

Relevé des échanges

Commission des affaires économiques

– Audition, conjointe avec la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, de Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, et de M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances, sur le soutien de l'État aux entreprises stratégiques et sur les engagements écologiques..... 2

Jeudi 30 avril 2020

Séance de 16 heures

Relevé des échanges n° 14

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

Présidence
de M. Roland Lescure,
Président,
et de
Mme Barbara Pompili,
Présidente de la
commission du
développement durable
et de l'aménagement du
territoire

La commission des affaires économiques a procédé à l'audition, en visioconférence, conjointement avec la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, de Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, et de M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances, sur le soutien de l'État aux entreprises stratégiques et sur les engagements écologiques.

M. Roland Lescure, président de la commission des affaires économiques. Avec Mme Barbara Pompili, nous avons la conviction que le développement économique et la transition écologique doivent aller de pair, qu'ils se nourrissent l'un l'autre. Le prêt exceptionnel de 7 milliards d'euros accordé par l'État à Air France était l'occasion d'entendre les deux ministres concernés, mais notre discussion sera plus large.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. La relance et le sauvetage d'entreprises stratégiques ne doivent pas se faire au détriment de la transition écologique et sans contreparties environnementales, d'autant que la crise est en grande partie imputable aux atteintes portées à l'environnement et à la biodiversité. Comment vos deux ministères, qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble, comptent-ils s'y prendre ? Comment allez-vous faire de la « relance verte » plus qu'un slogan ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La vieille opposition entre croissance économique et protection de l'environnement est dépassée : ces politiques publiques ne doivent plus être cloisonnées. Pour le Gouvernement, la transition écologique est une source d'activité, d'innovation et d'emplois, ainsi qu'un levier de réindustrialisation et de compétitivité. Nous veillons à ce que les soutiens accordés par l'État en cette période exceptionnelle ne nous fassent pas dévier de la trajectoire que nous nous sommes fixée avant la crise.

Nous devons tenir le cap sur la neutralité carbone. La crise sanitaire n'a pas mis fin à la crise écologique, qui peut, tout autant que le virus, bouleverser nos vies, nos sociétés et nos économies. La transition écologique est plus que jamais nécessaire pour sauver des vies menacées par la pollution, éviter des dépenses exorbitantes liées aux catastrophes naturelles et lutter contre les pandémies dont le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité peuvent contribuer à la multiplication.

La transition écologique est aussi une chance pour la réindustrialisation, une opportunité de croissance et d'emploi. Les technologies sont matures : les grands constructeurs automobiles sont prêts à produire massivement des voitures électriques ; le coût de l'éolien a été divisé par trois, celui du solaire par sept ; le nombre d'emplois du secteur sera multiplié par dix d'ici à 2050. La rénovation de bâtiments crée des emplois non délocalisables. Les filières se structurent et des champions industriels émergent. Le pacte productif doit amplifier ce mouvement.

En 2008, l'écologie a été la grande perdante de la sortie de crise ; nous ne reproduirons pas cette erreur. S'il faut adapter certains calendriers, il n'est pas question d'un moratoire qui reviendrait sur le principe des réformes adoptées : ce serait une faute vis-à-vis des centaines de milliers d'entreprises qui se sont engagées dans la transition écologique. Les filières ont besoin de clarté, de visibilité et de constance ; c'est pourquoi nous avons maintenu la publication de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

Les aides de l'État doivent s'accompagner de contreparties et d'engagements écologiques, discutés entreprise par entreprise. Ainsi, Air France s'engage à se « décarboner » en réduisant de 50 % ses émissions de CO₂ par passager et par kilomètre entre 2005 et 2030, et de 50 % également le volume des émissions de CO₂ des vols métropolitains d'ici à la fin de l'année 2024. Plusieurs leviers seront rassemblés dans un plan de transformation et de transition écologique : renouvellement de la flotte, utilisation de biocarburants, redimensionnement du réseau des vols domestiques quand il existe une alternative ferroviaire en moins de deux heures trente.

Nous devons construire une économie et une société plus capables de faire face à l'instabilité chronique et d'absorber des chocs. Cela implique d'accélérer la rénovation thermique de nos infrastructures, de protéger nos concitoyens contre les inondations et l'érosion côtière, de réduire notre dépendance vis-à-vis de l'étranger pour certains approvisionnements stratégiques, de rééquilibrer notre *mix* énergétique, d'accompagner le monde agricole vers davantage de sobriété dans l'utilisation des intrants et d'indépendance protéique... Cette résilience, nous la construisons avec nos partenaires européens, en travaillant à un plan de relance économique qui intègre les objectifs du Pacte vert (*Green Deal*).

La crise sanitaire ne doit pas nous détourner du grand défi écologique : c'est en le relevant que nous construirons une société qui réconcilie l'économie et l'écologie et qui regarde l'avenir avec confiance.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. L'économie et l'écologie sont à ce point fusionnelles que, à terme, vos deux commissions ne devraient en faire qu'une...

Notre économie, comme celle de la planète, a connu un choc d'une violence exceptionnelle. Selon l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), la croissance française a connu une baisse de 5,8 % au premier trimestre. Il est temps de reprendre l'activité.

Après un premier temps consacré aux mesures d'amortissement du choc – prêts garantis, fonds de solidarité, chômage partiel –, le 11 mai va ouvrir un deuxième temps : celui de la transition. Ce sera la période la plus difficile, car nous serons au milieu du gué. Nous verrons des faillites d'entreprises et des destructions d'emplois – nous avons déjà enregistré 240 000 demandeurs d'emploi supplémentaires le mois dernier. Je me dois de dire la vérité et de ne pas cacher que le plus dur est à venir. Nous réussissons cette période de transition si nous savons susciter l'espoir pour le troisième temps, celui où nous construirons le modèle économique que nous voulons pour la France.

Je suis d'accord avec Mme Élisabeth Borne, notre modèle de développement économique doit être durable. Il faut non pas ralentir la transition écologique, mais l'accélérer. Notre économie doit être la première décarbonée en Europe : c'est le premier pilier de notre modèle économique. L'aide de 7 milliards d'euros accordée à Air France est ainsi soumise à des conditions qui seront inscrites dans un contrat de performance et de transition écologique.

Le deuxième pilier, c'est celui de la relocalisation des activités. Non pas pour mettre fin à la mondialisation – ce n'est ni souhaitable, ni réalisable –, mais pour faire revenir des activités stratégiques que nous avons laissées partir à tort. Cela suppose de rester compétitifs grâce à une politique fiscale attractive et d'investir massivement dans les nouvelles technologies, afin d'être toujours à la frontière de l'innovation.

Le troisième pilier est celui de la lutte contre les inégalités. Les écarts salariaux excessifs ne sont bons ni pour la cohésion sociale, ni pour l'efficacité économique.

Le quatrième pilier est celui de la coordination européenne. Le Pacte vert est plus que jamais d'actualité et il faut convaincre nos partenaires de le mettre en œuvre dès le lendemain de la crise.

Pour réussir une économie décarbonée, il faut réunir quelques conditions : des salariés formés et qualifiés, car des emplois vont se créer dans de nouveaux secteurs d'activité ; des investissements très importants, car lorsque le prix du pétrole est extrêmement bas, la tentation est forte de renoncer aux énergies renouvelables ; un soutien de la demande par la coordination des aides au niveau européen ; la structuration de certaines filières, comme celles des batteries électriques ou de l'hydrogène, si nous voulons éviter que la relance ne bénéficie qu'aux pays étrangers.

À nous de prouver que la transition écologique peut créer des activités, des usines et des emplois : c'est le grand défi de l'avenir.

M. Guillaume Kasbarian (LaREM). Quelles seront les conséquences du contrat de transition écologique négocié avec Air France pour les aéroports régionaux, le *hub* francilien et sa capacité de résistance à la concurrence de compagnies moins responsables ? Ce prêt permettra-t-il à Air France de participer au mouvement de consolidation du ciel européen ?

Avez-vous mesuré le risque de rachat des industries françaises vulnérables ? Comment entendez-vous protéger les technologies, notamment celles qui sont essentielles à la transition écologique ?

La commande publique est un outil puissant. Comment comptez-vous l'activer, alors que nombre d'industries ont vu leur carnet de commandes s'effondrer ?

M. Julien Dive (LR). Relever le plafond européen du taux d'incorporation des biocarburants de première génération, fixé à 7 %, permettrait de lâcher du lest dans un marché de l'éthanol saturé et d'agir concrètement sur la réduction de la consommation des énergies fossiles.

La campagne betteravière occasionne un trafic routier intense de poids lourds : passer le poids total en charge maximal de 44 à 48 tonnes permettrait de réduire considérablement le nombre de véhicules, de kilomètres parcourus et l'empreinte carbone.

Mme Aude Luquet (Modem). Parallèlement aux aides, envisagez-vous de réformer la commande publique afin qu'elle soit davantage nationale et locale ?

L'État pourrait-il encourager des entreprises françaises stratégiques à s'engager dans des contrats de transition écologique, qui supposent une co-construction avec les territoires ?

Comment intégrer davantage les objectifs de développement durable dans les politiques publiques et faire en sorte que les entreprises s'en emparent ?

Mme Marie-Noëlle Battistel (Soc.). Pour protéger l'industrie française, vous aviez dit que l'État n'hésiterait pas à prendre des participations, voire à nationaliser des entreprises. Pourquoi avoir fait un autre choix pour Air France ?

Nous nous félicitons que des contreparties environnementales accompagnent cette aide exceptionnelle, mais ne craignez-vous pas que ces exigences rendent Air France moins compétitive que les compagnies américaines ou britanniques ?

Nous regrettons que notre proposition, formulée lors des débats sur le second projet de loi de finances rectificative (PLFR), de conditionner les aides de l'État à des engagements économiques et sociaux n'ait pas été retenue.

Ne faut-il pas s'interroger, à la lumière de la crise, sur la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP) ?

Mme Sophie Auconie (UAI). On apprécie aujourd'hui la croissance d'un pays sur la base du seul produit intérieur brut (PIB). Pour changer de paradigme, il faudrait évaluer le développement autrement, en tenant compte de critères comme la préservation de l'environnement, l'accès à la santé, à l'éducation, ou encore l'égalité entre les femmes et les hommes. Ce projet doit être défendu au niveau européen. Comme nous y a invités le Président de la République, sachons nous réinventer, saisissons cette occasion de construire un monde meilleur !

M. Matthieu Orphelin (Libertés et Territoires). S'agissant des contreparties environnementales exigées d'Air France, quels sont les éléments nouveaux, puisque les premières contreparties évoquées correspondent à des engagements déjà pris ? Pouvez-vous confirmer que les 50 % de vols intérieurs en moins d'ici à 2024 incluent bien les vols Transavia ? Quelle réduction du nombre de kilomètres par passager pensez-vous obtenir grâce à la limitation des vols intérieurs ? Confirmez-vous que de fausses solutions, comme la compensation carbone ou les biocarburants de première génération, ne seront pas considérées comme des contreparties valables ? Demanderez-vous à Air France d'inclure dans sa stratégie la baisse de croissance du trafic aérien ? Renforcerez-vous la fiscalité sur les billets et le kérosène pour rendre enfin le train plus compétitif ? Prévoyez-vous d'annuler toute nouvelle extension d'aéroport ? Que pensez-vous de la déclaration du PDG de Ryanair – « *soit* [le gouvernement irlandais] *paie pour le siège du milieu, soit on ne vole pas !* » ? Au lieu de les subventionner massivement, comment pénaliser les compagnies *low cost* qui exercent une concurrence déloyale envers Air France ?

Que pensez-vous d'un « super bonus » de sortie de crise de 2 000 euros pour l'achat d'un petit véhicule électrique, hybride ou rechargeable, associé à un renforcement du malus écologique ? Augmenterez-vous les aides aux ménages modestes, comme des microcrédits garantis par l'État pour l'achat de véhicules économes ? Demanderez-vous aux constructeurs d'orienter leurs publicités vers des modèles vertueux ?

Vous engagez-vous à ce que les parties prenantes soient associées à la définition et au suivi des contreparties ?

M. Loïc Prud'homme (LFI). Quelles sont les contreparties exigées d'Air France qui ne soient pas déjà inscrites dans la loi ? De l'aveu même du PDG d'Air France, le Gouvernement n'a pas formulé de demande spécifique s'agissant de l'emploi : en pleine crise sanitaire, vous mettez l'argent des Français au service du plan social d'Air France !

La réduction prétendument drastique des lignes intérieures représente en fait moins de 15 % du total – cinq dessertes sur cinquante-neuf, pour lesquelles vous annoncez des exigences invérifiables. Vous nous prenez pour des gogos ! Si vous voulez réduire les vols intérieurs et

leur pollution, faites donc voter la proposition de loi que j'ai cosignée avec Mme Delphine Batho et M. François Ruffin : pas de ligne aérienne si un train fait le trajet avec un maximum de deux heures supplémentaires. Ces milliards d'euros de prêts seraient économiquement et écologiquement plus utiles s'ils étaient investis dans la fameuse ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ou dans le train de primeurs Perpignan-Rungis !

Nationalisez plutôt Air France ! Cela permettra d'économiser sur le salaire mirobolant de son PDG. Il nous coûte cher, vous aussi : à pied, à vélo, en train, en avion s'il le faut, partez !

M. Hubert Wulfranc (GDR). Dans le paysage post-crise du secteur aérien, la situation d'Air France restera préoccupante malgré les mesures de soutien et de vastes plans de restructuration vont se mettre en place. Il faut à tout prix éviter les prises de contrôle par des entités privées étrangères, la concurrence de puissantes compagnies *low cost*, voire une stratégie française *low cost* avec Transavia. Nous vous demandons de renégocier l'accord « Ciel ouvert » qui aigüise la concurrence, de procéder à la nationalisation d'Air France et de l'accompagner d'une formation massive des salariés.

Quant au prêt de 5 milliards d'euros accordé à Renault, il doit être assorti de conditions de maintien de l'emploi, de relocalisation de l'industrie et de l'ingénierie, à l'inverse du prêt de 3 milliards d'euros accordé en 2009, dénué de toute contrepartie.

Rien n'est annoncé pour la SNCF qui aurait besoin d'un plan d'investissement public coordonné avec les infrastructures portuaires. Il faut arrêter la privatisation de Fret SNCF et constituer un fonds d'investissement alimenté par un prélèvement sur les sociétés autoroutières et une écotaxe poids lourds régionalisée.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. La crise des gilets jaunes a traduit un sentiment de relégation des territoires. Si nous parlons d'abandon de dessertes aériennes, il faut des alternatives. À ce titre, nous sommes déterminés à poursuivre les investissements de modernisation sur les lignes POLT et Paris-Clermont Ferrand. L'objectif est bien d'assurer une desserte équilibrée de tout le territoire, avec une meilleure complémentarité entre le transport aérien et le transport ferroviaire. Les objectifs fixés à Air France concernent les liaisons avec Paris mais ne doivent pas avoir pour conséquence d'affaiblir le *hub* francilien au profit des *hubs* étrangers, ce qui n'aurait aucun intérêt en matière écologique.

Comme celle des carburants, la consommation des biocarburants est en baisse. Nous nous sommes assurés que les producteurs intéressés pouvaient réorienter leur production vers la fabrication de gels hydroalcooliques. Nous avons aussi activé au niveau européen une clause de sauvegarde afin que les biocarburants français soient intégrés en priorité dans les carburants.

Le succès des contrats de transition écologique montre bien que le travail avec les entreprises et les collectivités locales est l'une des clés d'un développement équilibré.

Les Pays-Bas, l'Autriche et la Suède ont conditionné les aides apportées à leur compagnie aérienne nationale à des engagements écologiques. Si tous les pays européens vont dans ce sens, le champ de concurrence sera plus équitable. Avec M. Bruno Le Maire, nous souhaitons que ces exigences en matière de transition écologique figurent dans les lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État.

Air France avait en effet déjà pris des engagements dans le domaine environnemental. Mais l'avancée très importante des contreparties exigées consiste en la réduction de 50 % en valeur absolue des émissions de CO₂ sur les vols domestiques d'ici à 2024.

Si nous faisons le choix, pour la décarbonation de l'aviation, d'utiliser des biocarburants, ce ne peut être que des biocarburants de deuxième génération. C'est le sens de l'appel à manifestation d'intérêt pour la production de biocarburants aéronautiques durables. À défaut, nous devons nous orienter vers des carburants de synthèse avec, en ligne de mire pour 2035, le développement d'un avion « zéro carbone », volant notamment à l'hydrogène.

Certaines interventions sont contradictoires, qui reprochent de ne pas rendre prioritaire l'objectif de maintien de l'emploi tout en exigeant la suppression de nombreuses dessertes aériennes. Cette aide recouvre des enjeux aussi bien économiques qu'écologiques, mais nous ne perdons pas de vue qu'il faut prévoir un accompagnement social des salariés d'Air France.

Nous sommes aussi attentifs à la situation de la SNCF qui avait déjà perdu plus de 1 milliard d'euros lors des dernières grèves. Il faudra revoir sa trajectoire financière en maintenant ses investissements. Nous serons particulièrement attentifs au soutien et au développement du fret ferroviaire, indispensable pour le maintien des industries dans les territoires.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. S'agissant du secteur aérien, passez-moi l'expression, il faut atterrir ! Le choc est très violent : la réalité, c'est que la reprise ne sera que progressive et coûteuse. Il va y avoir de la casse et avant de réfléchir à l'après, les pays doivent se demander s'ils se donnent les moyens de sauver leur compagnie nationale. Nous avons fait ce choix pour des raisons d'indépendance – pour pouvoir rapatrier nos compatriotes et maintenir la continuité territoriale outre-mer – et d'emploi, la filière aéronautique représentant 350 000 emplois directs.

J'invite ceux d'entre vous qui reprochent aux conditions que nous avons fixées de n'être ni crédibles, ni suffisantes à aller discuter avec les élus locaux des conséquences de la suppression des dessertes aériennes sur l'emploi et les activités économiques. Je pense que nous faisons le bon choix en décidant de supprimer les liaisons pour lesquelles existe une alternative ferroviaire en deux heures trente. Il s'agit bien de fermetures – il n'est pas question de compensations carbone –, avec ce que cela suppose comme conséquences sur la vie des femmes et des hommes et sur les pôles économiques qu'il faudra transformer. Ces propositions fortes et radicales, personne n'a eu le courage de les faire auparavant.

Pour réussir cette transition écologique du transport aérien et faire d'Air France la compagnie la plus respectueuse de l'environnement au monde, nous ne disposons pas de solutions toutes faites. Nous devons ouvrir avec vous la réflexion. Cela suppose de s'interroger sur la compétitivité d'Air France, la défense de ses intérêts et le fonctionnement des compagnies *low cost* ; de travailler sur l'intermodalité et d'inviter Air France, la SNCF et tous les autres transporteurs à élaborer collectivement, en association avec les collectivités locales, les meilleures connexions possibles ; de reconsidérer la pertinence de l'extension des terminaux, dans un contexte de forte baisse, à court terme, du trafic aérien.

Mme Véronique Riotton. Pouvons-nous compter sur le Gouvernement pour intégrer, dans les contrats de transition écologique des entreprises aidées, des indicateurs de modification de stratégies, d'investissements et de comportements repris de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite loi « PACTE » ? Serait-il

prêt à conditionner les aides de l'État prélevées sur l'enveloppe de 20 milliards d'euros à un changement de la raison d'être des entreprises, intégrant une dimension environnementale et sociale ?

M. Emmanuel Maquet. Pourquoi avez-vous publié la stratégie nationale pour l'énergie et le climat sans changement ? L'urgence sociale et climatique n'appelle-t-elle pas à reporter la substitution coûteuse des énergies renouvelables au nucléaire, pour se concentrer sur la rénovation thermique des bâtiments ?

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Le soutien que la SNCF va obtenir sera-t-il conditionné à sa répercussion sur l'ensemble des acteurs qui contribuent à la chaîne de valeur, notamment sur les voyageurs, pour lesquels l'association européenne Allrail préconise de proposer des tarifs plus attractifs pour les encourager à prendre le train ?

Mme Sylvia Pinel. L'État contribuera-t-il, avec les donneurs d'ordre et les banques, au fonds d'assistance à la chaîne de valeur pour les secteurs aéronautique et automobile ? Dans quels délais sera-t-il opérationnel et quelles seront les conditions d'éligibilité pour les sous-traitants, notamment de rangs 2 et 3 ? Comment encourager l'innovation de toute la filière dans une perspective de réduction de l'empreinte carbone ?

Comment les plans de relance par filière élaborés par les groupements professionnels vont-ils s'articuler avec ceux des régions et le soutien aux entreprises stratégiques ?

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a prévu la possibilité pour les collectivités locales de créer une société de financement pour la ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse. L'État entend-il renforcer sa participation pour accélérer la réalisation de cette infrastructure ?

M. Adrien Morenas. La faiblesse du prix du baril de pétrole n'est-elle pas propice à inclure aux prix à la pompe une taxe carbone affectée au financement de la recherche et développement sur de nouveaux biocarburants, et ainsi à nous inscrire pleinement dans les objectifs de la COP 21 ? Comment vous assurez-vous du respect la politique environnementale ambitieuse dont vous avez parlé, qui doit inévitablement constituer la pierre angulaire du futur Pacte vert ?

M. Guy Bricout. Comment prévoyez-vous d'apporter tout le soutien nécessaire à la filière hydrogène pour passer cette épreuve et lui permettre de poursuivre son développement ?

Que pensez-vous de la demande de treize fédérations du secteur énergétique et du bâtiment de créer un fonds de soutien d'urgence à destination exclusive des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME) du bâtiment labellisées « reconnu garant de l'environnement » ? Comment, à court et moyen termes, comptez-vous sauver le secteur de la rénovation énergétique ?

M. Fabien Di Filippo. Les acteurs importants du tourisme local que sont les parcs zoologiques et les petits cafés et restaurants ruraux, bien plus faciles à sécuriser que le métro, devront-ils attendre la fin du mois de mai pour avoir une date de réouverture ? Peuvent-ils espérer une reprise plus rapide ?

Dans quelles conditions de sécurité les transports scolaires en milieu rural pourront-ils être assurés ? S'il faut procéder par groupes séparés, pourrez-vous mettre à disposition des bus supplémentaires ? Qui les financera ?

Mme Delphine Batho. Considérant qu'il faut organiser la décroissance et la transformation de la filière aéronautique, pourquoi avez-vous fait le choix d'un prêt plutôt que d'une prise de participation au capital d'Air France ?

Quelle est la teneur du contrat de prêt, puisque les conditions écologiques feront l'objet d'un futur contrat ?

Quand la décision d'abandon des extensions d'aéroports pourra-t-elle être prise ?

Six lignes aériennes fermées, c'est bien, mais peu comparé aux vingt-cinq que l'on pourrait raisonnablement supprimer.

L'objectif de réduction de 50 % des émissions de CO₂ d'Air France exclut-il les modalités par compensation ? S'agit-il bien d'une réduction nette ?

M. François-Michel Lambert. Où en est la stratégie France logistique 2025, présentée en mars 2016 par le ministre de l'économie de l'époque, M. Emmanuel Macron ? L'État va-t-il enfin se doter de compétences en la matière et d'une structure spécifique qui fait cruellement défaut dans la crise du Covid-19 ?

M. Anthony Cellier. L'éco-conditionnalité doit devenir la norme du soutien de l'État aux entreprises stratégiques en France et à l'export, et même du soutien à toute entreprise dont l'activité a une externalité négative forte sur l'environnement. Quelle méthodologie pourrait être instaurée rapidement pour mettre en œuvre cette éco-conditionnalité ? Comment mesurer l'intensité carbone ou l'empreinte carbone de chaque entreprise ?

M. Dominique Potier. La Cour des comptes a mis en cause la performance et l'efficacité du fonds pour l'innovation et l'industrie qu'était censée alimenter la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP). Est-il bien raisonnable, des points de vue stratégique et écologique, de se priver, dans un monde instable et incertain, d'une puissance publique régulatrice du transport aérien ? Avez-vous la sagesse de nous dire clairement que vous renoncez à la privatisation d'ADP ?

M. Damien Pichereau. Le prêt garanti de 5 milliards d'euros accordé par l'État au groupe automobile Renault est-il corrélé au respect des normes écologiques françaises, à l'investissement et à l'innovation dans la transition énergétique ainsi qu'au maintien des sites de production automobile en France et des emplois ?

M. Gabriel Serville. Le coût du fret aérien vers les Antilles et la Guyane a été multiplié par deux, voire par trois selon la destination. Le matériel médical n'est pas épargné, alors que nous sommes en pleine crise sanitaire. Ne serait-il pas opportun de subordonner le plan de sauvetage d'Air France au respect de certaines conditions, notamment le maintien de services de fret à prix conventionnés vers les outre-mer ?

M. Dino Cinieri. Le projet de construction de l'autoroute A45 reliant Saint-Étienne et Lyon est prêt à voir le jour : la déclaration d'utilité publique et les procédures administratives sont validées, et le budget était finalisé avant la volte-face du Gouvernement. Ce projet représente plusieurs années d'activité pour les entreprises et leurs sous-traitants, et garantirait la création de milliers d'emplois dans le respect des normes sanitaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous avons choisi de publier la PPE et la SNBC pour donner de la visibilité aux acteurs sur notre

stratégie en matière de transition énergétique. La crise valide notre objectif de sortir le plus rapidement possible de la dépendance aux énergies fossiles et de diversifier notre *mix* énergétique, en réduisant la part du nucléaire et en continuant à avancer sur le photovoltaïque et l'éolien. S'agissant de l'hydrogène, l'appel à manifestation d'intérêt lancé au mois de janvier a suscité le dépôt de 150 dossiers, qui sont en cours d'instruction. Nous allons trouver, avec le ministère de l'économie, les modalités de soutien les plus adaptées pour faire émerger les projets de grande ampleur qui permettront à nos entreprises de se positionner dans une concurrence internationale, et de valoriser des projets de territoire.

Les petites entreprises de la rénovation énergétique ou des énergies renouvelables bénéficient déjà du fonds de solidarité. Nous suivons attentivement la filière et regarderons si elle a besoin de dispositifs particuliers.

Nous mesurons à la faveur de la crise l'importance de la structuration en filières pour un redémarrage plus rapide. La stratégie du Gouvernement d'établissement de contrats stratégiques de filières s'en trouve confortée.

Le Gouvernement a présenté mardi dernier les principes de la stratégie nationale de déconfinement. S'agissant des transports, ces principes sont discutés avec les collectivités organisatrices et les transporteurs. Le retour progressif des élèves à l'école permettra d'assurer la distanciation sociale nécessaire dans les conditions actuelles de l'offre. Quant à la cohue dans le métro parisien, elle est totalement exclue puisque nous allons réhausser l'offre et contraindre la demande.

Depuis 2018, nous disposons d'une méthodologie définie par l'Agence des participations de l'État (APE) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui nous permet de suivre les engagements climatiques des entreprises stratégiques susceptibles de bénéficier du soutien de l'État.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Nous demandons à toutes les entreprises du portefeuille de l'APE de se doter d'une raison d'être, *a fortiori* à celles qui auront bénéficié des 20 milliards d'euros supplémentaires alloués au compte d'affectation spéciale « Participations financières de l'État », donc à Air France. Il est important que la Représentation nationale soit associée à cette réflexion sur la raison d'être des entreprises.

En matière de taxe carbone, l'urgence est de faire bloc pour défendre l'instauration la plus rapide possible d'un mécanisme d'inclusion carbone aux frontières de l'Union européenne, sinon la réalité l'emportera sur nos ambitions écologiques et tous les constructeurs qui ont besoin d'aluminium ou d'acier iront s'approvisionner en Chine où les prix seront inférieurs de 10 à 15 %.

La décision de rouvrir les parcs zoologiques, les cafés et les restaurants ne pourra être prise qu'à la fin du mois de mai pour des raisons de protocole sanitaire, dont nous discutons.

Pourquoi des prêts garantis par l'État plutôt que la nationalisation d'Air France ? Simplement parce que celui qui paie peut exiger en contrepartie un plan d'action. La nationalisation procure de bien moindres capacités d'agir sur les aspects de rentabilité et environnementaux de la compagnie. J'ai toujours dit que les nationalisations ne peuvent intervenir qu'en dernier recours et de manière temporaire. Ce n'est pas le rôle de l'État de piloter et de décider dans une compagnie aérienne.

En vue du projet de loi de finances, nous travaillons à introduire parmi les contreparties aux garanties d'État et de soutien à l'exportation davantage de conditions à caractère environnemental.

Les conditions ne sont pas réunies pour engager une opération de privatisation d'ADP telle que nous l'avions proposée. La priorité, c'est de redresser notre économie et d'inventer et promouvoir un nouveau modèle économique. Ce modèle ne se bâtira pas seul. Il faudra regarder quelles seront les conséquences de la suppression des lignes intérieures sur l'emploi, l'attractivité et la situation des territoires, trouver des compensations sous forme de report modal et éventuellement financière. Ce n'est que par ce travail très méthodique et volontariste que l'on réussira cette transition écologique.

M. le président Roland Lescure. De nombreuses questions restent à poser, qui nous donnerons l'occasion de nous revoir – sans qu'il soit nécessaire de reconstituer la bonne vieille commission de la production et des échanges.

Mme la présidente Barbara Pompili. Un copilotage de la relance entre le ministère de la transition écologique et solidaire et celui de l'économie et des finances serait un bel exemple d'un travail commun.

*