensemble des aides prévues dans la mission *Plan de Relance*, ils connaissent une hausse de 24,7 % par rapport à 2022. En effet, l'accélération du réchauffement climatique implique une transformation du parc automobile en France, que promet le Gouvernement grâce aux dispositifs que sont le bonus écologique, la prime à la conversion et désormais le leasing social, qui contribuent en outre à réduire notre dépendance énergétique à l'égard des puissances étrangères.

La transition environnementale et énergétique concerne directement les collectivités territoriales, qui doivent pouvoir mener des politiques ambitieuses pour rendre leurs projets vertueux. À cet effet, le Gouvernement a souhaité inclure dans la mission le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, doté de près de 2 milliards d'euros destinés à permettre l'adaptation des territoires aux enjeux du changement climatique et à les aider à lutter contre l'érosion de la biodiversité. Près de 500 millions d'euros leur permettront spécifiquement de mener des projets relatifs à la rénovation thermique et énergétique des bâtiments. De plus, ce fonds servira à la modernisation de l'éclairage public, source d'économies d'énergie très importantes, puisque près de la moitié du parc d'éclairage public en France a plus de 20 ans et qu'il représente à lui seul, selon l'Ademe (Agence de la transition écologique), 41 % de la consommation en électricité des collectivités territoriales.

Cette mission se donne également pour objectif d'augmenter la part des énergies renouvelables dans la production d'électricité. (*M. Raphaël Schellenberger s'exclame.*) Toutefois, nous ne sommes pas encore suffisamment efficaces sur ce point : il nous faudra redoubler d'efforts pour parvenir à la cible de 27 % en 2023 fixée par ce PLF.

Enfin, la liste de ces différents dispositifs d'aide ne serait pas complète sans le financement des aides pour l'électrification rurale, qui demeure une priorité pour réduire les inégalités au sein des territoires.

L'ensemble des crédits de la mission traduisent l'engagement sans faille du Gouvernement en faveur de l'objectif global de performance environnementale pour 2023, qu'il convient de saluer avec force. C'est en raison de toutes ces avancées que le groupe Renaissance votera sans réserve les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE et Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Alexandre Loubet.

M. Alexandre Loubet (RN). La lutte contre le réchauffement climatique impose de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Malgré l'urgence, vous perdez du temps, vous faites payer aux particuliers et aux entreprises vos mauvais choix énergétiques. Alors que la moitié des émissions de gaz à effet de serre de la France sont liées à nos importations, comme le rappelle le HCC, votre budget pour 2023 rate sa cible.

Prisonniers de votre idéologie mondialiste, vous continuez de négocier des traités de libre-échange déloyaux avec l'autre bout du monde, mais vous ne proposez aucun plan de patriotisme économique pour développer le localisme.

M. Raphaël Schellenberger. C'est intéressant : hier, c'était Sandrine Rousseau qui parlait de localisme !

M. Alexandre Loubet. Depuis des années, dans la droite ligne des socialistes avec lesquels vous avez gouverné, vous préférez dilapider nos impôts dans le démantèlement du mix électrique français, alors que ce dernier est déjà décarboné à plus de 90 %. Grâce à l'alliance de la production nucléaire et hydraulique, les Français bénéficient d'une des électricités les moins polluantes d'Europe, les moins chères, les plus sûres et sans risque de blackout. Pourtant, par idéologie, vous avez sacrifié la filière nucléaire : souvenez-vous qu'en 2018, Emmanuel Macron a annoncé qu'il fermerait quatorze réacteurs d'ici à 2035. (*Mme Danielle Brulebois s'exclame.*) Souvenez-vous qu'il a fermé la centrale de Fessenheim.

M. Raphaël Schellenberger. Vous aussi, au Rassemblement national, vous étiez favorables à la fermeture de Fessenheim !

M. Alexandre Loubet. Par idéologie, vous vous obstinez à financer des énergies dont l'intermittence déstabilise le réseau électrique. C'est une politique inconsciente, qui non seulement a déjà doublé la facture des ménages en dix ans, mais qui, en plus, a déjà coûté plus de 120 milliards d'euros d'argent public pour les seuls contrats signés avant 2017 !

Vos choix énergétiques sont irresponsables et nous en constatons désormais l'échec. Derrière votre politique de sobriété, vous dissimulez votre responsabilité dans le saccage de l'indépendance énergétique du pays et dans les pénuries d'électricité que nous connaissons cet hiver.

Parce que vous avez abandonné le nucléaire, la centrale à charbon de Saint-Avold, dans ma circonscription en Moselle, a redémarré. Je veux saluer ici les femmes et les hommes à qui vous avez fait subir un PSE (plan de sauvegarde de l'emploi) en mars, et que vous avez rappelés cet été pour assurer l'approvisionnement électrique du pays. Quel cynisme de votre part, quel cynisme venant d'un Gouvernement qui a osé faire croire pendant la campagne présidentielle que Marine Le Pen voulait rouvrir les centrales à charbon. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RN.*)

L'écologie est l'affaire de tous, mais elle a été prise en otage par une minorité qui fait primer l'idéologie et l'incompétence. Nous devons donc renouer avec une écologie de bon sens, basée sur des faits. Alors, pour lutter contre le réchauffement climatique : renoncez au démantèlement d'EDF et à la privatisation des concessions des barrages hydroélectriques, utilisez l'argent gaspillé dans les éoliennes pour rénover le parc nucléaire et développer le nucléaire de nouvelle génération,...

Mme Sandra Regol. Allez expliquer ça à vos collègues du Parlement européen !

M. Alexandre Loubet. ...investissez dans la recherche sur le traitement des déchets nucléaires, accompagnez les industriels qui se tournent vers les énergies du futur comme l'hydrogène, lancez de véritables plans de décarbonation des secteurs les plus émetteurs de CO₂, à savoir les transports et le bâtiment, menez une politique de patriotisme économique pour favoriser le localisme et arrêtez de promouvoir l'écologie punitive, notamment vis-à-vis des automobilistes.

Parler de la fin du monde, c'est bien, mais Marine Le Pen et le Rassemblement national veulent aussi parler des fins de mois. Depuis des années, nous ne cessons de vous alerter sur l'explosion des factures énergétiques, pour les ménages comme pour les TPE-PME.

Cet été, à force de pression, nous avons arraché au Gouvernement et au Parlement près de 200 millions d'euros d'aides destinées aux Français qui se chauffent au fioul. C'est si peu par rapport aux hausses de taxes successives sur cette énergie, si peu par rapport aux 10 milliards d'euros dédiés aux Français qui se chauffent au gaz. En sacrifiant les ménages qui se chauffent au fioul, vous avez choisi de piller des familles souvent rurales et modestes, commettant ainsi une injustice symbolique des souffrances que vous imposez à l'ensemble des Français.

Cessez donc de faire peser vos mauvais choix énergétiques sur le portefeuille des ménages et sur l'activité des entreprises. Agissez. Ayez le courage de libérer les Français et les entreprises du marché européen de l'électricité, pour cesser de leur faire payer la dépendance énergétique des autres pays européens et pour rapprocher la facture d'électricité du prix de production en France. Plutôt que d'offrir une ristourne coûteuse et temporaire, ayez le courage de baisser la TVA de 20 % à 5,5 % sur l'ensemble des énergies. Le gaz, le fioul, l'électricité, les carburants sont des produits de première nécessité ; alors, qu'attendez-vous ?

Pour conclure, j'affirmerai que ce budget pour 2023 est injuste pour nos compatriotes. Il poursuit le déclassement des Français, accélère le déclin de notre économie et freine la France dans sa lutte contre le réchauffement climatique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Clémence Guetté.

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES). Tout a été dit de votre ambition vendredi, monsieur le ministre, lorsque vous avez déclaré sur BFM TV soutenir la construction de mégabassines dans les Deux-Sèvres et dans la Vienne.

Mme Danielle Brulebois. Il a raison !

Mme Clémence Guetté. Vous avez ainsi expliqué que ce projet était « bon pour la biodiversité et pour l'étiage ».

Mme Marie Pochon. Ce qui est faux !

Mme Clémence Guetté. Ces bassines, rappelons-le, ne profitent qu'à 10 % des maïsiculteurs locaux. Elles prélèvent l'eau directement dans les nappes phréatiques et désorganisent un bassin versant déjà fragile. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

De plus, vous avez violemment réprimé, ce samedi, la manifestation organisée à Sainte-Soline par les protecteurs de nos ressources d'eau, notre bien commun *(Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écologie-NUPES et GDR-NUPES. – Exclamations sur les bancs des groupes RE et RN)*, alors que la France connaît, au cœur de l'automne, des records de chaleur, et que trente-huit départements sont encore en alerte sécheresse.

M. Grégoire de Fournas. Il s'agit de stocker l'eau pour la sécheresse !

Mme Clémence Guetté. Monsieur Béchu, c'est tout le pays qui est en état d'alerte : en juillet, canicules atteignant 42 degrés Celsius à Arcachon et 39,9 degrés au Touquet ! En août, feux de forêts dans les Landes et jusqu'en Bretagne ! En septembre, inondations en Guadeloupe ! En octobre, tornades dans la Somme et dans le Pas-de-Calais ! Les catastrophes éprouvent désormais la nation à intervalles très réguliers, dans l'attente du prochain épisode, du prochain record, de la prochaine dévastation à ajouter à ce mortel éphéméride.

En effet, la France se réchauffe plus vite que le reste du globe. Je répéterai ce que mes collègues ont déjà affirmé : si l'ONU nous promet un réchauffement d'au moins 2,5 degrés au niveau mondial, ce réchauffement sera de 3,8 degrés en 2100 sur le territoire français, selon la dernière étude du CNRS et de Météo-France. Voilà désormais la folle trajectoire climatique de la France, que nous devons d'urgence chercher à infléchir.

Le problème des Français dans la crise climatique, c'est que la Macronie est aux manettes. Maintenir dans la misère les services publics de la transition écologique, voilà la constance dont vous faites preuve, jusqu'à l'absurdité, dans ce projet de budget !

Pendant tout le premier quinquennat, vous vous êtes obstinés à saborder l'ONF en y supprimant plus de 1 000 postes, et voilà que, face au chaos des feux estivaux, vous avez l'audace de demander à la représentation nationale de laisser passer la suppression de 95 postes supplémentaires. Durant cinq exercices budgétaires, vous avez cassé le thermomètre de Météo-France, que le ministre de l'intérieur, M. Darmanin, qui n'est pas à une outrage près, accuse désormais de ne pas avoir prévu à temps la tempête qui a frappé la Corse en août dernier. La liste des indécentes est sans fin. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Après avoir été sacré « champion de la Terre » par l'ONU en 2018, le président Macron retrouve ses vieux réflexes. Vous désossez méthodiquement les services publics et supprimez les postes des agents capables de réaliser la bifurcation écologique. Dans le même temps, monsieur Béchu, votre ministère bat le record du recours aux cabinets de conseil privés, auxquels il a versé 44 millions d'euros lors du seul premier semestre 2022. C'est qu'un consultant de McKinsey sera toujours plus efficace à vos yeux qu'un garde forestier ou un inspecteur des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – Exclamations sur quelques bancs du groupe RE.)*

La vérité, monsieur le ministre, c'est que vous ne comprenez pas les changements qui sont à l'œuvre. Vous êtes un ministre en déroute face à un bouleversement planétaire qui contredit jusqu'au fondement même de votre idéologie néolibérale.

Regarder ce budget, c'est observer qu'avec ce Gouvernement, il n'y a pas de « quoi qu'il en coûte » contre la crise écologique.

M. David Amiel. Ah !

Mme Clémence Guetté. Vous jouez au pompier pyromane, brandissant un petit seau d'eau pour maîtriser votre forfait. En créant un fonds vert à destination des collectivités locales, vous jetez votre petit seau d'eau sur le brasier : vous leur accordez 2 milliards d'euros en quatre ans, alors qu'il faudrait 10 à 15 milliards, chaque année, pour financer les transports en commun et la rénovation thermique des bâtiments !

De même, en ce qui concerne la bifurcation énergétique, ce Gouvernement fait figure de cancre armé d'un petit seau d'eau. Les chiffres d'Eurostat pour janvier 2022 sont implacables : la France est le seul pays de l'Union européenne qui n'atteint pas ses objectifs en matière d'énergies renouvelables. Vous vous évertuez pourtant à déverser des milliards d'euros pour subventionner les industries des énergies fossiles dont les Français restent dépendants.

Nous sommes pris de la même inquiétude lorsqu'on nous annonce une nationalisation d'EDF, ce qui, en Macronie, constitue le prélude à une privatisation en tranches. Face au chaos du marché, contre votre dogmatisme sans bornes, nous devons revenir à un pôle public de l'énergie !

Il apparaît pourtant que la macronie a découvert et repris à son compte la notion de planification, cette notion qui innerve notre programme écologique depuis des années et qui était vilipendée. C'est tant mieux.

M. Emmanuel Lacresse. Ce n'est pas la même !

Mme Clémence Guetté. Mais il lui faut maintenant comprendre que planifier nécessite des moyens et des investissements à la hauteur du défi historique que nous devons relever.

M. Raphaël Schellenberger. Lesquels, puisque vous vous opposez à ce qui est fait sur le terrain ?

Mme Clémence Guetté. Mesdames et messieurs les membres du Gouvernement, qu'allez-vous faire ? Alors qu'un nouveau 49.3 est imminent, nous venons défendre devant vous des amendements solides visant à engager la bifurcation écologique. Allez-vous choisir de les balayer d'un revers de main et de passer en force ? Si vous interrompez nos débats, sachez que vous resterez comme les responsables honteux d'un 49.3 climatosceptique et écocidaire ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

M. Raphaël Schellenberger (LR). Madame la ministre, d'autres que vous auraient profité de la présentation de cette mission budgétaire pour plastronner en évoquant un budget historique pour le ministère de la transition énergétique, au motif qu'il est prévu de stabiliser ses effectifs après

cinq années de baisse alors qu'il était, au premier semestre, le plus gros consommateur de cabinets de conseil du Gouvernement.

Vous ne le ferez pas, car l'hiver vient. Et, cet hiver, en guise de conclusion de la politique que vous et vos prédécesseurs menez depuis dix ans, vous allez demander aux Français de se chauffer moins, de s'éclairer moins, pour passer la saison.

Le bouclier que vous avez adopté en catastrophe pour plafonner les prix de l'électricité et du gaz, et faire face à la crise du secteur de l'énergie contribuera à l'explosion de notre déficit budgétaire en 2023, qui se creusera de près de 9 milliards d'euros.

Vous ne vous vanterez donc pas, car vous savez que le budget « brun » que vous nous présentez est largement la conséquence des erreurs commises dans le domaine de l'énergie par les gouvernements qui se sont succédé au cours des dix dernières années. Avec ce budget, vous continuez à suivre le mouvement : vous laissez les marchés et les États étrangers nous imposer leur vision plutôt que de reprendre les choses en main, souverainement.

Je pense d'abord, bien entendu, à l'explosion du montant des factures d'électricité, que vous auriez pu éviter en négociant avec plus de fermeté une véritable réforme des mécanismes de marché européens de l'électricité. Certains, au passage, ne manqueront pas de se satisfaire que les énergies renouvelables intermittentes sont désormais rentables et que l'État n'a plus besoin de dépenser dans ce domaine. Encore heureux, quand l'électricité a vu son prix multiplié par dix !

Est-il normal que nos entreprises et nos collectivités soient obligées de payer l'électricité au prix du gaz, soit jusqu'à 1 000 euros le mégawattheure alors que la production d'un mégawattheure ne coûte que 50 euros en France, notamment grâce à nos centrales nucléaires ? Est-il normal que nous regardions les trains passer quand des pays comme l'Espagne ou le Portugal ont réussi à négocier une sortie temporaire des règles européennes ? Est-il normal, enfin, de laisser toujours et encore Vladimir Poutine et la stratégie énergétique allemande imposer le prix de l'électricité en France ?

L'autre enjeu que révèle la crise énergétique, c'est bien sûr l'effondrement sans précédent de notre production d'électricité d'origine nucléaire. À la fin de l'été, les Français apprenaient avec stupeur que trente-deux de nos cinquante-six réacteurs nucléaires étaient à l'arrêt au moment d'aborder l'hiver. Alors que cette technologie faisait la fierté de notre nation et contribuait à son indépendance, nous avons tout abandonné ! L'absence de préparation du grand carénage, les moyens systématiquement retirés à EDF et le changement politique du patron de cette grande entreprise font office de bouc émissaire, car vous êtes responsables de ces choix.

La vérité, c'est que notre pays a, depuis des années, négligé ses centrales au profit d'un objectif illusoire de diversification de son mix énergétique. La vérité, c'est qu'on a cassé notre outil nucléaire, légué par le général de Gaulle et les présidents de la République qui lui ont succédé au cours des cinquante dernières années, et que les Français ne le savaient pas !

Vous avez de surcroît fermé, ces dernières années, 15 gigawatts de capacité de production d'électricité pilotable – discrètement, sans rien dire à personne. À cet égard, le scandale de Fessenheim est l'arbre qui cache la forêt : ce sont plusieurs décisions successives qui ont provoqué l'effondrement complet de notre système électrique. Vous ne savez pas

écouter, et quel est le résultat ? La crainte d'un blackout cet hiver, qui nous conduit à remettre en toute dernière minute Saint-Avold en fonctionnement et à importer d'importantes quantités d'électricité allemande produite à partir de charbon.

Qui croire, madame la ministre ?

M. Sébastien Delogu. Surtout pas vous !

M. Raphaël Schellenberger. Après avoir ouvertement mené une politique antinucléaire pendant cinq ans, voilà que le président Macron change radicalement de stratégie en février dernier et opère, dans un discours prononcé à Belfort, une forme de bifurcation industrielle. Il est ainsi devenu, du jour au lendemain, absolument pronucléaire. Pourtant, la loi prévoit toujours la fermeture de douze réacteurs supplémentaires au cours des prochaines années et le budget pour 2023 ne replace toujours pas au cœur de nos préoccupations les crédits de recherche, notamment pour le programme Astrid, que vous avez décidé d'arrêter et qui aurait permis à la France d'envisager rapidement son nouveau nucléaire.

La vision que traduit votre budget est celle d'une société bien triste, celle qui, en définitive, cède le pas aux discours qui présentent la décroissance comme l'unique solution alors que, nous le savons, seul le fléchage des bénéfices de la croissance vers l'écologie nous permettra de relever le défi.

M. Sébastien Delogu. Personne n'applaudit !

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne (Dem). À l'heure où je m'adresse à vous, le niveau de consommation est raisonnable, selon l'outil Ecowatt. En estimant en temps réel le niveau de consommation d'électricité en France hexagonale, ce dispositif permet, le cas échéant, de prévenir les consommateurs des moments de tension. Qui aurait pu imaginer cela, il y a encore quelques années, demanderont certains ? Pourtant, les tensions sur notre réseau électrique ne sont pas une surprise : RTE – Réseau de transport d'électricité – l'annonce depuis plusieurs années. En revanche, nous ne pouvions prévoir ni la crise liée au covid-19 et la reprise économique qui s'est ensuivie, faisant exploser la demande internationale, ni l'invasion de l'Ukraine par la Russie, qui bloque tout approvisionnement en gaz en provenance de ce pays, ni la décision du cartel des pays exportateurs de baisser la production à venir pour soutenir les cours.

Certains, sur ces bancs, ne manqueront pas de pointer du doigt certaines décisions. Aussi, déconstruisons dès maintenant certains mythes : non, monsieur Schellenberger, le maintien de Fessenheim n'aurait pas permis d'éviter cette situation cet hiver.

M. Raphaël Schellenberger. Non, mais il nous aurait bien aidés !

M. Bruno Millienne. En outre, Fessenheim devait être fermée pour des raisons de sécurité.

M. Raphaël Schellenberger. C'est faux !

M. Bruno Millienne. Selon EDF, il nous manquera 5 gigawatts ; selon RTE, près de 11 gigawatts. La centrale de Fessenheim représentait 1,8 gigawatt.

M. Raphaël Schellenberger. Vous avez fermé 15 gigawatts !

M. Bruno Millienne. Si sa fermeture a mathématiquement entraîné une baisse du volume de l'électricité produite en France, l'enjeu central n'est pas là. En réalité, au-delà des problèmes actuels de corrosion sous contrainte sur nos réacteurs, c'est la fermeture des autres moyens de production fossile, pour le plus grand bien du climat, qui est la cause du manque de marge cet hiver. Devons-nous la dénoncer ou la regretter ? Non, bien au contraire : il nous faut poursuivre cette trajectoire, tout en construisant les conditions nécessaires à la diversification de notre mix énergétique.

En effet, pour atteindre notre objectif de neutralité carbone en 2050,...

M. Jérôme Buisson. C'est impossible !

M. Bruno Millienne. ...nous devons remplacer la part de consommation d'énergies fossiles par de l'énergie décarbonée, aussi bien en électricité bas-carbone qu'en chaleur renouvelable.

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale. C'est bien, ce que vous dites...

M. Bruno Millienne. Je constate avec plaisir que Mme Dufour aussi a un ordinateur. (*Sourires et applaudissements sur les bancs des groupes Dem et RE.*)

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale. Je note ce que vous dites !

M. Bruno Millienne. Nous devons ainsi être en mesure de produire 60 % d'électricité en plus. Cet objectif n'est atteignable à moyen terme que si nous nous appuyons sur un mix décarboné associant l'énergie nucléaire et le développement massif des énergies renouvelables, de toutes les énergies renouvelables, madame la ministre, et pas seulement de l'éolien et du photovoltaïque. C'est la direction que nous suivons ; en témoigne le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, que nous nous apprêtons à examiner, et le projet de loi relatif à la production nucléaire, que nous discuterons ultérieurement.

L'accélération du rythme du déploiement est nécessaire parce que l'électrification de nos usages ne cesse d'augmenter et que nous devons avoir pour boussole la préservation de notre planète et la défense de notre souveraineté énergétique. En matière de logement d'abord, nous poursuivons notre effort d'accompagnement des ménages, grâce au dispositif MaPrimeRenov', lancé en 2020. Près de 2,5 milliards en autorisations d'engagement et 2,3 milliards en crédits de paiement sont ainsi à nouveau ouverts. S'agissant des transports ensuite, les aides à l'acquisition de véhicules moins émetteurs doivent contribuer à accélérer la conversion de notre parc automobile. Le soutien au verdissement du parc automobile atteint ainsi près de 1,3 milliard en 2023, incluant le lancement d'un nouveau dispositif de leasing social.

D'autres aides sont également prévues dans le cadre du fonds vert, dont la création a été récemment annoncée, pour soutenir les projets de transition écologique des collectivités locales, qu'il s'agisse de la rénovation des bâtiments publics, de la modernisation de l'éclairage public ou de la valorisation de leurs biodéchets. Ces aides ont pour objectif d'accompagner les Français – ménages, collectivités et entreprises – dans leur transition écologique, afin qu'ils décarbonent leur mode de vie. Mais, eu égard aux difficultés d'approvisionnement actuelles, la puissance publique doit

intervenir en priorité pour sécuriser l'accès de tous à l'énergie et limiter l'impact de la hausse des prix de l'énergie sur le portefeuille des Français.

Je souhaite rappeler ici l'étendue des efforts consentis, et en saluer la pertinence.

Le bouclier tarifaire énergétique est prolongé en 2023 : la hausse des prix sera contenue à 15 % à partir du 1^{er} janvier 2023 pour le gaz et à partir du 1^{er} février 2023 pour l'électricité. Sans ce dispositif, la hausse aurait dépassé les 100 %.

Outre le bouclier tarifaire – un chèque énergie habituel –, un chèque exceptionnel est prévu pour la fin de l'année. Cette aide de 100 à 200 euros concernerait 12 millions de foyers.

Je me félicite également des annonces du 27 octobre concernant le dispositif dit amortisseur d'électricité en faveur des TPE, des PME et des collectivités publiques, que nous appelons de nos vœux. L'État prendra ainsi en charge 50 % du surcoût de la facture au-delà d'un prix de référence de 325 euros par mégawattheure. S'ajoutera à ce dispositif un filet de sécurité réservé aux collectivités locales et concernant spécifiquement le gaz. Au total, ce sont ainsi près de 2,5 milliards d'euros qui sont engagés en leur faveur.

Nous voterons en faveur des crédits alloués au volet énergie de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, pour poursuivre notre transition vers des modes de vie plus vertueux et, surtout, pour accompagner les Français dans la transition écologique afin qu'aucun d'entre eux ne soit laissé sans solution. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et RE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul (SOC). Après un été caniculaire, nous bénéficions depuis plusieurs jours d'un été indien. Cette météo douce ne doit pas cacher l'hiver qui arrive ni nous faire oublier ce qui se passera dans les prochaines années, lesquelles réclament de l'anticipation. Il faudra nécessairement faire preuve de sobriété solidaire et produire de l'énergie électrique décarbonée grâce à la montée en puissance des énergies renouvelables. Organisons, bifurquons, et planifions dès à présent la fin de notre dépendance aux énergies fossiles et au gaz russe !

Cet objectif exige une accélération sans précédent du financement de la transition énergétique. Contrairement à ce que laissaient entendre les effets d'annonce, ce n'est pas réellement l'orientation prise par ce budget.

Prenons la rénovation énergétique des logements, premier gisement d'économies potentielles. Certes, les moyens alloués à MaPrimeRenov' sont en hausse, mais ils ne sont qu'au tiers du niveau nécessaire pour espérer atteindre la neutralité carbone en 2050. L'accélération du changement climatique ne nous permet plus d'être dans la demi-mesure, voire le tiers de la mesure.

Vous nous opposerez le nombre important de dossiers de rénovation financés, mais en raisonnant ainsi, on prend le risque de passer à côté de l'essentiel : l'isolation n'a représenté que 21 % des travaux subventionnés alors que 70 % d'entre eux concernent les changements de mode de chauffage. Or, selon l'Agence de la transition écologique, une isolation et une ventilation performantes contribuent à elles seules à réduire en moyenne de 60 % la consommation énergétique, contre à peine 10 % pour le chauffage. La part des rénovations financées avec MaPrimeRenov' comportant au moins

trois gestes de rénovation est de 3 %, de sorte qu'à peine 2 500 passoires thermiques ont perdu ce statut en 2021 alors que l'objectif gouvernemental était que leur nombre atteigne 80 000. Nous sommes loin du compte !

À tous les étages de MaPrimeRenov', quelque chose coince. Il existe une très forte disparité dans la nature des travaux financés selon les revenus des ménages. Ainsi, pour les ménages très modestes, modestes et intermédiaires, l'isolation des murs et toitures n'apparaît pas parmi les trois principaux gestes de rénovation réalisés. Sans dispositif de zéro reste à charge et en l'absence d'un meilleur échelonnement des aides, les plus modestes n'ont simplement pas les moyens de faire des travaux d'ampleur. Ce sont pourtant ces foyers qui sont les premières victimes de la précarité énergétique.

En revanche, pour les ménages aux revenus supérieurs, l'isolation des murs et celle des toitures sont les deux principaux postes de travaux, avant le changement de fenêtres. Ainsi, seuls les ménages les plus aisés bénéficient des travaux les plus performants quand les autres catégories se retrouvent avec des travaux peu performants, voire inefficaces...

Résumons donc : le système actuel ne va pas assez vite, il ne cible pas les bons foyers, ne permet pas des rénovations d'ampleur ; il contribue même à accentuer les inégalités et ne prépare pas notre pays à adopter une sobriété solidaire, seule ambition commune possible pour viser l'indépendance énergétique et lutter contre le changement climatique. Nous vous alertons depuis longtemps et ces constats, tirés du bilan de l'Anah elle-même, donnent – hélas – raison à nos craintes.

La Cour des comptes a publié vendredi 28 octobre 2022 un rapport sur la rénovation énergétique des bâtiments, dont les conclusions confirment la pertinence des amendements que nous présenterons. Il faut massifier les rénovations en imposant un niveau minimal de gain énergétique que nous proposons de fixer à 35 %, donner la priorité aux rénovations complètes et performantes, et instaurer un système qui réduise à zéro le reste à charge pour tous les ménages, selon le principe du dispositif de prime pour le climat que le groupe Socialistes et apparentés propose depuis 2019 et que Jean-Louis Bricout a évoqué il y a quelques instants. Le coût budgétaire de 7 milliards serait le même que celui de la suppression de l'impôt sur la production, qui bénéficiera presque exclusivement aux grandes entreprises. Ce n'est donc pas une affaire de moyens, mais de mauvaises priorités politiques.

Nous ne pouvons que regretter également l'insuffisante ambition pour une revalorisation du chèque énergie qui permette tout à la fois d'étendre le champ des bénéficiaires et de majorer la valeur du chèque pour les ménages les plus modestes. Au regard de l'inflation et des prix des énergies, même avec le bouclier tarifaire, l'évolution de la valeur du chèque demeure très insuffisante.

De plus, nous sommes placés dans une situation quelque peu étonnante pour en débattre : le Gouvernement a présenté un train de mesures trente minutes avant l'expiration du délai de dépôt sur cette mission et, le lendemain, a déposé un amendement proposant un tout nouveau mécanisme dont le dispositif juridique est décrit en douze pages, sans étude d'impact, et qui n'a été chiffré que très tardivement, puisqu'un amendement de crédits a été déposé hier soir. Nous disposons donc d'une analyse détaillée du coût de ce dispositif, ce que nous attendions, mais reconnaissez, madame la ministre, que le respect de la bonne information

de la représentation nationale n'a eu lieu qu' *in extremis*, ce qui n'est pas satisfaisant. En outre, vous renvoyez à la voie réglementaire, après avis de la CRE, des éléments fondamentaux du dispositif tels que le champ des bénéficiaires potentiels parmi les collectivités, les entreprises et les associations ne bénéficiant pas actuellement des tarifs réglementés.

Eu regard aux insuffisances que nous avons dénoncées, qui concernent tant la rénovation énergétique que le chèque énergie, et étant donné les nombreuses inconnues au sujet du bouclier tarifaire à ce stade, le groupe Socialistes et apparentés votera contre les crédits de la mission. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Henri Alfandari.

M. Henri Alfandari (HOR). La mission *Écologie, développement et mobilité durables* finance nos politiques publiques en matière de transitions écologique et énergétique. Le défi est majeur ; c'est pourquoi le budget de cette mission augmente de 30 %.

Je tiens à remercier les rapporteurs spéciaux, David Amiel et Emmanuel Lacresse, pour leur travail de qualité lors de leur étude des programmes 174 et 345, et du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*.

Les crédits de la mission sont composés de dix programmes représentant plus de 28 milliards d'euros en autorisations d'engagement et plus de 27 milliards en crédits de paiement. La partie consacrée à l'énergie, qui regroupe les programmes examinés ce jour, est financée à hauteur de 17,5 milliards en autorisations d'engagement et à 17,2 milliards en crédits de paiement, soit une hausse de plus de 40 % par rapport au budget pour l'année 2022.

En cette période de crise, c'est grâce à un fort engagement que nous accompagnerons les Français et le pays face aux défis auxquels nous sommes confrontés. C'est grâce à cette volonté affichée que nous pourrions maintenir et même augmenter les investissements nécessaires à la transition énergétique. Pour l'instant, malgré ses efforts, la France est en retard sur ses objectifs et a besoin d'ambition pour répondre aux enjeux climatiques. Ce budget traduit cette ambition.

Se mettre en mouvement pour renforcer notre indépendance énergétique et notre souveraineté industrielle est un message fort. Tous les acteurs de notre société doivent participer à la sortie de la dépendance énergétique : ménages, agriculture, industries, tertiaire, secteur public, État et collectivités territoriales.

Nous devons établir des priorités : réduire la consommation du secteur résidentiel et du transport, qui consomment le plus d'énergie. Nous saluons donc les crédits alloués au programme 174. La priorité à la réhabilitation thermique des bâtiments est clairement affichée : le budget du dispositif *MaPrimeRenov'* augmente de 450 millions par rapport à 2022. L'encouragement au renouvellement de notre flotte de véhicules, pour des véhicules plus économes et plus verts, est tout aussi clair puisque l'aide à l'acquisition de véhicules propres est également en hausse.

Toutefois, comme le souligne le rapport, nous devons être vigilants quant aux modalités de financement eu égard à l'entrée en vigueur de nouvelles obligations telles que l'instauration des zones à faibles émissions ou l'interdiction

de location des passoires thermiques. À l'heure où l'ambition de transition énergétique du pays est au plus haut, il convient de pérenniser ces efforts afin d'apporter soutien et accompagnement aux ménages au cours de cette transition qui affecte leur quotidien.

Pour sortir de la dépendance énergétique, il faut favoriser la production d'énergie décarbonée. Le programme 345 *Service public de l'énergie* y contribue car il est destiné notamment à doter les territoires d'unités de production d'énergies renouvelables ; il a vocation à en soutenir le déploiement dans une perspective de résilience territoriale. Le programme participe à la relance annoncée du parc nucléaire français avec la prolongation de l'exploitation des réacteurs et des investissements nécessaires dans l'innovation et la mise en service des réacteurs pressurisés européens, car il s'agit d'un acteur clé pour atteindre les objectifs de neutralité carbone d'ici à 2050. En outre, le programme abonde le bouclier tarifaire énergétique pour garantir aux ménages et aux entreprises des prix compétitifs et financer l'ensemble des interventions destinées à pallier les défauts du marché dans le financement de certains investissements, à l'instar du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*, qui vise à lutter contre la précarité énergétique et à achever le raccordement des territoires les plus éloignés. Le programme a également pour objectif d'anticiper l'émergence de nouveaux vecteurs énergétiques, notamment en favorisant le stockage de l'hydrogène.

D'autres innovations seront nécessaires dans les prochaines années pour poursuivre le déploiement des énergies renouvelables. L'évolution devra concerner les modalités de financement pour amplifier les investissements nécessaires à l'adaptation de notre société aux changements climatiques.

Le groupe Horizons et apparentés votera les crédits de la mission en espérant qu'ils accompagneront les territoires et les porteurs de projets dans la décarbonation. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes HOR et RE.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Eva Sas.

Mme Eva Sas (Écolo-NUPES). L'agression de l'Ukraine par la Russie a provoqué en Europe un choc inflationniste dont les conséquences sont graves pour tous, et dramatiques pour les plus modestes. Mais ne nous y trompons pas. Cette crise n'est pas passagère. La question de l'énergie, particulièrement celle de la nécessaire sortie des énergies fossiles, est structurelle. La crise climatique est là et nous devons y répondre par des mesures ambitieuses de long terme et pas seulement par des mesures d'urgence et de court terme.

Mme Eva Sas. Concernant les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* consacrés à l'énergie, j'insisterai sur trois points.

Premièrement, au sujet du bouclier tarifaire, nous accordons que limiter la hausse des coûts de l'énergie pour les ménages est absolument nécessaire, mais cela pourrait être mené de façon plus protectrice pour les ménages modestes, et plus en ligne avec nos objectifs écologiques. Le chèque énergie, parce qu'il peut être modulé en fonction des régions, de l'éloignement des réseaux de transports, ou de l'étiquette énergétique du logement de ceux qui le reçoivent, est le dispositif le plus juste et le plus conforme à l'impératif écologique. Il protège les foyers aux revenus modestes en ciblant les consommations essentielles et décourage les consommations superflues des ultrariches. Nous regrettons

que le budget du chèque énergie soit en baisse de 42 millions d'euros alors qu'une augmentation et un élargissement des foyers couverts par ce dispositif auraient été souhaitables.

Deuxièmement, je voudrais souligner l'apport des énergies renouvelables à ce budget. N'en déplaise à certains, le bouclier tarifaire est actuellement financé grâce aux recettes dégagées par les énergies renouvelables, qui s'élèvent à plus de 8,6 milliards en deux ans.

M. Raphaël Schellenberger. Enfin! Ça nous a coûté de l'argent pendant vingt ans!

Mme Eva Sas. La hausse des prix de marché de l'énergie depuis 2021 a entraîné l'annulation des charges prévisionnelles pour les énergies renouvelables sur 2023, aboutissant finalement à une économie de 39 milliards de dépenses pour l'État. S'il est normal d'affecter une partie de cette manne à limiter la hausse des prix de l'énergie, pourquoi ne pas aussi profiter de ces économies exceptionnelles pour préparer l'avenir, c'est-à-dire accélérer massivement le soutien à la production des énergies renouvelables et surtout financer l'isolation des logements?

Troisièmement, en ce qui concerne la rénovation thermique, le dispositif MaPrimeRénov', qui soutient les rénovations énergétiques, connaît une augmentation de 450 millions, plan de relance inclus, pour atteindre 2,5 milliards. Je rappelle que les dispositifs de financement des rénovations thermiques ne datent pas d'hier: le crédit d'impôt développement durable a été créé en 2005. En 2008, la dépense fiscale pour la rénovation thermique atteignait 2,6 milliards. Ce gouvernement n'est donc ni le premier ni le plus ambitieux en matière d'isolation des logements.

Les dispositifs se succèdent et ont toujours le même défaut: l'absence de prise en compte de la performance thermique et l'échec à susciter des rénovations globales, seules à même de réduire réellement la facture des 4,8 millions de ménages qui vivent dans des passoires thermiques et qui sont particulièrement exposés à la flambée des prix de l'énergie. La Cour des comptes établit qu'en 2021, seuls 2 500 logements ont changé de performance énergétique. Le rapport spécial rédigé par MM. Amiel et Lacresse souligne qu'en septembre 2022, les rénovations énergétiques globales ne représentent toujours qu'une faible part du total des rénovations: environ 31 660 logements, soit 5 % des rénovations. En effet, pour une rénovation globale, le reste à charge après que toutes les aides ont été versées s'élève actuellement, pour un ménage très modeste, à 37 % du coût total; pour un ménage modeste, il s'élève à 50 %, alors qu'une rénovation globale coûte en moyenne 38 000 euros.

Nous proposons de suivre les recommandations de l'Institut de l'économie pour le climat et du rapport Sichel consacré à la réhabilitation énergétique des logements, et de porter à 8,8 milliards le budget de MaPrimeRénov', pour accélérer les rénovations et surtout pour réduire à zéro le reste à charge pour les ménages les plus modestes.

Enfin, vous augmentez les financements dédiés aux véhicules électriques de 800 millions. Ils sont en effet moins néfastes à la santé et à l'environnement, mais vous semblez ne pas entendre le consensus scientifique sur le sujet. Tous les experts sérieux de la transition des mobilités s'accordent sur le fait que la mobilité électrique ne peut pas régler tous les problèmes à elle seule. Elle ne peut être qu'un dernier

recours pour les trajets qui ne peuvent être faits autrement, et doit s'accompagner d'un report modal massif vers les transports en commun et vers les mobilités actives.

Ainsi, en matière d'énergie, vous continuez à agir comme si notre mode de vie n'était pas négociable, et que la technologie, sous la forme du nucléaire, de la voiture électrique ou l'avion vert, allait nous permettre de continuer à vivre exactement comme au XX^e siècle. L'innovation fait certes partie de la solution, mais elle ne pourra pas tout; ce serait folie ou mensonge de le faire croire. Nous devons aussi changer pour un mode de vie plus en harmonie avec le vivant, reconnecté avec la nature, plus respectueux des limites planétaires. Nous avons tous à y gagner. Les Français y sont prêts et n'attendent que d'être accompagnés. Préparez l'avenir, monsieur le ministre; financez l'isolation des logements, les transports collectifs, les énergies renouvelables. Ce sont les réponses structurelles qui demain protégeront le mieux les Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.* – *M. Sébastien Rome, rapporteur spécial, applaudit également.*)

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

M. Christophe Béchu, ministre. Les mots ont un sens; les chiffres ont une valeur. Cependant, parfois, dans l'enthousiasme des débats parlementaires, il arrive qu'on répète des contre-vérités en pensant qu'on finira par leur donner une sorte de valeur en ayant fait preuve de pédagogie.

Mme Eva Sas. C'est exactement ce que vous êtes en train de faire!

M. Christophe Béchu, ministre. Mais quand on ne pose pas les bons constats, la capacité à agir est faussée, le message que nous transmettons à nos concitoyens n'est pas le bon et la parole publique et les actions qu'on croit conduire finissent par être discréditées.

Mme Danielle Brulebois. Tout à fait!

M. Christophe Béchu, ministre. La situation est bien documentée et très claire. Vous avez ainsi cité les rapports de Météo-France, du CNRS, du Haut Conseil pour le climat, du Giec...

Mme Marie Pochon. La Convention citoyenne pour le climat!

M. Christophe Béchu, ministre. Nous sommes face à un défi planétaire gigantesque pour réaliser la transition climatique.

Mme Marie Pochon. C'est évident.

M. Christophe Béchu, ministre. Il se double, pour nous, d'un effort d'accélération de rythme sans précédent. Mais parler d'inaction climatique, c'est insulter (*Protestations prolongées sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES*) l'ensemble des Français qui...

Mme Clémence Guetté. Vous avez été condamnés deux fois pour inaction climatique!

M. Christophe Béchu, ministre. ...au cours de ces dernières années, ont commencé à agir; c'est oublier le fait que notre pays fait partie de la vingtaine de pays au monde qui ont commencé à baisser leurs émissions de gaz à effet de serre; c'est oublier qu'au cours du quinquennat passé, le rythme de la baisse des émissions, hors de la période du covid, a doublé. Une partie de ceux qui aujourd'hui donnent des leçons, quand ils étaient aux responsabilités, ont baissé de manière drastique les effectifs des opérateurs de l'écologie et du minis-

rière, et n'ont rien fait pour l'efficacité énergétique. Ils nous expliquent aujourd'hui qu'il faut que nous conduisions des politiques qu'ils n'ont pas conduites eux-mêmes hier.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Ça fait plus de cinq ans que vous êtes au pouvoir !

M. Christophe Béchu, ministre. Ils ont jeté le discrédit sur une énergie nucléaire dont nous savons qu'elle contribue de manière particulièrement forte à la décarbonation, de sorte que Greta Thunberg, par exemple, explique qu'il est nécessaire de maintenir cette production.

Dans le même temps, ceux qui donnent des leçons se gardent bien d'observer ce qui se passe dans les pays qui nous entourent. Quand les écologistes sont aux responsabilités, ils rouvrent des mines de charbon et sont critiqués par des activistes qui considèrent qu'ils ne vont pas assez loin.

Mme Sandra Regol. Pardon ? C'est un mensonge !

M. Christophe Béchu, ministre. On peut continuer à exciter les instincts des Français, à leur faire croire que c'est en mettant des cagoules sur des chantiers, en taguant la voiture des députés européens, ou en lançant de la purée sur des œuvres d'art qu'on réussira à accélérer la transition écologique. (*Mêmes mouvements.*) Ou alors on peut agir, en proposant des mesures concrètes dans un climat serein et apaisé, sans les invectives et vitupérations de l'hémicycle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

Mme Sandra Regol. C'est vous qui provoquez et qui insultez !

M. Christophe Béchu, ministre. Par exemple, la planification écologique, dont nous avons posé les bases et qui sera déclinée en vingt-neuf chantiers visant à répondre aux recommandations du Haut Conseil pour le climat. Doubler la baisse du rythme des émissions de gaz à effet de serre nécessite d'organiser la diminution par grands secteurs d'émissions : ...

Mme Christine Arrighi. Vous n'avez rien fait pendant cinq ans !

M. Christophe Béchu, ministre. ... nous demandons davantage aux plus gros émetteurs, c'est-à-dire aux transports, qui représentent 30 % des émissions, et à l'agriculture, qui en représente 20 %. Parallèlement, nous avons lancé sept chantiers transversaux, qui concernent notamment la planification territoriale, le financement, la transition des filières, les données environnementales, et une transition juste et solidaire – autant de sujets sur lesquels nous avons vocation à avancer avec les ONG et les dizaines de structures ayant participé au lancement.

Concrètement, pas moins de 2 milliards d'euros viendront abonder le fonds vert dès 2023 – et non pas, comme je l'ai parfois lu, au cours des années à venir : même si certains dispositifs qui auraient dû disparaître avec la fin du plan de relance, comme le fonds friches, sont prolongés et intégrés à cette enveloppe, il ne s'agit pas de recyclage, mais bien de nouveaux crédits. (*Exclamations sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.*)

Mme Clémence Guetté. C'est insuffisant !

M. Christophe Béchu, ministre. Le fonds friches, par exemple, n'était doté que de 300 millions d'euros ; le fonds vert, c'est sept fois plus ! Ces nouveaux crédits permettront aux élus de mener les actions qu'ils jugent prioritaires en

matière de renouvellement de l'éclairage public, de rénovation des bâtiments, de recyclage des friches, de prévention des risques naturels, de recul du trait de côte, de ZFE, de renaturation des villes...

Mme Christine Arrighi. Ils sont vraiment formidables !

M. Christophe Béchu, ministre. ... car, au-delà de ce que fait l'État, il leur appartient en premier lieu de conduire la transition dans les territoires. Il faut donc leur en donner les moyens (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE et Dem.*)...

Mme Christine Arrighi. Donc vous supprimez la CVAE !

M. Christophe Béchu, ministre. ... et les 2 milliards représentent, comme l'estime l'institut I4CE, une première marche.

Par ailleurs, comme cela a déjà été dit, la hausse de 8 % du budget du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) est historique – sans compter celle du budget du ministère de la transition énergétique.

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale. C'est surtout lié à la revalorisation du point d'indice !

M. Christophe Béchu, ministre. Les crédits dédiés aux transports augmentent et, dans le cadre de la planification, nous irons plus loin encore en définissant une feuille de route beaucoup plus ambitieuse en matière de transport ferroviaire et de verdissement du parc automobile. L'électrification du parc ne doit pas se traduire par un recours massif à l'achat de voitures fabriquées à l'autre bout du monde, en Chine, dans des usines alimentées au charbon : nous ne voulons pas que la baisse des émissions chez nous conduise à faire exploser notre empreinte écologique là-bas, et nous l'assumons. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme Danielle Brulebois. Très bien !

M. Matthias Tavel. Vous vous convertissez au protectionnisme ?

M. Christophe Béchu, ministre. Je reviendrai également sur les crédits en faveur de l'eau et de la biodiversité.

Pour terminer, un mot des effectifs. Je tiens à rappeler à chacun que si nous sommes tous attachés à l'Office national des forêts, celui-ci est rattaché au ministère de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire (MASA). Nous pourrions bien évidemment débattre de sa situation et de ses effectifs, mais d'un point de vue strictement matériel, sa gestion relève du MASA. La stabilité des effectifs rattachés à ce ministère durant le quinquennat, inédite depuis vingt ans, nous permettra d'ailleurs de créer plusieurs centaines de postes au sein des différents opérateurs : nous y reviendrons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la transition énergétique.

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre de la transition énergétique. Nous vivons une crise énergétique sans précédent depuis les années 1970 – le constat est largement partagé –, à laquelle s'ajoute une crise climatique au sujet de laquelle les experts sont formels : au niveau mondial, nous avons trois ans pour inverser la tendance et baisser les émissions de gaz à effet de serre de la planète. Trois ans, c'est peu, mais c'est possible – c'est d'ailleurs ce que nous dit le Giec, et je suis un peu

étonnée d'entendre certains, sur les bancs de la gauche, en douter. Quoi qu'il en soit, la France prend sa part : elle fait partie des quelques pays qui, aujourd'hui, diminuent leurs émissions de gaz à effet de serre. Nous avons même décidé de suivre une trajectoire bas-carbone plus ambitieuse, doublant notre objectif de réduction d'émissions. Entre 2018 et 2022, la France a d'ailleurs respecté sa trajectoire et son budget carbone...

Mme Marie Pochon. Merci la pandémie !

Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale. Vous avez diminué le budget carbone quand vous avez vu que vous n'atteindriez pas l'objectif !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. ...on ne saurait en dire autant du quinquennat précédent, alors que certains, sur ces bancs, étaient pourtant dans la majorité.

Cela nous impose de revoir en profondeur nos modes de consommation et de production d'énergie à l'aune d'une double temporalité : l'urgence de l'hiver prochain et la nécessité d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Et ne nous trompons pas : l'atteinte de la neutralité carbone nécessite des décisions au moins aussi urgentes que le passage de l'hiver.

Plus largement, au-delà de son impact climatique, notre politique énergétique répond à plusieurs enjeux. Tout d'abord, l'utilisation du gaz comme une arme de guerre par la Russie nous a rappelé l'importance de notre indépendance économique et politique. De plus, l'énergie représente un fort enjeu en matière de pouvoir d'achat pour les Français et de compétitivité pour les entreprises. Sur tous ces volets, nous tenons à être au rendez-vous.

Notre objectif est clair : nous voulons devenir la première grande nation industrielle à sortir des énergies fossiles et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour cela, nous agissons avec force sur les quatre leviers dont les experts du Giec et du Haut Conseil pour le climat nous rappellent l'importance : la sobriété énergétique – certains en parlaient mais nous, nous avons appliqué le premier plan de sobriété énergétique du pays –,...

Mme Clémence Guetté. Augmentez les moyens des Dreal !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. ...l'efficacité énergétique, la production d'énergie bas-carbone grâce au développement des énergies renouvelables et la relance du nucléaire. Nous devons en effet poursuivre à la fois le développement des énergies renouvelables et celui du nucléaire, et j'espère pouvoir compter sur le soutien des députés de tous les bancs sur ces deux volets. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE et HOR.*)

Pour déployer cette politique énergétique claire et ambitieuse, le ministère de la transition énergétique dispose d'un budget d'un montant historique de 19 milliards d'euros en 2023, sans compter les crédits supplémentaires dont l'adoption vous sera proposée à travers les amendements déposés par le Gouvernement.

Ces moyens financiers historiquement élevés seront mobilisés pour financer trois priorités en particulier : accompagner concrètement les Français dans la transition énergétique, grâce au programme de rénovation thermique des logements et aux aides à l'achat de véhicules bas-carbone, et soutenir les acteurs économiques et industriels de tous les secteurs d'activité dans leur effort de décarbonation ; accélérer la décarbonation de notre mix énergétique en soutenant à la

fois le développement des énergies renouvelables et celui du nucléaire ; protéger nos concitoyens face à l'envolée des coûts de l'énergie.

En 2023, nous mobiliserons 2,5 milliards d'euros pour financer le dispositif MaPrimeRénov', principale aide à la rénovation énergétique pour les particuliers, qui vise essentiellement les ménages les plus modestes. Cela représente une augmentation de 40 % par rapport à 2019.

Le bonus écologique et la prime à la conversion seront financés à hauteur de 1,3 milliard d'euros. Les professionnels seront également concernés, puisque l'appel à projets en faveur de l'électrification des poids lourds, créé dans le cadre du plan de relance, sera prolongé en 2023. Ces mesures s'ajoutent aux efforts sans égal en matière de financement des transports en commun pour favoriser le report modal.

Même si cela ne relève pas des crédits que nous examinons aujourd'hui, je tiens à préciser qu'en 2023, environ 1,2 milliard d'euros seront mobilisés en faveur de l'énergie nucléaire, dont 420 millions permettront de financer la recherche dans le domaine de l'énergie nucléaire à travers une subvention allouée au Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA). Je tiens d'ailleurs à rappeler, comme cela a fait l'objet de plusieurs questions, que le soutien au nucléaire n'est pas nouveau, puisqu'il figure parmi les six secteurs stratégiques soutenus par le plan de relance dès 2020.

M. Raphaël Schellenberger. C'est pour ça que vous avez abandonné le projet Astrid !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. En parallèle, le Gouvernement poursuivra son soutien au développement des énergies renouvelables : le budget consacré aux études sur l'implantation des parcs éoliens en mer augmentera de 25 millions d'euros pour atteindre 68 millions, en hausse de 58 % par rapport à 2022. Voilà en quoi consiste le bond des crédits de conseil : il ne s'agit donc pas, comme je l'ai entendu caricaturer, de rémunérer McKinsey, mais tout simplement de financer des bateaux qui effectuent des mesures sur les parcs éoliens, permettant ainsi d'accélérer la production d'énergies renouvelables. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES*)

La décarbonation de notre mix énergétique passera également par des dispositifs financés par d'autres enveloppes du budget de l'État. Je pense en particulier au fonds chaleur, géré par l'Ademe et doté de 520 millions d'euros en 2023, et au fonds de décarbonation de l'industrie, doté de 5 milliards d'euros, qui vise à accompagner spécifiquement la décarbonation des entreprises industrielles.

Enfin, dans un contexte de crise énergétique, le budget du ministère de la transition énergétique financera le prolongement des mesures de protection des Français. Ainsi, en 2023, 12 milliards d'euros seront mobilisés pour prolonger le bouclier tarifaire sur le gaz et l'électricité. Aucun autre pays européen n'a déployé autant d'efforts pour protéger les ménages face à l'envolée des prix de l'énergie.

Mme Danielle Brulebois. Exactement !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Un amendement du Gouvernement prévoit d'ailleurs l'ouverture de 3 milliards d'euros de crédits supplémentaires pour l'instauration du

dispositif amortisseur d'électricité, destiné aux PME, aux collectivités locales, aux associations et à toutes les TPE, qui ne pouvaient bénéficier des tarifs réglementés.

M. Matthias Tavel. Et pourquoi donc ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Ces dispositifs sont financés grâce à des prélèvements sur les producteurs d'énergie en France.

Mme Danielle Brulebois. Eh oui !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Nous anticipons également les conséquences de l'augmentation du coût de l'énergie en délivrant dès la fin de l'année un chèque énergie exceptionnel aux 40 % des ménages les plus modestes, soit 12 millions de foyers. Grâce à toutes ces mesures, les Français sont les mieux protégés d'Europe contre l'augmentation des prix de l'énergie. Avec mon collègue Christophe Béchu, nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.)*

Mme la présidente. Nous en venons aux questions. Je vous rappelle que la durée de chaque question et de chaque réponse est fixée à deux minutes, sans réplique.

La parole est à M. David Taupiac.

M. David Taupiac (LIOT). Je souhaite revenir un sujet déjà abordé en commission, notamment par mon collègue Jean-Louis Bricout : le taux de non-recours au chèque énergie, que le rapporteur pour avis Antoine Armand estimait à 12 %, malgré un envoi automatique au domicile du bénéficiaire. Ce taux connaît par ailleurs d'importantes disparités régionales.

En 2019, la Cour des comptes alertait déjà les pouvoirs publics sur le non-recours au chèque énergie, estimant que 25 % des bénéficiaires du chèque ne l'avaient pas utilisé, faute d'une information suffisante. Quatre ans plus tard, les associations de lutte contre la précarité constatent que ce pourcentage ne baisse pas. Or, dans une étude publiée en 2021, l'Observatoire des non-recours aux droits et services considérait qu'agir contre la précarité énergétique devait passer par une meilleure connaissance des aides permettant d'améliorer la qualité des logements et de payer les factures.

Le chèque énergie est donc un dispositif qui doit être amélioré. En commission, vous avez rejeté notre amendement tendant à en augmenter la valeur faciale et à modifier les critères d'éligibilité, au motif que de légères augmentations de revenus feraient alors sortir certains ménages du dispositif. Si cette volonté est fort louable, la Cour des comptes soulignait en février devant la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale que la moitié des ménages bénéficiant du chèque énergie n'étaient pas en situation de précarité énergétique, alors qu'un quart de ceux qui l'étaient ne le recevaient pas. La Cour des comptes a ainsi suggéré plusieurs pistes pour améliorer le dispositif : lesquelles le Gouvernement a-t-il retenues pour améliorer le ciblage du chèque vers les familles en ayant le plus besoin ? *(M. Jean-Louis Bricout applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Vous avez raison : au regard d'autres dispositifs comme la prime d'activité ou le RSA, le chèque énergie est l'aide présentant aujourd'hui le taux de recours le plus faible. Pourtant, le taux de non-recours, de l'ordre de 20 %, s'est sensiblement réduit ces dernières années : si seuls 78,4 % des ménages y avaient

recours en 2018, ils étaient 80,4 % en 2019, 80,6 % en 2020 et 81,3 % en 2021. L'année 2022 laisse apparaître une progression de cinq points, mais l'année n'est pas terminée : ne soyons pas trop optimistes et attendons de connaître le chiffre définitif.

Pour diminuer le taux de non-recours, nous menons tout d'abord des campagnes de communication à destination des travailleurs sociaux, des collectivités locales, des associations de consommateurs, de toutes les structures qui soutiennent les ménages précaires. De plus, dès 2021, le chèque énergie a également été envoyé aux Français vivant en Ehpad ou en unités de soins de longue durée (USLD), qui ne pouvaient jusqu'alors en bénéficier. Enfin, l'augmentation de la préaffection des chèques par les bénéficiaires devrait également contribuer à améliorer son taux d'usage.

En 2023, nous devons ajuster les modalités de calcul du chèque énergie en vue de 2024. En effet, il est aujourd'hui adossé à la taxe d'habitation, qui est vouée à disparaître. Ce sera l'occasion de voir, en lien avec les associations, comment améliorer encore le taux de recours et le taux de couverture des ménages précaires.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris.

Mme Mathilde Paris (RN). Depuis des mois, l'explosion des prix de l'énergie frappe des millions de particuliers, collectivités et entreprises. Nous attendons du PLF pour 2023 d'ambitueuses mesures structurelles : on nous a présenté un budget d'impuissance, une politique du chèque, sans aucune vision concernant notre souveraineté énergétique ni l'accompagnement des Français, si bien que ce texte rate complètement sa cible. Qu'il s'agisse des délais nécessaires au versement de MaPrimeRénov', des difficultés rencontrées par ceux de nos compatriotes qui se chauffent au fioul ou avec des pellets, le quotidien des Français ne manque pourtant pas de problèmes dont nous pourrions débattre.

Pour ma part, j'ai choisi de vous interroger au sujet de la géothermie : j'aimerais savoir pourquoi l'État n'investit pas davantage dans cette énergie d'avenir, grande absente de la programmation pluriannuelle de l'énergie, alors qu'elle pourrait être exploitée sur 98 % du territoire national et que des énergies aussi controversées que l'éolien terrestre bénéficient quant à elles de financements ambitieux. Les crédits alloués au fonds chaleur dans le cadre du budget pour 2023 sont insuffisants ; nous proposerons par voie d'amendement de les augmenter. La géothermie se développe au sein de nos territoires : ainsi, dans ma circonscription, la piscine de Gien sera chauffée de cette manière au terme de sa rénovation. Il convient que l'État encourage ces projets locaux vertueux, d'autant que la géothermie ne représente encore que 1 % de l'énergie produite en France et, je le répète, dispose d'un vaste potentiel ; de surcroît, dans son dernier avis, en date du 11 octobre 2022, le haut-commissariat au plan a souligné son intérêt pour garantir notre indépendance énergétique tout en luttant efficacement contre le réchauffement du climat.

Madame la ministre, monsieur le ministre, comment comptez-vous valoriser cette énergie propre et rattraper le retard pris en la matière ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Je constate que, sur certains bancs de cet hémicycle, on rencontre toujours des problèmes avec les chiffres *(Protestations sur quelques bancs du*

groupe RN) : la géothermie ne représente pas 1 % mais 6 % de la consommation finale de chaleur en France. Néanmoins, vous avez raison de faire observer que cela reste trop peu ; c'est pourquoi elle fait partie des énergies dont nous accompagnons le développement dans le cadre du plan de relance que j'ai engagé en juin.

Les énergies renouvelables, en effet, ne se limitent pas à l'éolien et au photovoltaïque mais incluent le photovoltaïque thermique, la biomasse, la chaleur décarbonée et bien sûr la géothermie, dont l'usage est déjà encouragé par des aides. Le fonds Chaleur, confié à l'Ademe, permet de financer les réseaux de chaleur qui l'utilisent ; l'Ademe a également lancé cette année l'appel à projets « une ville, un réseau » afin d'accélérer la création de réseaux de chaleur et de froid renouvelables dans les villes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de moins de 50 000 habitants ; MaPrimeRénov' et les certificats d'économie d'énergie incitent à l'installation dans les logements de pompes à chaleur géothermiques. Je n'en souhaite pas moins accroître le recours à cette énergie : elle figure explicitement dans le débat public que nous avons lancé au sujet du futur mix énergétique, et je lui consacrerai prochainement un plan élaboré notamment à partir des travaux du haut-commissaire au plan, M. François Bayrou. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme Danielle Brulebois. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à Mme Alma Dufour.

Mme Alma Dufour (LFI-NUPES). Madame la ministre, nous avons assez mal pris vos propos concernant le fait que, dans certaines parties de l'hémicycle, on serait fâché avec les chiffres. C'est tout de même le Gouvernement qui, en 2019, a restreint son budget carbone après avoir constaté qu'il n'atteindrait pas ses objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) D'ailleurs, selon les projections, et sans tenir compte des conséquences du covid-19, ces émissions devraient diminuer en 2022 de 0,6 %, ce qui est bien inférieur à la trajectoire fixée par la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) : je vous rappelle que nous étions censés les réduire de 7 % par an. De toute évidence, le problème avec les chiffres se situe plutôt de votre côté que du nôtre !

Si l'on y intègre les émissions importées, qui ont augmenté de manière exponentielle, le bilan carbone de la France ne connaît même aucune diminution ces vingt dernières années. Ajoutons que les entreprises du CAC40 émettent à peu près onze fois plus que le pays lui-même. TotalEnergies a annoncé que la proportion de ses investissements portant sur les énergies renouvelables atteindrait 30 % en 2030, c'est-à-dire que les 70 % restants seront consacrés aux énergies fossiles. Cela ne saurait surprendre, la compagnie étant impliquée dans vingt-quatre projets d'exploitation de ces énergies – dont un au Qatar – qualifiés de bombes climatiques par la presse et les ONG. BNP Paribas, première banque européenne en matière de financement des énergies fossiles dans le monde, n'est pas en reste. Comptez-vous enfin encadrer les initiatives de ces acteurs, qui relèvent de la responsabilité de la France ?

Le même problème concerne le marché de l'électricité, qui – des orateurs issus de plusieurs groupes l'ont fait remarquer aujourd'hui – dysfonctionne totalement. Vous avez prévu 3 milliards en guise d'amortisseur pour les PME et les entreprises de taille intermédiaire : c'est deux fois moins qu'il ne faudrait en vue de compenser l'augmentation de leurs

factures. Le coût de production d'un mégawattheure, qui s'élevait l'an dernier à 50 euros, avoisine aujourd'hui les 120 euros.

Mme la présidente. Merci, chère collègue.

Mme Alma Dufour. Laissez-vous ces entreprises assumer seules la multiplication par cinq, en un an, du prix de l'électricité ? (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Premier fait : au cours du précédent quinquennat, nous avons doublé le rythme de la baisse des émissions de gaz à effet de serre. (*Mme Alma Dufour proteste.*)

M. Jean-Paul Mattei et Mme Véronique Louwagie. Écoutez donc ! Laissez répondre la ministre !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Deuxième fait : nous avons décidé – ce qui, durant un quinquennat au cours duquel vous étiez associés au pouvoir, n'avait pas été fait – de mettre fin à toute aide à l'exportation d'énergies fossiles.

Mme Alma Dufour. Récemment !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Ce n'en est pas moins chose faite ! Troisième fait : nous avons accru le soutien aux énergies renouvelables, bien que leur coût de production dépasse largement 50 euros le mégawattheure. Si nos objectifs en la matière ne sont pas atteints, vous en connaissez la raison : un projet nous demande deux fois plus de temps qu'à nos voisins.

Mme Clémence Guetté. Il faut mieux financer les Dreal !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. J'espère d'ailleurs trouver sur tous les bancs des soutiens au projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, qui vise précisément à débloquer la situation. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

M. Matthias Tavel. Vous n'avez rien fait en cinq ans et vous nous demandez de rendre des comptes !

Mme Véronique Louwagie. Écoutez la ministre, quand même !

M. Jean-Paul Mattei. C'est incroyable !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Quatrième fait : je suis en train de préparer la COP27, et je peux vous affirmer que la position française est des plus ambitieuses. Nous avons porté de 5 à 6 milliards les moyens consacrés à l'accompagnement des pays en développement, augmenté les crédits dédiés à l'adaptation au changement climatique, et nous serons, à la suite du Président de la République, extrêmement offensifs afin d'obtenir non seulement que chaque pays accroisse comme nous ses engagements nationaux, mais que les États les plus pauvres soient mieux accompagnés dans leur propre adaptation, ainsi que dans leur anticipation des pertes et dommages liés au réchauffement. Tout bien considéré, je ne crois pas que nous ayons beaucoup de leçons à recevoir ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme Clémence Guetté. Nous non plus !

Mme la présidente. La parole est à M. Mickaël Cosson.

M. Mickaël Cosson (Dem). Je souhaite vous parler de la boucle énergétique vertueuse. Nos territoires progressent actuellement en ordre dispersé, chacun à sa propre vitesse, en fonction des appels à projets et autres facteurs, alors que tous subissent les mêmes contraintes énergétiques, économiques et environnementales. Face au tsunami qui s'abat sur nous, la gestion des ressources énergétiques locales se révèle essentielle ; les eaux usées, les déchets ménagers, industriels et agricoles doivent contribuer à la production d'énergie décarbonée et à la création d'une boucle locale. À quand donc une planification nationale ambitieuse qui permette d'accompagner collectivités, entreprises et exploitations agricoles en vue de transformer nos déchets en ressources, remédiant ainsi au fait que le coût financier et environnemental de leur traitement ne cesse d'augmenter, et renforçant notre souveraineté énergétique ? De plus, cette solution peut être transposée : les cours d'eau, le littoral, l'environnement doivent devenir un levier et non plus un frein. Il nous faut transformer nos problèmes en solutions économiquement pérennes, écologiquement durables.

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

M. Christophe Béchu, ministre. Monsieur le député, vous avez parfaitement raison. Si la sobriété consiste à faire évoluer nos usages en vue d'éviter autant que possible le gaspillage, celui-ci risque de subsister sous une autre forme : le fait de ne pas tirer parti des eaux usées et des déchets, par méthanisation ou par d'autres moyens. L'enjeu de la planification réside précisément dans la détermination d'ambitions et d'objectifs. Dans les collectivités, de plus en plus d'usines de traitement des eaux produisent du biogaz utilisé pour le chauffage : il faut une action résolue en ce sens. Autre exemple : en France, 0,8 % des eaux usées et traitées sont ensuite réutilisées, soit dix fois moins qu'en Italie, vingt fois moins qu'en Espagne. Leur gestion fait partie des leviers que le Gouvernement a l'intention d'actionner afin que nous ne perdions pas cette ressource. Quant aux déchets, leur potentiel est fantastique : recyclage, économie circulaire, mais aussi production d'énergie. Faciliter les projets en ce sens des collectivités locales, leur donner un cap qui soit clair, leur proposer des mesures qui ne se bornent pas à la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), augmentant le coût de certains traitements, mais comprennent des incitations en faveur de la production d'énergie, c'est justement l'un des buts de la feuille de route que nous aurons bientôt l'occasion de vous présenter et que la Première ministre déclinera. *(Mme Danielle Brulebois applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul (SOC). Madame la ministre, je souhaite vous interroger au sujet de l'Arenh. Je me félicite qu'ait été entendu le message relayé par plusieurs collègues, notamment Marie-Noëlle Battistel, concernant les effets délétères sur EDF du relèvement du plafond à 120 térawattheures ; son maintien à 100 térawattheures en 2023 est une bonne chose, en attendant toutefois la nécessaire extinction du dispositif. Nous resterons d'ailleurs fort attentifs aux résultats de vos investigations concernant d'éventuelles fraudes et autres contournements commis par les concurrents d'EDF à travers la vente sur les marchés énergétiques de volumes relevant de l'Arenh, comme vous l'avez évoqué lors de votre audition, à la mi-septembre, par la commission des affaires économiques. Marie-Noëlle Battistel vous avait alors interrogée au sujet des bénéficiaires de l'Arenh ; par la suite, à l'occasion des questions au Gouvernement, elle vous a plus

précisément parlé de Gazprom, l'un des instruments de la guerre que mène Vladimir Poutine contre l'Ukraine et de la guerre énergétique qu'il mène contre l'Europe.

Vous n'aviez pas répondu à sa question, c'est pourquoi, supposant que vous avez pu vous renseigner entre-temps, je me permets de la réitérer : Gazprom, qui finance des crimes de guerre russes en Ukraine, a-t-elle bénéficié de volumes d'Arenh – c'est-à-dire d'une énergie subventionnée par EDF et le contribuable – en 2022 ? Si oui, avez-vous exclu Gazprom de l'éligibilité à l'Arenh ? Enfin, pouvez-vous prendre l'engagement que les volumes d'Arenh notifiés chaque année aux distributeurs d'électricité seront rendus publics, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ? Je vous remercie par avance pour une réponse claire. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes SOC, LFI-NUPES et Écolo-NUPES.)*

M. Pierre Dharréville. Supprimez donc l'Arenh !

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Monsieur Leseul, la réponse à votre première question est très claire : Gazprom n'a pas bénéficié de volumes d'Arenh en 2022. En 2021, les volumes dont Gazprom a bénéficié ont été intégralement restitués à RTE et à Enedis, puisqu'une partie des volumes sont rétrocédés aux réseaux de transport, eux-mêmes consommateurs d'énergie. Il s'agit donc d'une mesure technique : en aucune façon Gazprom n'a spolié le consommateur Français en volumes d'Arenh.

De manière générale, l'Arenh est un mécanisme qui bénéficie au consommateur final.

M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial. Eh oui !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. Nous l'avons renforcé, ce qui a permis en 2022 de fortement baisser le coût de l'énergie pour les industriels, par rapport aux autres pays européens. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas subi une forte pression sur l'emploi industriel, contrairement à d'autres pays. Ce mécanisme a ainsi permis de préserver 45 000 emplois et 150 électro-intensifs, qui se sont battus pour son application – notamment auprès des députés.

Cela ne signifie pas pour autant que l'Arenh a toutes les qualités. Il avait été prévu pour faciliter le déploiement de nouvelles capacités...

M. Pierre Dharréville. Privées !

Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre. ...d'investissement au service de la production électrique. Ça ne s'est pas traduit dans les faits ; il faudra en tirer les conséquences. Nous travaillons d'ores et déjà à l'après-Arenh, puisque celui-ci n'existera plus à compter du 1^{er} janvier 2025. Il faut le remplacer pour continuer à protéger les entreprises industrielles, tout en faisant en sorte qu'EDF continue à se développer et à investir dans son appareil industriel. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE et HOR.)*

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Discussion et vote sur deux motions de censure ;

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2023 : examen des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra