



N° 1745

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2023.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE  
BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2024** (n° 1680),

PAR M. JEAN-RENÉ CAZENEUVE,  
Rapporteur général  
Député

---

ANNEXE N° 18

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :**

**AFFAIRES MARITIMES**

Rapporteuse spéciale : MME CHRISTINE DECODTS

Députée

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA RAPPORTEUSE SPÉCIALE..</b>	<b>7</b>
<b>DONNÉES CLEFS</b> .....	<b>9</b>
<b>I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE : DES CRÉDITS EN HAUSSE DE 14 %</b> .....	<b>11</b>
<b>A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS</b> .....	<b>11</b>
<b>B. DES DÉPENSES FISCALES ÉLEVÉES MAIS INSUFFISAMMENT PRÉCISÉES</b> .....	<b>12</b>
1. La taxation au tonnage.....	12
a. Un dispositif au coût variable.....	12
b. Un dispositif nécessaire d'un point de vue économique.....	12
c. Un dispositif nécessaire d'un point de vue écologique.....	12
2. Des dépenses fiscales manquantes.....	16
a. Un absent des évaluations budgétaires : le « suramortissement vert » .....	16
b. Des oublis regrettables.....	17
<b>C. L'ACTION 1 SURVEILLANCE ET SÛRETÉ MARITIMES</b> .....	<b>17</b>
1. La Société nationale de sauvetage en mer .....	18
a. Une association essentielle.....	18
b. Des besoins de financement importants.....	18
c. Des recettes stables .....	19
2. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage .....	21
a. Des acteurs essentiels aux missions diverses .....	21
b. Les dépenses des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage .....	23
3. La signalisation maritime.....	24
<b>D. L'ACTION 2 EMPLOIS ET FORMATIONS MARITIMES</b> .....	<b>25</b>
1. L'École nationale supérieure maritime.....	25

a. Un objectif ambitieux.....	25
b. Des moyens financiers quasiment stables.....	26
c. Un plafond d’emplois qui pourrait utilement être relevé.....	27
2. Le développement de l’attractivité des métiers du maritime.....	27
3. Les autres dépenses.....	28
<b>E. L’ACTION 3 <i>INNOVATION ET FLOTTE DE COMMERCE</i> : LE SOUTIEN ÉCONOMIQUE À LA FLOTTE DE COMMERCE.....</b>	<b>29</b>
1. Deux types de dispositifs de soutien à la flotte de commerce.....	29
a. Le dispositif pérenne : les exonérations ENIM et non-ENIM.....	29
b. Le dispositif temporaire : le soutien aux entreprises d’armement maritime.....	30
2. Le nécessaire contrôle des dispositifs en faveur de la flotte de commerce.....	31
a. Des contrôles satisfaisants pour les dispositifs portés par l’action 3.....	31
b. Des contrôles insuffisants pour le dispositif de l’État d’accueil.....	32
3. L’État soutient aussi les armateurs français en luttant contre les distorsions de concurrence.....	33
a. Le contexte : des moins-disants sociaux aux funestes conséquences.....	33
b. La réponse du Gouvernement.....	34
c. La réponse des parlementaires.....	35
4. La prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière.....	36
<b>F. L’ACTION 4 <i>ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER</i>.....</b>	<b>36</b>
1. La surveillance des activités maritimes.....	37
2. Le dispositif anti-pollution.....	38
<b>G. L’ACTION 5 <i>SOUTIEN ET SYSTÈMES D’INFORMATION</i>.....</b>	<b>38</b>
<b>H. L’ACTION 7 <i>PÊCHE ET AQUACULTURE</i>.....</b>	<b>38</b>
1. Les aides économiques.....	38
2. Les dépenses de fonctionnement.....	39
3. Les autres dépenses.....	39
<b>I. L’ACTION 8 <i>PLANIFICATION ET ÉCONOMIE BLEUE</i>.....</b>	<b>39</b>
<b>II. LES FINANCEMENTS DE L’ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES STABLES MALGRÉ L’INFLATION.....</b>	<b>41</b>
<b>A. LES PORTS : UNE MÊME APPELLATION, DES RÉGIMES JURIDIQUES DISTINCTS.....</b>	<b>41</b>
<b>B. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : UNE QUASI STABILITÉ QUI MASQUE UN EFFORT CONSÉQUENT.....</b>	<b>42</b>
<b>C. LES FONDS DE CONCOURS.....</b>	<b>43</b>
<b>D. LE DÉFI DE L’ÉOLIEN EN MER POUR LES PORTS.....</b>	<b>44</b>

<b>III. LES FINANCEMENTS EN FAVEUR DE LA MER NON COUVERTS PAR LE RAPPORT SPÉCIAL : UN APOINT SIGNIFICATIF</b> .....	44
A. LE PLAN DE RELANCE .....	44
1. La transition écologique des ports .....	44
2. La transition écologique des affaires maritimes .....	45
a. Le verdissement de la flotte des affaires maritimes.....	45
b. La modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.....	45
c. La transformation numérique .....	45
B. LES AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT EXTRABUDGÉTAIRES.....	45
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	47
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE SPÉCIALE</b> .....	115

L'article 49 de la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

À cette date, 71 % des réponses relatives à la mission étaient parvenues à la commission des finances, contre 87 % l'année dernière.



## PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA RAPPORTEURE SPÉCIALE

Les crédits dévolus aux affaires maritimes et aux ports au sens du présent rapport spécial<sup>(1)</sup> sont proposés à 393 millions d’euros en autorisations d’engagement (AE) et 367 millions d’euros en crédits de paiement (CP) pour 2024, en hausse respectivement de 15 % en AE et 10 % en CP.

L’augmentation des CP est essentiellement attribuable à la budgétisation en année pleine du soutien aux entreprises d’armement maritime (SEAM), qui correspond à la transcription budgétaire, décalée d’un an du fait de sa budgétisation complexe, de l’augmentation du SEAM entre 2022 (13 millions d’euros) et 2023 (29 millions d’euros), le montant de ce dispositif de soutien aux armateurs devant rester quasi stable en 2024 (30 millions d’euros).

La rapporteure spéciale est favorable à l’adoption des crédits, qui poursuivent les efforts de l’État en faveur de la sécurité maritime, de la formation maritime, de la préservation de l’environnement marin et du soutien économique à la flotte de commerce. Cependant elle souhaite apporter les observations suivantes.

Eu égard à l’objectif fixé par le Fontenoy du maritime de doubler le nombre d’officiers de marine marchande diplômés de l’École nationale supérieure maritime (ENSM) d’ici 2027, elle est favorable à un rehaussement du plafond d’emplois de 2 ETPT et elle soutient la demande de l’ENSM en ce sens. En effet, le PLF prévoit que le plafond d’emplois de l’ENSM reste inchangé à 237 ETPT, ce qui, d’après l’École, sera problématique pour atteindre l’objectif qui lui a été fixé. Des discussions sont en cours avec le Gouvernement pour augmenter ce plafond.

De plus, la rapporteure spéciale attire l’attention sur la stabilité des crédits de l’action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transports*. Les crédits budgétaires de cette action financent exclusivement les dépenses de dragage des grands ports maritimes, qui sont les ports appartenant à l’État, et qui représentent environ les trois quarts du commerce de fret. Le dragage est une opération indispensable pour assurer l’accès aux ports des navires à fort tirant d’eau. Devant être effectué quotidiennement, il a pour finalité d’éviter l’ensablement et l’envasement en retirant les sédiments. En temps normal, l’État compense intégralement par les crédits de l’action susmentionnée les charges supportées par les grands ports maritimes pour leurs travaux de dragage. Alors que ces crédits avaient fortement augmenté en 2019 (+ 28 millions d’euros), ils sont stables depuis 2020. Cependant, l’inflation a engendré depuis 2022 une augmentation importante des dépenses

de dragage des grands ports maritimes. Elle s'explique en particulier par la hausse des prix des carburants, qui représentent environ un cinquième du coût d'exploitation des engins de dragage. Le coût total des opérations de dragage des grands ports maritimes est ainsi estimé à 123 millions d'euros en 2023. La rapporteure spéciale craint que cette stabilité des crédits consacrés au dragage ne nuise sur le moyen terme à la santé financière de ces ports, qui pourraient être contraints de financer sur leurs ressources propres la partie des dépenses de dragage non couverte par les crédits de l'action 43. De telles dépenses ne pouvant pas être reportées ou annulées, le risque est ainsi qu'à terme les dépenses additionnelles que devront financer les grands ports pour le dragage ne se substituent partiellement aux dépenses qu'ils pourraient engager pour investir dans leur verdissement. La rapporteure spéciale a attiré l'attention du ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur ce point par le biais d'une question écrite <sup>(2)</sup>.

Enfin, la rapporteure spéciale attire l'attention sur la très forte baisse du coût de la dépense fiscale correspondant à la taxe au tonnage, qui passe de 5,6 milliards d'euros en 2023 à 1,1 milliard d'euros en 2024. Cela confirme des résultats économiques moins favorables pour le secteur du transport maritime et doit inciter à poursuivre le soutien à cette activité.

---

(1) *Le présent rapport spécial couvre le programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports.*

(2) *N° 12139, JO du 10 octobre 2023*

## DONNÉES CLEFS

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES PROGRAMMES COUVERTS PAR LE RAPPORT SPÉCIAL AFFAIRES MARITIMES

(en millions d'euros)

	AE 2023	AE 2024	CP 2023	CP 2024	Évolution				% de la hausse totale (CP)
					AE (%)	CP (%)	AE (en valeur)	CP (en valeur)	
<b>Programme 205</b> <i>Affaires maritimes, pêche et aquaculture</i>	<b>246,87</b>	<b>300,83</b>	<b>240,87</b>	<b>274,53</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>54</b>	<b>34</b>	<b>106</b>
<i>Action 1</i> Surveillance et sûreté maritimes	32,41	40,81	30,28	36,18	26	19	8	6	19
<i>Action 2</i> Emplois et formations maritimes	38,46	34,76	34,66	36,46	-10	5	-4	2	6
<i>Action 3</i> Innovation et flotte de commerce	86,42	105,28	86,42	105,28	22	22	19	19	59
<i>Action 4</i> Action interministérielle de la mer	12,59	38,79	11,92	18,12	208	52	26	6	20
<i>Action 5</i> Soutien et systèmes d'information	8,83	11,02	9,42	11,61	25	23	2	2	7
<i>Action 7</i> Pêche et aquaculture	50,3	50,51	50,31	47,22	0	-6	0	-3	-10
<i>Action 8</i> Planification et économie bleue	17,86	19,66	17,86	19,66	10	10	2	2	6
<b>Action 43 Ports du programme 203</b> <i>Infrastructures et services de transports</i>	<b>94,38</b>	<b>92,49</b>	<b>94,38</b>	<b>92,49</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>-6</b>
<b>Total</b>	<b>341,25</b>	<b>393,32</b>	<b>335,25</b>	<b>367,02</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>52</b>	<b>32</b>	<b>100</b>

Source : commission des finances d'après la documentation budgétaire.



## I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE : DES CRÉDITS EN HAUSSE DE 14 %

### A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Le programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* est doté, pour 2024, de 301 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 275 millions d'euros en crédits de paiement (CP), ce qui représente une hausse de 54 millions d'euros (+ 22 %) en AE et 34 millions d'euros (+ 14 %) en CP. Cette hausse est principalement concentrée sur les actions suivantes :

- 3 *Innovation et flotte de commerce* (+ 19 millions d'euros en CP) ;
- 1 *Surveillance et sûreté maritimes* (+ 6 millions d'euros en CP) ;
- 4 *Action interministérielle de la mer* (+ 6 millions d'euros en CP).

Cette évolution s'explique par :

– la budgétisation en année pleine du soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM), qui correspond à la transcription budgétaire, décalée d'un an du fait de sa budgétisation complexe, de l'augmentation du SEAM entre 2022 (13 millions d'euros) et 2023 (29 millions d'euros), le montant de ce dispositif de soutien aux armateurs devant rester quasi-stable en 2024 (30 millions d'euros). L'augmentation importante des crédits reflète ainsi la sous-budgétisation de la loi de finances pour 2023 <sup>(1)</sup>, ainsi que l'effet de l'augmentation des salaires sur le coût de ce dispositif (action 3, + 18 millions d'euros) ;

– le financement d'un nouveau patrouilleur des affaires maritimes en remplacement d'un matériel devenu obsolète (action 4, + 5 millions d'euros) afin de finaliser le plan de modernisation et de réorganisation du dispositif de contrôle et de surveillance hauturier des affaires maritimes avec l'atteinte de la cible à quatre patrouilleurs efficaces ;

– la budgétisation sur le programme 205 des dépenses d'investissement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), jusqu'alors portées par la mission *Plan de relance*, essentielles pour les maintenir à un niveau satisfaisant (action 1, + 3 millions d'euros).

Ces crédits devraient être complétés par 12 millions d'euros de fonds de concours en AE et en CP, en augmentation de 2 millions d'euros (+ 21 %).

---

(1) Loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023.

## **B. DES DÉPENSES FISCALES ÉLEVÉES MAIS INSUFFISAMMENT PRÉCISÉES**

### **1. La taxation au tonnage**

#### *a. Un dispositif au coût variable*

Le programme 205 porte une dépense fiscale majeure<sup>(1)</sup> : la taxation au tonnage<sup>(2)</sup>. Les entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour au moins 75 % de l'exploitation de navires de commerce peuvent opter pour ce mode de taxation. Leur impôt sur les sociétés est alors calculé sur la base du tonnage des navires qu'elles exploitent, indépendamment du bénéfice réel réalisé. L'option est choisie pour une durée de dix ans. L'objectif de ce dispositif est de rendre les armateurs français plus compétitifs, dans un contexte de forte concurrence internationale.

Le coût de cette dépense fiscale est estimé pour 2024 à 1,1 milliard d'euros, en baisse très nette par rapport à 2023 (5,6 milliards d'euros).

#### *b. Un dispositif nécessaire d'un point de vue économique*

Ces chiffres confirment les arguments avancés en faveur de ce dispositif : son coût est très volatil et, s'il peut paraître impressionnant certaines années où la conjoncture économique est particulièrement favorable pour les armateurs, il ne l'est pas toujours autant, loin de là, et sert avant tout à leur donner de la visibilité pour qu'ils puissent réaliser leurs investissements, notamment en matière de décarbonation de leur flotte.

#### *c. Un dispositif nécessaire d'un point de vue écologique*

Consciente de la nécessité de lutter contre le dérèglement climatique, la rapporteure spéciale est très intéressée par les enjeux de décarbonation du transport maritime.

---

(1) Article 209-0 B du code général des impôts.

(2) Le tonnage est la capacité de transport d'un navire.

### **Les objectifs de décarbonation du transport maritime**

Acheminant 80 % des produits consommés sur Terre et générant 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, le transport maritime a un poids non négligeable dans le dérèglement climatique, d'autant plus que son importance devrait tripler d'ici à 2050. Il est cependant exclu des accords de Paris sur le climat de 2015, tout comme le transport aérien.

C'est pour cette raison que les 175 États membres de l'Organisation maritime internationale ont adopté en juillet 2023 une trajectoire ambitieuse de neutralité carbone pour le transport maritime. L'objectif de cette stratégie révisée est désormais d'atteindre zéro émission de gaz à effet de serre par les navires à l'horizon 2050, après l'atteinte de divers objectifs intermédiaires <sup>(1)</sup>. Pour que la transition débute le plus vite possible, la part des énergies et carburants zéro émission devra représenter 5 % du total utilisé par le transport maritime international en 2030, s'efforçant d'atteindre 10 %.

Le principal défi pour décarboner le transport maritime sera de produire des carburants durables, alors qu'aujourd'hui le carburant utilisé par le secteur est quasi exclusivement d'origine fossile. Il existe encore peu d'alternatives à ces carburants. La demande en carburants de synthèse, c'est-à-dire faisant appel à de l'électricité décarbonée, sera particulièrement élevée.

*Source : commission des finances.*

Elle souligne le fait que les besoins d'investissement des armateurs sont en effet colossaux. D'après les chiffres qu'ils ont communiqués à la rapporteure spéciale, « les besoins de financement pour le renouvellement de 90 % de la flotte de commerce existante sous pavillon français dans les 10 prochaines années sont estimés entre 14 et 18 milliards d'euros selon les technologies utilisées, soit entre 1,5 et 2 milliards d'euros par an. À cela doivent s'ajouter les investissements nécessaires pour le renouvellement de la flotte française sous pavillon étranger (environ 1 000 navires). Plus largement, le coût de la transition est estimé entre 75 et 110 milliards d'euros sur la période 2023-2050 pour l'ensemble des acteurs de la filière française ».

---

(1) Réduction d'au moins 20 % en valeur absolue des émissions en 2030, s'efforçant d'atteindre 30 %, et réduction d'au moins 70 % en valeur absolue des émissions en 2040, s'efforçant d'atteindre 80 %.

### **L'engagement des armateurs sur la décarbonation du transport maritime : l'exemple de CMA-CGM**

« Nos investissements dans la recherche et notre engagement dans la transformation durable du groupe nous ont permis de développer l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL). Grâce à lui, nous pouvons supprimer la quasi-totalité des émissions de particules fines et réduire de 20 % nos émissions de CO<sub>2</sub>. Bien sûr, le GNL n'est qu'une énergie de transition. Mais la technologie que nous avons développée nous aidera à utiliser bientôt le biométhane et le méthane de synthèse, qui nous permettront de réduire, pour l'un, d'au moins 67 % nos émissions de CO<sub>2</sub>, pour l'autre, jusqu'à 80 % de nos émissions.

« Mais ces carburants n'existent pour l'instant qu'en quantités très faibles et leurs filières de production doivent être renforcées. J'ai donc décidé de créer une division énergie et nous avons signé plusieurs partenariats sur le sujet.

« Nous avons créé en 2020 une coalition regroupant dix-sept grandes entreprises internationales. Nous travaillons ensemble sur douze projets concrets : de l'électrification du transport au projet de production de biométhane liquéfié, en passant par le développement d'un biocarburant à partir de déchets de bois.

« Nous devons continuer collectivement à identifier toutes les solutions pour parvenir au « net zéro » et les mettre en œuvre rapidement. Cet engagement pour une transformation durable est crucial selon moi pour l'avenir de notre groupe, mais aussi pour la pérennité de notre secteur. L'exemplarité doit donc être une recherche d'action à toutes les échelles, par tous les moyens, avec toutes nos parties prenantes. »

*Source : audition de M. Rodolphe Saadé, président-directeur général de CMA CGM, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, mercredi 20 juillet 2022.*

Les solutions pour décarboner le transport maritime sont de plusieurs types.

En application de l'article 301 de la loi « climat et résilience »<sup>(1)</sup>, une feuille de route de décarbonation du maritime a été remise le 4 avril 2023 au secrétariat d'État à la mer et au ministre en charge des transports. Elle a été réalisée par les acteurs de la filière maritime sous la coprésidence de la DGAMPA. Cette feuille de route est actuellement en cours d'analyse et d'arbitrage par les différents ministères concernés ainsi que par le secrétariat général à la planification écologique (SGPE).

Les travaux de la feuille de route de décarbonation du maritime ont identifié 12 leviers principaux.

---

(1) Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

## 12 PRINCIPAUX LEVIERS SPÉCIFIQUEMENT ÉTUDIÉS

Familles de leviers	Leviers de décarbonation
Efficacité énergétique du navire	Réduction de la traînée
	Optimisation de la propulsion
	Optimisation de la consommation d'énergie à bord
Écoconception, construction et fin de vie	Écoconception, processus de fabrication et déconstruction
Exploitation	Excellence opérationnelle
	Sobriété et baisse de vitesse
Énergies et infrastructures	Énergie fossile moins carbonée et transitoire (GNL)
	Biocarburants
	E-carburants dont hydrogène et dérivés
	Électrification des navires et des quais
	Capture et utilisation du CO <sub>2</sub>
	Propulsion par le vent

Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.

Ces principaux leviers nécessitent l'engagement de tout le secteur du maritime : les concepteurs (recherche, architectes navals et bureaux d'études), les constructeurs (chantiers navals et équipementiers), les armateurs, les ports, les énergéticiens mais aussi les chargeurs, les assureurs et les affréteurs.

À la différence de l'automobile qui s'appuie sur une électrification massive, aucun des leviers ne s'impose à ce jour pour le maritime. Seule une combinaison optimale de ces leviers, par segment de flotte, permettra de réussir la décarbonation du maritime, et ce dans un contexte de forte incertitude sur les carburants durables à utiliser pour cette filière.

Ces leviers doivent en conséquence être appliqués au mieux et de manière combinée en fonction du type du navire. Ces leviers doivent également prendre en compte les contraintes d'un navire existant (rétrofit) par rapport à celles d'une construction neuve.

### Les solutions pour décarboner le transport maritime

« Des leviers de décarbonation identifiés depuis longtemps sont déjà pratiqués par les armateurs. Néanmoins, ni la disponibilité, ni la maturité de ces solutions ne permettent de décarboner le maritime aujourd'hui.

« Ces leviers sont présentés ci-dessous en trois grandes catégories :

« Efficacité énergétique pour réduire la consommation et les émissions par l'optimisation de la consommation du navire existant en corrigeant son exploitation et ses interactions avec son environnement :

– outils d'aide à la décision et à l'écoconduite, routage intégrant les conditions météorologiques (vent, houle, courant) ;

– optimisation des interactions avec la terre pour réduire les vitesses de transit (arrivée « juste à temps », réduction des temps d'escale, etc.), suivi de performance pour identifier les surconsommations, formation des équipages.

« Excellence opérationnelle pour réduire les émissions en phase d'exploitation : Il est courant d'améliorer le rendement propulsif par l'optimisation du rendement des propulseurs, l'intégration de propulseurs innovants, le développement de systèmes d'économie d'énergie. Par ailleurs, la réduction de la consommation globale des navires passe par l'amélioration de l'efficacité énergétique des équipements des navires, par exemple la récupération de chaleur (émise par le moteur) ou de froid (émis par les réfrigérants) pour une utilisation à bord, le dimensionnement optimal de la puissance, l'optimisation des dépenses énergétiques à bord (ampoules, climatisation, chauffage), l'amélioration de l'efficacité des équipements de pont.

« Énergies et infrastructures : Armateurs de France reste résolument engagée pour la réduction de la vitesse des navires. La vitesse moyenne des porte-conteneurs dans le monde a diminué entre 3 et 3,5 % entre janvier et août 2023 (selon les sources) par rapport à la moyenne de 2022. Plusieurs armateurs français ont par ailleurs et depuis de nombreuses années misé sur le gaz naturel liquéfié, comme carburant de transition. Les navires exploités au GNL pourront passer sans aucune conversion au biométhane et au méthane de synthèse. Les capacités de production de biométhane sont encore assez limitées, notamment en France, et devront être développées et soutenues dans les années qui viennent au vu de la demande prévue et de la compétition avec les autres industries. Le branchement électrique à quai des navires est par ailleurs une source de décarbonation non négligeable pour les navires faisant souvent escale. Son déploiement en France est très attendu par les armateurs français. »

*Source : réponses d'Armateurs de France au questionnaire de la rapporteure spéciale.*

## 2. Des dépenses fiscales manquantes

### a. Un absent des évaluations budgétaires : le « suramortissement vert »

La rapporteure spéciale souscrit à la critique formulée par son prédécesseur, qui regrettait que le dispositif dit de « suramortissement vert »<sup>(1)</sup> ne fût pas évalué dans les documents budgétaires. Mis en place en 2020, ce dispositif incite les armateurs à acquérir des systèmes de propulsion verts pour leurs navires, en leur permettant de déduire les coûts d'acquisition de l'impôt sur les sociétés, sous

---

(1) Prévus à l'article 39 decies C du code général des impôts.

réserve qu'ils n'aient pas opté pour la taxation au tonnage. La déduction est modulée en fonction du niveau de protection environnementale des équipements des navires.

Le Gouvernement a souhaité rendre plus opérationnel ce mécanisme demeuré sans effet à ses débuts du fait de plusieurs défauts dont il souffrait. Dans cette optique, la loi de finances pour 2022 <sup>(1)</sup> a décidé de plusieurs aménagements <sup>(2)</sup>, qui doivent permettre un recours accru au mécanisme. La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) a indiqué à la rapporteure spéciale que « les données actuelles ne permettent pas encore de mesurer ces évolutions sur le coût du dispositif ».

### ***b. Des oublis regrettables***

La rapporteure spéciale s'associe au souhait de son prédécesseur <sup>(3)</sup>, qui souhaitait que figurât dans la liste des dépenses fiscales l'ensemble des dispositifs fiscaux existant au bénéfice de la flotte de commerce. On peut notamment penser à deux exonérations <sup>(4)</sup> de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) <sup>(5)</sup> :

– l'exonération pour les carburants consommés pour les besoins de la navigation maritime ;

– l'exonération pour l'électricité produite à bord des navires et bateaux.

Il est dommage que cette préconisation n'ait pas été prise en compte dans le cadre de la préparation du présent projet, le bleu budgétaire n'intégrant pas de nouvelle dépense fiscale. Or les documents budgétaires ont vocation à donner une vue en coûts complets des moyens des politiques publiques.

## **C. L'ACTION 1 SURVEILLANCE ET SÛRETÉ MARITIMES**

Cette action finance les missions régaliennes d'organisation du sauvetage en mer, de contrôle de sécurité à bord des navires et de maintenance des phares et balises.

Les crédits de cette action sont prévus dans le présent projet à hauteur de 41 millions d'euros en AE et 36 millions d'euros en CP, en hausse respectivement de 26 % en AE et 20 % en CP.

---

(1) Loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

(2) Les défauts initiaux du dispositif et ses aménagements sont rappelés p. 11 du rapport spécial sur le projet de loi de finances pour 2023 de M. Michel Lauzzana (n° 292 annexe 19, 6 octobre 2022).

(3) Rapport spécial de M. Saïd Ahamada, projet de loi de finances pour 2022 : [https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion\\_fin/115b4524-tiii-a16\\_rapport-fond.pdf](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion_fin/115b4524-tiii-a16_rapport-fond.pdf).

(4) Énumérées à l'article L. 312-48 du code des impositions sur les biens et services.

(5) Depuis l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services et transposant diverses normes du droit de l'Union européenne, l'ancienne TICPE est désormais la fraction de l'accise sur les énergies perçues en métropole sur les produits énergétiques, autres que les gaz naturels et les charbons, codifiée aux articles L. 312-1 et suivants du code des impositions sur les biens et services.

Ces crédits devraient en outre être complétés par des fonds de concours à hauteur de 10 millions d'euros.

## 1. La Société nationale de sauvetage en mer

### a. Une association essentielle

La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est une association reconnue d'utilité publique qui est un partenaire de l'État dans ses missions de secours en mer<sup>(1)</sup>. Elle intervient tant par ses nageurs sauveteurs sur les zones de plage que par ses sauveteurs embarqués en mer. Elle a participé avec ses moyens nautiques à près de la moitié des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées par les CROSS, ce qui a représenté 4 593 interventions en 2022.

#### Les relations entre l'État et la Société nationale de sauvetage en mer

« Le Gouvernement veille à accorder à la SNSM un niveau de ressources financières suffisamment important pour lui garantir un fonctionnement optimal, des équipements adéquats et lui permettre une collaboration administrative et opérationnelle avec les CROSS la plus efficace possible.

« Cela s'est traduit par la signature, fin 2021, d'une feuille de route conjointe État-SNSM et par la mise en place d'une instance de dialogue avec un comité de suivi. C'est dans ce cadre de partenariat résolu que le Gouvernement veille à l'adéquation de la réponse de l'État aux besoins actualisés de la SNSM. »

Source : réponse à la question écrite n° 9462 de Mme Anne Le Hénanff (réponse publiée au Journal officiel (JO) le 4 juillet 2023).

Les moyens de la SNSM sont matériels et humains : 777 embarcations pour le sauvetage et la formation, 9 000 bénévoles et 104 salariés travaillant dans 214 stations de sauvetage implantées sur le littoral.

### b. Des besoins de financement importants

Le budget de la SNSM s'accroît depuis une dizaine d'années du fait des besoins d'investissement de l'association. Ces besoins résultent du vieillissement de la flotte, mais aussi de la volonté de professionnalisation de ses bénévoles pour la formation, la gestion technique et la collecte des fonds. Les nouvelles ressources affectées ces dernières années lui ont permis de renforcer ses investissements. Les dépenses d'investissement de la SNSM concernent les investissements dans la flotte et ceux dans les infrastructures.

Dans un communiqué de presse en date du 18 avril 2023<sup>(2)</sup>, la SNSM a annoncé avoir « engagé un programme de modernisation, de mise en conformité et

(1) Elle a été « agréée [par l'État] en qualité d'organisme de secours et de sauvetage en mer » par l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 2 novembre 2022 portant agrément de la Société nationale de sauvetage en mer. Il s'agit du seul organisme agréé à ces fins au sens de l'article L. 742-9 du code de la sécurité intérieure.

(2) « Locaux, abris des navires, vestiaires, salles de formation... En complément du renouvellement de la flotte de sauvetage, la modernisation nécessaire des infrastructures vieillissantes des sauveteurs en mer », <https://www.snsm.org/sites/default/files/2023-04/snsm-communique-presse-infrastructures-vieillissantes.pdf>

d'adaptation des locaux et des abris aux futurs canots de sauvetage ». « Au total, ce sont plus de 25 millions d'euros par an de dépenses d'investissements que la SNSM doit engager pour sa flotte et ses infrastructures. ». À cette fin elle a conçu un projet Cap 2030, engagé en 2020 afin de collecter d'ici 2030 100 millions d'euros.

Dans ses réponses au questionnaire budgétaire, la DGAMPA a quant à elle avancé le chiffre de 140 nouveaux navires de sauvetage hauturiers et côtiers sur les dix prochaines années, pour un coût total évalué à 100 millions d'euros.

### **Les investissements de la Société nationale de sauvetage en mer dans les infrastructures**

« Adaptation des abris et des cales pour accueillir les nouveaux navires, optimisation des espaces d'accueil des bénévoles pour les départs et retours d'interventions (rangement des matériels, séchage des équipements), création de vestiaires non mixtes et de blocs sanitaires, réorganisation des locaux (bureaux, salles de réunion et de formation) : les chantiers sont variés pour accueillir les sauveteurs en mer dans des structures convenables.

« Pour Olivier Stoskopf, directeur technique adjoint de la SNSM : « Si la priorité de la SNSM est au renouvellement de sa flotte et à la sécurité de ses bénévoles, la modernisation des infrastructures à terre est nécessaire. Disposer d'installations fonctionnelles et adaptées conditionne tout autant la réactivité de mise en œuvre des moyens de sauvetage lorsqu'une alerte est déclenchée, que la formation et l'entraînement des bénévoles, sans oublier l'attractivité de notre association. » Accompagnées financièrement par les collectivités et des entreprises mécènes, les structures locales se renouvellent, une partie du budget étant à la charge de l'association, [quand] ses finances le permettent.

« Les rénovations se poursuivent, de même que l'adaptation des abris opérationnels aux navires de la nouvelle flotte, la modernisation des centres de formation et d'intervention et la création prochaine d'un nouveau pôle national de formation à Saint-Nazaire, qui doublera les capacités actuelles de formation. Du côté des postes de secours sur les plages, ceux-ci sont propriété des communes, qui ont la responsabilité de la surveillance de la baignade sur une zone de 300 mètres. Les évolutions d'infrastructures sur les plages sont donc à la charge des mairies afin d'accueillir les sauveteurs en mer et leur permettre d'intervenir dans des conditions optimales. »

*Source : communiqué de presse de la SNSM du 18 avril 2023 susmentionné.*

### **c. Des recettes stables**

#### **i. Un éventail de recettes diverses**

La SNSM est financée par des dons, legs et mécénats, des soutiens des collectivités territoriales, ainsi qu'une participation de l'État.

**ÉVOLUTION DES FINANCEMENTS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE  
DE SAUVETAGE EN MER**

*(en millions d'euros)*

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Pourcentage du total en 2022 (%)
Subvention de l'État (programme 205)	6	6	6	10,3	10,3	10,3	10,5	18
Fraction du produit de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer	-	-	-	-	-(1)	0,5	1,4 (2)	0
Fraction du produit de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel	0,4	0,4	0,4	0,2	4	2,8	4,2 (3)	7
Autres soutiens publics (dont collectivités territoriales)	5	6,7	2,3	2,3	1,1			2
Financements privés (dons, legs et mécénat)	17,8	16,5	17,3	21	30,8			53
<i>Recettes pour des prestations réalisées ou des marchandises vendues</i>	0	1,4	21	21,2	11,8			20
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>58</b>			<b>100</b>
<i>Total hors recettes pour des prestations réalisées ou des marchandises vendues</i>	29	29,6	26	33,8	46,2			80

Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire et le PLF pour 2024.

ii. La subvention budgétaire de l'État

La subvention de l'État à la SNSM représente une dépense majeure de l'action 1, à hauteur de 10,5 millions d'euros en AE et en CP. Ce montant, qui s'inscrit dans le prolongement de la convention triennale signée en 2021 pour les années 2021 à 2023, représente le triple de celui de la période antérieure à 2018 (3,5 millions d'euros), et près du quintuple de celui d'avant 2015.

iii. Les taxes affectées

Le législateur a assuré à la société l'affectation d'une fraction de deux recettes fiscales : la taxe annuelle sur les engins maritimes de plaisance à usage personnel (TAEMUP) (4) et la taxe sur les éoliennes maritimes (5).

(1) Si l'octroi de 5 % des ressources issues de l'éolien en mer est prévu par l'article 101 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, le premier parc éolien en mer n'a été mis en service qu'en 2022.

(2) D'après les chiffres communiqués par la DGAMPA à la rapporteure spéciale. Le 1. de l'article 28 du PLF indique que le rendement prévisionnel pour 2024 est « non chiffrable ».

(3) Dont 4 millions d'euros acquittés par les engins battant pavillon français et 0,2 million d'euros acquittés par les engins ne battant pas pavillon français.

(4) La TEAMUP est le nouveau nom des anciens droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) et droit annuel de passeport (DAP). Elle est codifiée aux articles L. 423-4 et suivants du code des impositions sur les biens et services. Son affectation est prévue par l'article L. 724-11-2 du code de la sécurité intérieure.

(5) Officiellement dénommée « taxe annuelle sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent situées dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive » (article 1519 B du code général des impôts).

Dans le cas de la première de ces taxes, le plafond d'affectation correspond au niveau de recettes espéré, soit 4,2 millions d'euros pour l'année 2024.

Dans le cas de la seconde de ces taxes, seule une fraction correspondant à 5 % du produit est affecté à la SNSM<sup>(1)</sup>. Cette fraction, dont le produit devrait représenter 1,4 million d'euros en 2024 sera amenée à croître à mesure que seront inaugurés les parcs français d'éoliennes. 3,6 millions d'euros devraient ainsi être affectés au titre de cette taxe en 2027.

Au terme de ces développements relatifs à la SNSM, la rapporteure spéciale souhaite souligner le courage et l'abnégation des sauveteurs en mer.

## **2. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage**

### ***a. Des acteurs essentiels aux missions diverses***

Les CROSS assument des tâches qui s'étendent de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer à la surveillance de l'environnement marin.

---

(1) 4° de l'article 1519 C du code général des impôts.

### **Les missions des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage**

Les CROSS ont une première mission de recherche et sauvetage en mer. Le rôle des CROSS en la matière est de coordonner les moyens des administrations de l'État, de la SNSM, des mairies des communes littorales pour la surveillance des plages et des personnes privées. Ils ont coordonné 16 424 opérations en 2022, soit 984 opérations de plus par rapport à l'année 2021 (+ 6 %). S'il n'est pas possible de produire des données consolidées, la tendance observée sur les premiers mois de l'année 2023 (jusqu'au 15 août) affiche une hausse de 10 %. 82 825 personnes ont été impliquées dans les opérations coordonnées par les centres en 2022, principalement dans le cadre des tentatives de traversée de la Manche ou de la mer du Nord par les migrants (58 %), puis dans le cadre des plaisanciers et pratiquants de loisirs nautiques (25 %). Le nombre de personnes décédées et disparues est en légère hausse à 316 en 2022, contre 309 en 2021. La tendance observée sur les dix dernières années, pour la recherche et le sauvetage en mer, témoigne d'une croissance moyenne annuelle de l'activité de l'ordre de 5 %.

Les CROSS ont également une mission de surveillance de la navigation maritime. Ils vérifient que les navires respectent les règles de navigation (en matière de sécurité) et leurs obligations de déclaration de marchandises. En 2022, les CROSS ont effectué le suivi de près de 180 000 navires de commerce dans les eaux sous juridiction française, en hausse de 12 % par rapport à 2021 (160 000). L'activité observée dépasse le niveau observé avant la pandémie de la covid-19 et peut s'expliquer notamment par les sanctions économiques à l'encontre de la Russie qui induisent un transport d'hydrocarbures par voie maritime, venant d'autres régions du globe, *via* la pointe bretonne. Il convient cependant de pondérer ce chiffre par l'utilisation des nouveaux outils qui permettent d'étendre la capacité de surveillance dans les zones sous juridiction et responsabilité françaises.

Les CROSS ont un rôle de surveillance des pollutions marines. Les CROSS ont traité en 2022 582 signalements de pollution, soit un nombre similaire à 2021. 137 signalements ont été confirmés par un moyen habilité et 141 infirmés. Cela représente un taux de vérification par les moyens de l'État de 48 %, en baisse de 8 % par rapport à 2021. Tous les signalements ne peuvent pas être vérifiés, par exemple pour des raisons météorologiques. Parmi les pollutions constatées qui ont pu être reliées à un navire, auteur du rejet, 40 sont des rejets accidentels et 31 sont des rejets volontaires et licites. Seul 1 rejet a été considéré comme illicite.

Les CROSS surveillent les pêches maritimes. Le Centre national de surveillance des pêches (CNSP), hébergé au sein du CROSS Etel, a réalisé en 2022 1 662 inspections en mer (- 8 % par rapport à 2021).

Enfin, les CROSS surveillent l'environnement marin. Le CROSS Etel abrite le Centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM), qui exerce des missions d'appui auprès des unités de contrôle de l'administration pour le contrôle de la pêche à pied, la protection des aires marines protégées (AMP), la police des mouillages ainsi que les activités conchylicoles <sup>(1)</sup>. Le CACEM connaît une hausse constante de son activité depuis sa création en 2017 : les rapports de contrôle ont été multipliés par 8 entre 2017 et 2018 puis ont augmenté chaque année de 50 pour atteindre 3 903 contrôles en 2022. Le nombre de missions de surveillance a été multiplié par 3, passant de 1 438 en 2018 à 5 364 en 2022.

*Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire.*

---

(1) La conchyliculture est l'activité d'élevage des coquillages. Elle englobe la mytiliculture (élevage des moules) et l'ostréiculture (élevage des huîtres).

Le réseau compte 7 CROSS, auxquels s'ajoutent divers centres aux fonctions similaires quoiqu'aux dénominations diverses en outre-mer.

**Le drame du 24 novembre 2021 dans la Manche et les conséquences  
qui en ont été tirées**

Dans la nuit du 23 au 24 novembre 2021 au large de Calais, 27 personnes (17 hommes, 7 femmes et 3 enfants) sont mortes noyées. Des articles de presse ont soulevé la question d'éventuels dysfonctionnements au sein du CROSS de Griz-Nez, sans lesquels ce drame aurait peut-être été évité.

« L'inspection interne menée en 2021 par le directeur du CROSS Gris-Nez n'a pas fait état d'une conclusion notable, il n'y a donc pas eu de sanctions administratives prises à ce jour à l'encontre des militaires du CROSS Gris-Nez présents la nuit du naufrage. Les gendarmes ont eu accès à ce document qui est potentiellement versé à l'instruction judiciaire. Dans ce cadre, il faut laisser la justice faire son travail. Si les conclusions judiciaires divergent des conclusions internes, des conséquences administratives pourront être tirées. »

Après ce drame, « le Gouvernement a décidé de renforcer notablement les moyens de l'action de l'État en Manche. Ainsi, les moyens humains intégrés au CROSS Gris-Nez ont été significativement augmentés (6 personnes recrutées), deux navires ont été affrétés pour renforcer les moyens présents en mer, et le Gouvernement est également en train de déployer des drones qui sont d'une aide précieuse dans ces opérations de sauvetage. Des travaux de modernisation des CROSS ont par ailleurs été initiés dans le cadre du plan de relance et se poursuivent pour adapter au mieux ces derniers aux évolutions des missions qui leur sont dévolues. »

*Source : commission des finances d'après la réponse à la question écrite n° 10900 de Mme Karine Lebon (réponse publiée au JO le 12 septembre 2023).*

**b. Les dépenses des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage**

**i. La nouvelle budgétisation sur le programme 205 des dépenses d'investissement**

Les dépenses d'investissements des CROSS inscrites sur le programme 205 augmentent significativement. En effet, les investissements des CROSS étaient jusqu'alors portés majoritairement sur l'action 7 *Infrastructures et mobilités vertes* du programme 362 *Écologie* de la mission *Plan de relance* sur la période 2021-2023, à hauteur de 20 millions d'euros. Ont notamment été financés le remplacement de radars pour deux CROSS à hauteur de 4,5 millions d'euros et le déploiement d'équipements numériques de communication, pour 4 millions d'euros.

Les dépenses d'investissement sont désormais rassemblées sur l'action 1 du programme 205. Elles s'élèvent pour 2024 à 6,3 millions d'euros en AE et 3,4 millions d'euros en CP. Les documents budgétaires indiquent qu'elles financeront notamment la rénovation d'une tour sur l'île d'Ouessant, particulièrement exposée aux intempéries mais indispensable car permettant d'opérer les opérations de surveillance et de communication au large de la pointe du Finistère.

## ii. Les autres dépenses

Les dépenses de fonctionnement des CROSS, retracées sur cette action à hauteur de 4,4 millions d'euros en AE et en CP (en baisse de 12 % en AE et 10 % en CP) financent les dépenses de maintien en condition opérationnelle des équipements radars, des télécommunications et des systèmes d'information.

En revanche, la masse salariale des CROSS figure sur l'action 11 *Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes »* du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*, et il n'est pas possible d'isoler les crédits de personnel finançant exclusivement les agents des CROSS.

### 3. La signalisation maritime

En vertu de ses obligations internationales <sup>(1)</sup>, la France fournit les aides nécessaires à la navigation des navires, par le biais de la signalisation maritime. Ce système d'aides visuelles à la navigation complète, précise et sécurise les systèmes électroniques embarqués à bord des navires.

Sur le territoire français, la mission de signalisation maritime est pilotée et coordonnée par la DGAMPA, qui s'appuie sur :

- les directions interrégionales de la mer (DIRM) et les directions de la mer (DM), pour la mise en œuvre de ses obligations sur chaque façade maritime ;
- l'armement des phares et balises (APB), service à compétence nationale, pour assurer le maintien en condition opérationnelle du parc.

Les progrès technologiques sur les outils de signalisation maritime doivent permettre de gagner en efficacité. En 2023, le renouvellement des sources LED a par exemple permis d'en accroître la portée.

De même, la modernisation de la flotte de l'APB permet le remplacement des navires obsolètes et coûteux en entretien par des navires modernes moins nombreux, plus polyvalents, mieux adaptés aux missions et plus respectueux de l'environnement. Un baliseur <sup>(2)</sup> côtier sera livré en Corse en fin d'année 2023 et un baliseur océanique le sera pour la façade atlantique en 2024. Afin de poursuivre l'effort initié, l'investissement pour un baliseur côtier par an pour les zones d'exploitation de Saint-Nazaire, Granville-Le Havre et Caen-Cherbourg est prévu au cours des 3 années à venir. Cette modernisation s'accompagne également d'un plan de rénovation des quais pour accueillir dans de bonnes conditions ces nouveaux navires.

---

(1) *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale (OMI).*

(2) *Un baliseur est un navire pourvu d'équipements spéciaux permettant de travailler sur les équipements de signalisation maritime.*

Les crédits de fonctionnement sont proposés à 26 millions d’euros en AE et en CP. Ils financent **le fonctionnement et l’entretien du parc d’aides à la navigation** (environ 6 100 aides : phares, balises, bouées), ainsi que des outils et navires qui en permettent l’entretien. Ils couvrent enfin le coût du carburant pour les navires et les coûts de fonctionnement du siège de l’APB.

Les crédits d’investissement sont proposés à 1 million d’euros en AE et 2,7 millions d’euros en CP ; ils permettront de moderniser les équipements et de lutter contre l’obsolescence de certains systèmes.

## **D. L’ACTION 2 EMPLOIS ET FORMATIONS MARITIMES**

L’action 2 finance l’enseignement maritime, assuré par des structures de formation secondaire dans douze lycées professionnels maritimes et dans des centres outre-mer. La formation supérieure est assurée par l’École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, qui prépare aux carrières d’officier de la marine marchande.

Les crédits de cette action sont proposés à 35 millions d’euros en AE et 36 en CP.

### **1. L’École nationale supérieure maritime**

#### ***a. Un objectif ambitieux***

Le Fontenoy du maritime<sup>(1)</sup> a fixé l’objectif de doubler le nombre d’officiers de marine marchande diplômés de l’ENSM d’ici 2027. Cette décision a par la suite été confirmée.

Lors des assises de l’économie de la mer à Nice en septembre 2021, le Président de la République a appelé à refaire de la France une grande puissance maritime et à accélérer la transition écologique des navires de commerce. Mais l’activité est aujourd’hui sous tension du fait d’un manque d’officiers de la marine marchande<sup>(2)</sup> qualifiés. Lors de son intervention, Emmanuel Macron a ainsi annoncé l’objectif du Gouvernement de doubler le nombre de diplômés sortant de l’ENSM d’ici 2027. Les élèves de l’ENSM sont formés pour devenir les futurs capitaines, chefs mécaniciens, ingénieurs en génie maritime d’une marine marchande confrontée au défi de sa transition écologique.

---

(1) Sur le modèle des « Grenelle », le Fontenoy du maritime a consisté en une « discussion approfondie avec l’ensemble de l’écosystème maritime » afin de déterminer « comment redynamiser et améliorer la compétitivité du pavillon français » (secrétariat d’État chargé de la mer, « Fontenoy du maritime : comment redynamiser et améliorer la compétitivité du pavillon français ? », 19 mars 2021, <https://www.mer.gouv.fr/fontenoy-du-maritime-comment-redynamiser-et-ameliorer-la-competitivite-du-pavillon-francais>).

(2) On désigne sous le terme de marine marchande l’ensemble des services maritimes, tels que le transport avec les conteneurs, le vrac sec (minerais, bois) et liquide (pétrole, gaz), mais aussi la pose de câbles de communication, les travaux maritimes de tous ordres (exploration et production d’hydrocarbures), l’assistance aux structures fixes ou flottantes, la recherche scientifique, la croisière de plaisance.

La rapporteure spéciale a constaté à l’occasion de ses travaux que l’objectif d’un doublement du nombre d’officiers de marine marchande formés d’ici 2027 par rapport à 2021 incluait la formation professionnelle continue.

**ÉVOLUTION DU NOMBRE D’OFFICIERS DE MARINE MARCHANDE  
DIPLÔMÉS DE L’ENSM <sup>(1)</sup>**

	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation initiale	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation professionnelle	Nombre total d’officiers ayant obtenu leur diplôme
<b>2021</b>	153	69	222
<b>2022</b>	148	135	283
<b>2023</b>	170	125	295
<b>2024</b>	188	160	348
<b>2025</b>	208	184	392
<b>2026</b>	254	172	426
<b>2027</b>	274	172	446
Évolution en 2027 par rapport à 2021 (en %)	+ 79	+ 149	+ 101

Source : commission des finances d’après les réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.

***b. Des moyens financiers quasiment stables***

La principale dépense de l’action est la subvention pour charges de service public (SCSP) versée à l’ENSM, qui s’établit à 25,05 millions d’euros en AE et en CP, en hausse de 0,8 million d’euros par rapport à la LFI 2023.

L’École bénéficie également d’une subvention d’investissement financée sur cette même action, d’un montant de 2 millions d’euros en CP (les AE avaient été budgétées en LFI 2023 à hauteur de 5,5 millions d’euros).

L’établissement dispose en outre de ressources propres, composées :

- des droits de scolarité (1,2 million d’euros en 2022) ;
- de recettes des formations continues assurées par l’ENSM (2,5 millions d’euros) ;
- de recettes issues de la taxe d’apprentissage (0,7 million d’euros).

---

(1) Nombres constatés jusqu’en 2022, estimés en 2023 et prévus à partir de 2024.

**c. Un plafond d'emplois qui pourrait utilement être relevé**

i. L'augmentation bienvenue du plafond d'emplois en 2023

Le prédécesseur de la rapporteure spéciale M. Michel Lauzzana avait indiqué dans son rapport spécial de l'an dernier <sup>(1)</sup> qu'il considérait « comme trop limité le plafond d'emplois à 232 ETPT [de l'ENSM], qui d'après les informations qui lui ont été communiquées par l'ENSM ne permettra pas d'atteindre l'objectif de doublement du nombre d'officiers formés par l'école à horizon 2027 ».

La rapporteure spéciale se satisfait que le Gouvernement ait entendu l'an dernier l'appel de son prédécesseur. Le texte sur lequel le Gouvernement a engagé sa responsabilité en application de l'article 49 alinéa 3 de la Constitution prévoyait en effet un relèvement du plafond d'emplois de l'ENSM de 232 à 237 ETPT <sup>(2)</sup>.

Alors que l'ENSM avait régulièrement enregistré des sous-exécutions de son plafond d'emplois entre 2017 et 2022, les prévisions de consommation du plafond d'emplois pour l'exercice 2023, communiquées à la rapporteure spéciale, permettent de viser la saturation du plafond législatif (237 ETPT).

L'ENSM a expliqué à la rapporteure spéciale que ce relèvement du plafond d'emplois de 5 ETPT, « combiné avec la restructuration des postes techniques et le non-renouvellement de certaines fonctions de direction, aura permis en 2023 le recrutement de 17 nouveaux enseignants et de 7 agents administratifs, pour accompagner la montée en charge des effectifs d'élèves (+ 222 nouveaux élèves sur une base de 1 050 en 2021) ».

ii. L'augmentation souhaitable du plafond d'emplois en 2024

Toutefois, alors que l'ENSM anticipait une nouvelle hausse de son plafond d'emplois à hauteur de 2 ETPT en 2024 pour continuer à augmenter le nombre d'officiers formés, la documentation budgétaire indique un plafond d'emplois stable à 237 ETPT. D'après les informations communiquées à la rapporteure spéciale par la DGAMPA, « la trajectoire définie pour la mise en œuvre du doublement du nombre d'officiers formés s'appuie, à ce stade, sur un plafond de 237 en 2024, 248 en 2025 puis 251 en 2027, ceci sans compter les vacataires qui passent de 140 à plus de 160 sur la période 2023-2026 ».

La rapporteure spéciale soutient la demande de l'ENSM de voir son plafond d'emplois derechef rehaussé, cette fois à hauteur de 2 ETPT, en cohérence avec l'objectif de doublement du nombre d'officiers sortis d'école en 2027.

**2. Le développement de l'attractivité des métiers du maritime**

Pour répondre à cette forte demande, des initiatives ont été prises afin de renforcer l'attractivité des métiers du secteur maritime auprès de la jeunesse. Outre

---

(1) Rapport spécial n° 292 annexe 19, 6 octobre 2022, p. 17.

(2) L'article 33 de ce texte, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale le 4 novembre 2022, intègre l'amendement n° II-3294 du Gouvernement, dont le 2° du II. relève de 5 le plafond d'emplois de l'opérateur unique du programme 205, l'ENSM.

les actions de communication usuelles organisées par les établissements d'enseignement maritime, les organisations professionnelles et les services du secrétariat d'État à la mer (participation à des salons, journées portes ouvertes, semaine de l'emploi maritime), les mesures spécifiques suivantes ont été lancées :

– la création du brevet d'initiation à la mer (BIMER), présenté par le site du secrétariat d'État comme « un diplôme de découverte de la culture maritime et des métiers de la mer, proposé à tous les élèves volontaires de la classe de troisième au lycée dans les voies générale, technologique et professionnelle »<sup>(1)</sup>. Le secrétariat d'État précise que « ce diplôme fait l'objet de formations (flottabilité et sécurité, description et construction de navires, météo et marée, *etc.*) d'une durée minimale de 40 heures, à laquelle peut s'ajouter un temps consacré à des expérimentations ou à de l'observation en milieu professionnel » ;

– la mise en place du dispositif des « marées découvertes », qui permet l'embarquement de jeunes collégiens, lycéens ou étudiants pour des visites d'information et d'observation du milieu professionnel ;

– la publication d'un nouveau site internet « *Formations et métiers de la mer* »<sup>(2)</sup>. Ce site vise à apporter l'information la plus complète sur l'ensemble des parcours de formation possible, sur la réglementation relative à la formation professionnelle maritime et récapitule en donnant des liens l'ensemble des démarches pouvant être effectuées en matière de formation professionnelle maritime et de délivrance de titres, diplômes et attestations. Au total, pour la période comprise entre 2021 et 2022, le nouveau site a mobilisé la somme de 118 000 euros, dont 76 000 euros issus des crédits du plan de relance.

Le ministère a indiqué à la rapporteure spéciale qu'un premier bilan positif de ces mesures pouvait déjà être dressé : « après trois années de baisse du nombre d'élèves inscrits dans les lycées professionnels maritimes (LPM), la rentrée scolaire 2023-2024 semble connaître une stabilisation, voire une légère hausse, des effectifs ».

La rapporteure spéciale soutient la volonté du Gouvernement de développer la marine française. Elle partage la conviction de l'ENSM que ses actions de communication à destination des jeunes susciteront un engouement pour les passionnants métiers du secteur maritime. Il s'agit en effet de métiers permettant à ceux qui les exercent de voyager à travers le monde, de se confronter à de nouvelles cultures, et de bénéficier, en contrepartie des sujétions particulières durant les temps de navigation, de périodes de congés étendus propices à l'épanouissement dans leurs projets autres que professionnels.

### **3. Les autres dépenses**

L'essentiel des dépenses de l'action hors crédits pour l'ENSM consiste dans les subventions aux LPM, à hauteur de 5 millions d'euros en AE et en CP. La rapporteure

---

(1) Secrétariat d'État chargé de la mer, « Brevet d'initiation à la mer : un diplôme pour découvrir la culture maritime », 1<sup>er</sup> février 2023, <https://www.mer.gouv.fr/brevet-d-initiation-la-mer-un-diplome-pour-decouvrir-la-culture-maritime>.

(2) <https://formations.mer.gouv.fr/>

spéciale souligne qu'en complément des subventions versées aux LPM, 1 million d'euros sera consacré au financement de la gratification des périodes de formation en milieu professionnel mises en place dans le cadre de la réforme de la voie professionnelle.

### E. L'ACTION 3 INNOVATION ET FLOTTE DE COMMERCE : LE SOUTIEN ÉCONOMIQUE À LA FLOTTE DE COMMERCE

L'action 3 finance essentiellement les compensations aux caisses d'assurance sociale des exonérations de charges sociales dont bénéficient les armateurs de la flotte de commerce. Ces exonérations résultent de la volonté de l'État de soutenir les armateurs français dans un contexte de concurrence internationale forte.

Les crédits de l'action 3 augmentent de 86 à 105 millions d'euros en AE comme en CP. Cette hausse découle de celle des crédits en faveur du dispositif de SEAM, qui passent de 12 à 30 millions d'euros.

#### ÉVOLUTION DU COÛT <sup>(1)</sup> DES EXONÉRATIONS DE CHARGES SOCIALES AU BÉNÉFICE DES ARMATEURS DE LA FLOTTE DE COMMERCE

(en millions d'euros)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Exonérations ENIM</b>	41,3	41,8	40,87	42,42	41,28	41,26	42,94
<b>Exonérations ACOSS</b>	15,55	14,03	14,64	13,88	11,04	12,38	11,50
<b>Exonérations UNEDIC</b>	14,85	17,99	15,32	13,96	9,86	13,26	13,00
<b>SEAM</b>					13,20	29,31	30,20
<b>Coût total</b>	<b>71,7</b>	<b>73,82</b>	<b>70,83</b>	<b>70,26</b>	<b>75,38</b>	<b>96,21</b>	<b>97,64</b>

Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.

#### 1. Deux types de dispositifs de soutien à la flotte de commerce

Les dispositifs de soutien à la flotte de commerce portés par l'action 3 sont de deux natures.

##### a. Le dispositif pérenne : les exonérations ENIM et non-ENIM

Un dispositif **pérenne** <sup>(2)</sup> permet aux entreprises de transport de passagers, de fret et de services d'être exonérées de cotisations patronales pour les navires de commerce battant pavillon français ou européen et affectés à des activités de transport ou de service maritimes. Deux conditions cumulatives sont requises :

– ces navires doivent être dirigés et contrôlés « à partir » d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

(1) Les chiffres communiqués sont les suivants :

– pour les années 2015 à 2022 : coût effectivement constaté en exécution ;

– pour l'année 2023 : coût prévisionnel d'après les dernières estimations ;

– pour l'année 2024 : coût prévu par le PLF.

(2) Article L. 5553-11 du code des transports.

– l'équipage doit être constitué d'au moins 25 % de ressortissants européens (UE, EEE et Suisse).

Cette mesure vise à maintenir des navires immatriculés en France et à soutenir l'employabilité des marins français.

Le montant proposé pour financer ce dispositif en 2024 est de 67 millions d'euros en AE et en CP, un montant stable. Il s'agit de crédits versés :

– à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) (« exonérations ENIM »), pour compenser l'exonération des cotisations patronales relatives à la maladie et à la vieillesse pour les gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées outre-mer ;

– à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), pour compenser l'exonération, d'une part des cotisations patronales relatives aux allocations familiales, d'autre part des cotisations patronales relatives à la maladie et à la vieillesse pour les gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées en France métropolitaine ;

– à l'Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC), pour compenser l'exonération des cotisations patronales relatives à l'assurance chômage.

#### ***b. Le dispositif temporaire : le soutien aux entreprises d'armement maritime***

Un dispositif temporaire, intitulé SEAM<sup>(1)</sup>, a été institué en 2021<sup>(2)</sup> et prolongé en 2022 jusqu'en 2024<sup>(3)</sup> en réaction à la crise sanitaire, pour les armateurs déjà bénéficiaires des exonérations ENIM et non-ENIM, à l'exception de ceux opérant en application d'une délégation de service public (DSP)<sup>(4)</sup>. Il s'agit d'une aide trimestrielle correspondant au remboursement à ces armateurs des cotisations sociales versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale.

Le montant proposé pour financer ce dispositif en 2024 est de 30,2 millions d'euros en AE et en CP, en hausse de 146 %. La DGAMPA explique cette hausse par « la budgétisation intégrale de deux semestres au titre du SEAM contrairement à la budgétisation de la LFI 2023 ». La budgétisation du SEAM est en effet relativement complexe ; instauré en cours d'année 2022, il sera budgété intégralement en LFI pour la première fois en 2024, alors que jusqu'à présent seul un semestre était financé. 4 millions d'euros de hausse résultent de l'augmentation des salaires et du coût que celle-ci implique sur le dispositif.

---

(1) Aussi appelé « salaire net » ou « netwage ».

(2) Décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires.

(3) Décret n° 2022-660 du 25 avril 2022 modifiant le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires à passagers effectuant des trajets internationaux.

(4) L'objectif de cette exclusion est d'éviter que cette aide ne se transforme en une aide aux collectivités territoriales, ce qui n'est pas son objectif, par une moindre nécessité pour celles-ci de compenser le déficit d'exploitation des liaisons opérées en DSP.

### La budgétisation complexe du soutien aux entreprises d'armement maritime

En 2022, une enveloppe globale de 21,6 millions d'euros (dont 5 millions d'euros de reports 2021 sur 2022) avait été prévue pour le dispositif SEAM sur le programme 205 afin de financer les versements semestriels au titre de l'exercice 2022. Or, le paiement du second semestre 2022 ne pouvant se faire qu'à terme échu, les crédits correspondant à ce semestre ont été reportés en 2023 à hauteur de 10,8 millions d'euros. Au titre de l'exercice 2023, le dispositif SEAM a été financé par les crédits votés en LFI (12,3 millions d'euros) complétés du report de crédits de 2022 sur 2023 exposés *supra* (pour le second semestre 2022). Cette enveloppe de crédits s'avère insuffisante au regard de la prévision d'exécution à fin 2023 (environ 30 millions d'euros).

Pour 2024, deux semestres ont été prévus en budgétisation (le second semestre 2023 et le premier semestre 2024) pour un montant de 30,2 millions d'euros. Cette enveloppe a fait l'objet d'une revalorisation pour tenir compte de la sous-budgétisation constatée en 2023 combinée à une revalorisation des salaires.

L'évolution constatée de + 146 %, soit un passage de 12,3 millions d'euros en LFI 2023 à 30,2 millions d'euros en PLF 2024, s'explique donc par la budgétisation de deux semestres en 2024, contrairement aux précédents exercices, et par une revalorisation du dispositif. Les crédits pour le second semestre 2024 ne sont ainsi pas budgétés dans le cadre de ce PLF et devront être ouverts dans la loi de finances initiale pour 2025.

*Source : réponses de la DGITM au questionnaire budgétaire.*

La DGAMPA a indiqué à la rapporteure spéciale que la question d'une éventuelle pérennisation du SEAM après 2024 n'avait pas encore été arbitrée.

## 2. Le nécessaire contrôle des dispositifs en faveur de la flotte de commerce

### a. Des contrôles satisfaisants pour les dispositifs portés par l'action 3

Le contrôle des conditions requises pour bénéficier des dispositifs portés par l'action 3 est bien développé, et très peu d'infractions seraient constatées.

#### CONTRÔLES DU RESPECT DES CONDITIONS POUR BÉNÉFICIER DES EXONÉRATIONS DE CHARGES SOCIALES AU BÉNÉFICE DES ARMATEURS DE LA FLOTTE DE COMMERCE

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Nombre de navires contrôlés</b>	392	406	391	415	449	457
<b>Pourcentage de navires contrôlés</b>	100	100	100	100	100	100
<b>Pourcentage de navires contrôlés respectant toutes les conditions</b>	96	93	98	96	98	99

*Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.*

## ***b. Des contrôles insuffisants pour le dispositif de l'État d'accueil***

### ***i. Un dispositif important***

Les contrôles seraient toutefois beaucoup plus rares pour le dispositif de « l'État d'accueil » <sup>(1)</sup>.

#### **Le dispositif de l'État d'accueil**

Si le droit de l'Union européenne a conduit à accentuer la concurrence entre les pavillons des États membres <sup>(2)</sup> en ouvrant les services de cabotage <sup>(3)</sup>, y compris national, à l'ensemble des navires portant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, le règlement (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 <sup>(4)</sup> permet de limiter les effets du *dumping* social intracommunautaire. Ce règlement permet en effet aux États membres d'appliquer leur droit du travail maritime aux navires assurant un service de cabotage national. Ces navires doivent ainsi respecter la réglementation applicable dans l'État d'accueil, non celle de l'État du pavillon.

*Source : d'après le rapport de M. Didier Le Gac sur la proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche, n° 1005, 22 mars 2023.*

Des sanctions financières sont imposées en l'absence de respect de la réglementation.

### ***ii. Des contrôles insuffisants***

Le nombre de contrôles serait cependant très faible en raison des importants moyens humains qu'ils nécessitent : les services fiscaux, l'inspection du travail, les personnels administratifs des affaires maritimes ainsi que des interprètes doivent être mobilisés pendant plusieurs jours. La DGAMPA a ainsi indiqué à la rapporteure spéciale que « les actions de contrôle n'apparaissent pas encore suffisantes, comme relevé par l'ensemble des acteurs français du transport maritime (organisations patronales et organisations syndicales) ainsi que par les résultats d'une enquête auprès des services en juillet 2023. Pour les 16 départements ayant répondu sur les 23 consultés, celle-ci révèle qu'en 2021 et 2022, 9 % des activités déclarées au titre du dispositif de l'État d'accueil faisaient l'objet d'un contrôle chaque année ».

### ***iii. De réelles perspectives d'amélioration***

À la suite des alertes émises par le prédécesseur de la rapporteure spéciale M. Michel Lauzzana dans son rapport, dans lequel il appelait à « renforcer les

---

(1) *Articles L. 5561-1 et suivants et R. 5561-1 et suivants du code des transports, instaurés par la loi n° 2013-431 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.*

(2) *Conformément au principe de libre prestation de services au sein de l'Union européenne figurant à l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers instaure la libre concurrence entre États membres, à l'exception du cabotage national, dans le cadre du transport maritime entre États membres ou entre un État membre et un pays tiers.*

(3) *Le cabotage est la navigation près des côtes.*

(4) *Règlement (CEE) no 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).*

contrôles eu égard aux risques d’atteinte à la dignité des personnes et à l’exigence de compétitivité des armateurs français (qui respectent le droit du travail français) »<sup>(1)</sup>, plusieurs pistes d’amélioration prometteuses se concrétisent progressivement :

– le respect du dispositif devrait être amélioré par les dispositions introduites par la loi visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche<sup>(2)</sup>. Cette loi crée en effet des sanctions administratives en complément des sanctions pénales existantes, permettant aux préfets d’agir en l’absence de poursuite pénale ;

– l’effectivité des contrôles et des sanctions applicables implique également la mobilisation d’un réseau d’agents de contrôle spécifiquement formés compte tenu de la forte technicité induite par la complexité du droit applicable, qui s’articule entre le droit du travail relevant du code du travail et des dispositions spécifiques du droit du travail maritime relevant du code des transports. La formation de ces agents est donc capitale. Or une campagne de formation co-animée en 2022 par la DGAMPA et la direction générale du travail a contribué à une augmentation sensible du nombre de contrôles réalisés (26 % de contrôles réalisés au premier semestre 2023 au lieu de 9 % les années précédentes) ;

– l’efficacité des contrôles suppose une coordination interministérielle renforcée. Pour ce faire, une convention visant à préciser les modalités d’élaboration d’une stratégie interministérielle en matière de contrôle et à définir ses modalités de pilotage a été signée le 4 juillet 2023 par la DGAMPA et la direction générale du travail.

La rapporteure spéciale effectuera un suivi vigilant de ces évolutions. Le respect du dispositif de l’État d’accueil lui apparaît d’autant plus nécessaire que l’essor futur de l’éolien en mer augmentera la présence de navires battant pavillon étranger intervenant à ce titre dans les eaux territoriales françaises. Par conséquent, davantage de contrôles seront nécessaires.

### **3. L’État soutient aussi les armateurs français en luttant contre les distorsions de concurrence**

#### ***a. Le contexte : des moins-disants sociaux aux funestes conséquences***

Le transport maritime est particulièrement exposé à la concurrence internationale et aux abus qui peuvent en résulter.

---

(1) Rapport spécial n° 292 annexe 19 susmentionné, p. 20.

(2) Loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime.

### Un exemple de moins-disant social <sup>(1)</sup>

« Le 17 mars 2022, la compagnie P&O Ferries, acteur historique des liaisons maritimes transmanche, licenciat ses 786 marins sans aucun préavis. Quelques jours plus tard, cette même compagnie, par l'intermédiaire d'une société prestataire de main-d'œuvre, réembauchait des marins, souvent extérieurs à l'Union européenne, avec des conditions de travail dégradées et un salaire minimum équivalant à la moitié du salaire minimum britannique.

« Ces méthodes brutales ont choqué les opinions publiques de part et d'autre de la Manche. Cet événement n'a fait que dévoiler un peu plus la mise en œuvre progressive du *dumping* social sur les liaisons maritimes. En visant à tirer toujours davantage vers le bas les salaires et les conditions de travail des marins, le *dumping* social menace très directement notre marine marchande et la viabilité de notre système, protecteur des marins et des passagers.

« C'est bien la sécurité des navires, des marins et des passagers qui est ainsi mise en danger. Rappelons que la Manche est l'une des zones où le trafic maritime est le plus dense au monde. La Manche, c'est un camion qui la traverse par bateau toutes les cinq secondes, c'est un navire qui entre ou sort toutes les trois minutes et ce sont 91 000 personnes qui la traversent quotidiennement. Ce sont aussi des cargos, des porte-conteneurs, des pétroliers et des chimiquiers <sup>(2)</sup> qui empruntent ses voies montantes et descendantes, coupées par le trafic intense des ferries, les sorties des flottes de pêche et la navigation de plaisance. C'est dire l'importance cruciale de la sécurité sur cette zone, véritable carrefour maritime. Comment garantir cette sécurité des liaisons si nos marins ne bénéficient pas de suffisamment de temps de repos ? »

*Source : intervention de M. le rapporteur Didier Le Gac dans la présentation de la proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche, compte rendu de la première séance de l'Assemblée nationale du lundi 27 mars 2023.*

### ***b. La réponse du Gouvernement***

Face à ces pratiques choquantes et dangereuses économiquement, socialement et écologiquement, le Gouvernement a pris une série de mesures-

---

(1) La Commission d'enrichissement de la langue française appelle à utiliser le terme « moins-disant social » en lieu et place du terme « dumping social » pour désigner la « pratique consistant, pour un État, à adopter une législation sociale moins contraignante que celle d'États concurrents afin de maintenir les coûts de revient des producteurs à un bas niveau et d'attirer les investissements étrangers » (rapport annuel 2016, p. 119).

(2) Un chimiquier est un navire destiné au transport de produits chimiques.

### **Les actions menées par la France pour lutter contre le moins-disant social**

« Dès juillet 2022, des concertations tripartites ont été organisées par le secrétariat d'État chargé de la mer avec les organisations patronales et syndicales.

« Ensuite, le Gouvernement a veillé à intégrer, lors de l'examen du projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, une disposition visant à lutter contre le *dumping* social dans le cadre du développement de l'éolien en mer. Les navires de travaux qui interviendront dans les eaux françaises, zone économique exclusive comprise, devront dorénavant respecter le dispositif de l'État d'accueil, soit un niveau social très exigeant. Cette extension du principe d'application de l'État d'accueil aura un double avantage : garantir des conditions de travail décentes et développer et diversifier les activités des armateurs sous pavillon français.

« Début novembre 2022, lors des Assises de l'économie de la mer, le secrétaire d'État chargé de la mer a annoncé le renforcement des contrôles des navires dans [la zone] transmanche pour montrer l'exigence de la France en [matière] de niveau de protection sociale pour les marins.

« Fin novembre 2022, le secrétaire d'État chargé de la mer a réuni les armateurs français et anglais opérant dans la Manche afin de leur proposer de signer une charte d'engagement volontaire. L'objectif est simple : inciter tous les armateurs opérant entre la France et l'Angleterre à respecter un socle social minimal solide pour les marins et conforme à nos attentes. Elle constitue un moyen d'influence non négligeable, dès lors que sa rédaction associe également ces armateurs étrangers visés par la démarche. Sa publicité s'inscrit dans une démarche de *name and shame*. »

*Source : réponse à la question écrite n° 8757 de M. Marc Le Fur (réponse publiée au Journal officiel le 4 juillet 2023).*

La charte d'engagement volontaire a été signée par toutes les compagnies représentées par Armateurs de France, mais ne l'a pas été par P&O Ferries et Irish Ferries. Le secrétariat d'État chargé de la mer compte publier la liste des signataires sur son site et contrôler le respect des engagements dans un an.

### ***c. La réponse des parlementaires***

La loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime est issue d'une initiative parlementaire, puisqu'elle émane d'une proposition de loi déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale par M. Didier Le Gac et co-signée par la rapporteure spéciale. Cette loi implique également que des contrôles soient effectués. La rapporteure spéciale y sera vigilante.

### **L'essentiel de la loi visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche**

« Le premier [article] garantit un salaire minimum à tous les marins naviguant depuis ou vers un port français ou britannique.

« Le second sanctionne pénalement le recours à des marins ne disposant pas d'un certificat médical du même niveau que ceux établis en France, parce que la santé est aussi un enjeu de *dumping* et que, là encore, la sécurité en mer en dépend.

« Votre travail en commission a permis d'aller encore plus loin, grâce à l'adoption d'amendements sur le rythme de travail des marins – une avancée cruciale, saluée par tous les groupes, qui permettra d'instaurer une durée de repos équivalente à la durée d'embarquement. L'objectif est de permettre aux marins de bien récupérer, avec de vraies périodes de repos à terre. C'est un progrès significatif, qui permettra de protéger la santé et la sécurité des salariés. »

*Source : intervention de M. le secrétaire d'État auprès de la Première ministre, chargé de la mer, dans la présentation de cette proposition de loi, compte rendu de la première séance de l'Assemblée nationale lundi 27 mars 2023.*

#### **4. La prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière**

La Compagnie générale maritime et financière (CGMF) est une société en charge du portage et de la gestion des engagements financiers et sociaux historiques de l'État auprès de la compagnie générale maritime (CGM) et de la société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM).

La contribution du programme 205 à la CGMF est destinée au financement :

– de la caisse de retraite de la CGMF, permettant aux pensionnés de percevoir les mêmes retraites que celles prévues par le protocole n° 1 du 24 avril 1979 et n° 2 du 16 mai 1979 conclu par l'État et la CGMF ;

– du comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), prenant en charge les rentes d'accidents du travail survenus avant 1979.

Le montant proposé de la contribution est de 7 millions d'euros en AE et en CP. La baisse des crédits année après année s'explique par la diminution du nombre des ayants-droit puisque ce régime n'admet plus de nouveaux pensionnaires.

#### **F. L'ACTION 4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER**

L'action 4 finance la flotte utilisée pour les missions de police des pêches et de la navigation ainsi que les centres de stockage du matériel anti-pollution.

En 2024, les dépenses consacrées par le programme 205 à l'action 4 *Action interministérielle de la mer* sont proposées en hausse importante de + 208 % en AE et + 51 % en CP, à 38,8 millions d'euros en AE et 18,1 millions d'euros en CP. Cette hausse s'explique avant tout par le financement d'un nouveau patrouilleur en remplacement de l'IRIS, à hauteur de 25 millions d'euros en AE et 5 millions d'euros en CP. La procédure de marché public sera ouverte à l'automne 2024 en vue d'un renouvellement en 2026.

## 1. La surveillance des activités maritimes

Les missions de contrôle et de surveillance de l'État pour les activités maritimes sont vastes, comme sont variées les activités maritimes : pêche, navigation, sécurité des navires et des épaves et respect de l'environnement marin sont soumis à des réglementations que l'État doit faire respecter. Compte tenu d'exigences communautaires de plus en plus rigoureuses, le contrôle des pêches s'effectue en association avec l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP).

Afin d'exercer ses missions de police en mer et à terre, la DGAMPA dispose d'une flottille qui constitue le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS).

Le DCS s'articule à deux niveaux :

– un niveau hauturier, c'est-à-dire en haute mer, composé de 5 patrouilleurs dont 4 en métropole et 1 basé à La Réunion pour surveiller les Terres australes et antarctiques françaises. Sur l'année 2022, 759 contrôles (majoritairement des contrôles des pêches) ont été effectués sur un total de 488 jours de mer ;

– un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui agissent à l'échelle départementale et qui disposent de vedettes côtières et d'embarcations légères. Les ULAM réalisent principalement, en mer et à terre, des contrôles sur la réglementation des pêches et la protection de l'environnement. Sur l'année 2022, 10 220 missions ont été déclarées par les agents des ULAM. Lors de ces missions, 22 611 contrôles ont été menés (contrôles de navires de tout type, contrôles de plongée, contrôles de pêche à pied, contrôles de loisirs nautiques etc.). Dans ce cadre, 837 visites de sécurité au titre de l'inspection des navires et 11 920 contrôles de navires ont été effectués, répartis entre 3 660 contrôles de navires effectués à terre ou à quai et 8 260 contrôles en mer.

### **Exemples de non-conformités constatées à l'occasion des contrôles du dispositif de contrôle et de surveillance**

- Pêche sans permis de navigation valide ;
- tenue non conforme de la liste d'équipage ;
- pêche illégale de thon rouge en pêche plaisance ;
- excès de vitesse en jet-ski ;
- absences répétées dans la transmission des obligations déclaratives en pêche professionnelle ;
- pêche en zone interdite ;
- dégradation d'une espèce protégée.

*Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.*

Les crédits proposés pour le DCS sont de 34 millions d'euros en AE et 14 millions d'euros en CP. Ces crédits couvrent le coût de fonctionnement et d'entretien des navires, la formation et le maintien des compétences des agents et la maintenance des systèmes d'information.

## **2. Le dispositif anti-pollution**

L'action 4 finance également le dispositif Polmar terre (4 millions d'euros en AE et en CP), dont l'objectif est de lutter contre la pollution en renforçant la coordination entre les acteurs concernés. Le dispositif Polmar comprend un volet marin dit Polmar mer, activé par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et un volet terrestre dit Polmar terre. Seul le dispositif Polmar terre est pris en charge sur le programme 205, Polmar mer étant financé par le budget du ministère des armées.

Le dispositif Polmar terre est activé par les préfets des départements concernés par la pollution en cas de pollution importante sur le littoral ou menaçant de l'atteindre, afin de préparer la gestion d'un événement de pollution d'origine maritime depuis la terre.

Les crédits de fonctionnement de Polmar terre financent le fonctionnement et l'entretien des 14 centres interdépartementaux de stockage (8 en métropole et 6 outre-mer).

Les crédits d'investissement demandés pour Polmar terre financent l'acquisition des matériels : barrages flottants anti-pollution, récupérateurs de produits visqueux, matériels de transport.

## **G. L'ACTION 5 SOUTIEN ET SYSTÈMES D'INFORMATION**

L'action 5 finance le fonctionnement courant des services centraux et déconcentrés de la DGAMPA. Aucune dépense de personnel n'y est inscrite, celles de la DGAMPA figurant sur l'action 11 du programme 217.

Les crédits proposés s'élèvent à 11 millions d'euros en AE (+ 25 %) et 12 millions d'euros en CP (+ 23 %). 1,5 million d'euros en AE et en CP sont ajoutés pour la préparation de la Conférence sur les océans – Nations unies (UNOC), qui se tiendra à Nice en 2025.

## **H. L'ACTION 7 PÊCHE ET AQUACULTURE**

L'action 7 sera dotée de 51 millions d'euros en AE (stables) et 47 millions d'euros en CP (– 7 %).

### **1. Les aides économiques**

Cette action finance des actions d'accompagnement des secteurs de la pêche et de l'aquaculture par des dispositifs d'aides économiques. Il s'agit notamment des aides suivantes :

– 14 millions d'euros en AE et 11 millions d'euros en CP de contreparties nationales du fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA). Ce dernier aide les professionnels des secteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi que les populations côtières à s'adapter aux exigences économiques et environnementales. Il propose des subventions à des projets en complément de crédits nationaux déjà mobilisés. Par exemple, le projet Licado financé dans ce cadre vise à limiter les captures accidentelles de dauphins dans le golfe de Gascogne ;

– 5 millions d’euros en AE et en CP pour couvrir la participation de l’État au financement des caisses chômage intempéries, sur le modèle d’une parité de financement : pour tout euro versé par les marins adhérents, l’État apporte un euro au financement desdites caisses <sup>(1)</sup>. Il s’agit de systèmes de garantie financière, auxquels peuvent adhérer tous les marins embarqués à bord d’un navire de pêche, dont l’objectif est d’inciter les marins à ne pas prendre la mer par gros temps en couvrant l’absence de revenu en cas d’intempéries, ce métier restant l’un des plus accidentogènes en France.

## **2. Les dépenses de fonctionnement**

L’action 7 finance des dépenses de fonctionnement, qui sont les suivantes :

– 7,8 millions d’euros en AE et en CP pour les systèmes d’information de gestion des pêches et de l’aquaculture, qui informent sur la consommation des quotas et assurent le suivi des contrôles alimentant la connaissance scientifique des stocks. Ils sont soumis à des exigences d’interopérabilité entre opérateurs nationaux et européens. Comme l’année dernière, les documents budgétaires mentionnent une « obligation de traçabilité qui permettra à terme au consommateur de disposer d’informations sur l’origine des produits qu’il consomme » ;

– 4,6 millions d’euros en AE et en CP pour le suivi des ressources halieutiques <sup>(2)</sup> dans les conditions exigées par la réglementation européenne.

## **3. Les autres dépenses**

Les autres dépenses au titre de l’action incluent des conventions pour le versement de subventions à diverses structures professionnelles ainsi qu’à l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer (IFREMER) au titre de leur expertise sur les données statistiques et scientifiques.

# **I. L’ACTION 8 PLANIFICATION ET ÉCONOMIE BLEUE**

L’action 8 porte les crédits dédiés à la plaisance, à la planification maritime et à la coordination mer et littoral.

Elle est dotée de 19,7 millions d’euros en AE et en CP pour 2024.

16 millions d’euros en AE et en CP sont prévus pour le fonds d’intervention maritime (FIM), un montant identique à celui de l’année 2023.

La rapporteure spéciale tient à partager avec précision les nombreux éléments qui lui ont été communiqués sur le FIM. Il s’agit selon elle d’un dispositif essentiel.

---

(1) Article 49 du décret n° 92-335 du 30 mars 1992 et article 5 de l’arrêté du 29 décembre 1998.

(2) La production halieutique est l’exploitation des ressources vivantes aquatiques. Elle regroupe les différents modes d’exploitation et de gestion (pêche, aquaculture) des espèces vivantes (végétales ou animales) exercés dans tous les milieux aquatiques.

### Le fonds d'intervention maritime

Le FIM est un dispositif créé en 2022 pour accompagner le développement durable des activités maritimes. Il permet au ministère chargé de la mer de financer des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives à des projets identifiés dans le cadre des documents stratégiques de façade (DSF) qui déclinent de manière opérationnelle la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) <sup>(1)</sup>.

Il traduit la volonté de l'État de mieux ancrer son action territoriale maritime en accompagnant les projets de ses partenaires locaux comme les collectivités, associations, établissements publics, chambres de commerce, entreprises...

Le FIM répond à des besoins concrets exprimés sur tout le littoral français, y compris en outre-mer. Sa pérennisation pour les prochaines années est très attendue pour de nombreux acteurs maritimes, qui se préparent aux prochains appels à projets.

Le FIM a vocation à financer des investissements, des études, des interventions ponctuelles. Son objet n'est pas de financer des dépenses récurrentes, ni de se substituer aux financements opérationnels des autres ministères et de leurs agences (environnement, tourisme, sport...); il doit répondre aux besoins de porteurs de projets n'ayant pas trouvé de solution de financement alternatif. Le fonds cherche, en effet, à combler les lacunes qui existent en matière de financements maritimes (peu de fonds en dehors du domaine de la pêche) pour des axes politiques pourtant d'importance.

Après le succès des deux appels à projets lancés en 2022, le dispositif a été reconduit. Le FIM 2023 s'articule autour de trois priorités :

- Aménager le littoral pour développer des activités maritimes : restauration de phares et navires du patrimoine, traitement d'épaves et de navires abandonnés dangereux pour la navigation ou nuisibles pour les activités côtières, projets d'aménagement du littoral maritime, développement de navires côtiers propres ;
- Développer l'économie bleue et consolider la planification : nouveaux services numériques aux usagers et acteurs en mer, création et partage de données relatives aux usages en mer et sur le littoral, soutien à des projets locaux portés par les filières permettant de contribuer au développement de l'économie maritime ;
- Former aux métiers de la mer : développement de l'attractivité des métiers (et notamment leur féminisation) et la qualité des enseignements.

La sélection des candidatures a été effectuée après l'organisation de deux comités de sélection, réunissant les services centraux et déconcentrés de l'État ainsi que la direction générale des outre-mer.

L'appel à projets 2023 a remporté un vif succès : 195 candidatures ont été présentées pour 81 projets retenus, tels que :

- la restauration du phare de Camarat en vue de son ouverture au public ;
- la rénovation et l'optimisation du sentier sous-marin du Cap d'Agde ;
- la relocalisation de l'association *Seamen's Club* pour améliorer le bien-être des marins en escale ;
- un projet de recherche et développement de conversion énergétique vertueuse d'un navire du grand port maritime de Bordeaux pour créer une filière locale de retrofit – diesel vers l'hydrogène ;
- la création d'un observatoire calédonien de l'économie bleue, pour soutenir le développement des projets liés au maritime, orienter les politiques publiques de développement et anticiper les besoins en infrastructures et emplois ;
- une formation intitulée « Les femmes et la mer, stop aux clichés », pour renforcer l'attractivité des métiers de la mer à destination du public scolaire.

Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.

---

(1) Créée par les articles L. 219-1 et R. 219-1 et suivants du code de l'environnement à la suite du Grenelle de la mer, la SNML constitue le cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques concernant la mer et le littoral. Elle s'applique en France métropolitaine et dans les territoires ultramarins en fonction de leurs compétences propres. Cette planification doit permettre de prendre davantage en compte les interactions entre les politiques publiques menées sur le littoral et celles menées en mer.

Un projet de nouvelle SNML est mis à disposition du public pour consultation jusqu'au 27 octobre 2023. Parmi ses objectifs figurent la décarbonation des navires et la contribution des ports à la transition énergétique. La SNML sera déclinée d'ici à mi-2024 dans les nouveaux DSF.

## **II. LES FINANCEMENTS DE L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES STABLES MALGRÉ L'INFLATION**

Les crédits consacrés aux ports par l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* bénéficient de deux voies de financement :

– le budget général de l'État pour les crédits relatifs à l'entretien et au fonctionnement des ports ;

– les fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour le financement de leurs investissements.

### **A. LES PORTS : UNE MÊME APPELLATION, DES RÉGIMES JURIDIQUES DISTINCTS**

La France compte 65 ports de commerce sur son territoire, parmi lesquels :

– 10 grands ports maritimes ou fluviomaritimes ;

– un port d'intérêt national (Saint-Pierre-et-Miquelon) ;

– 54 ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

## Ports d'État et ports locaux

### Les ports d'État

Les dix grands ports maritimes (GPM) <sup>(1)</sup> sont des établissements publics de l'État. Ils exercent la fonction d'autorité portuaire : régulation et police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès, par le biais des capitaineries, aménagements et entretien des infrastructures portuaires, gestion et valorisation du domaine portuaire, promotion générale du port, développement de l'offre de service portuaire et des dessertes terrestres ferroviaires et fluviales... Les GPM traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises.

Les GPM sont dotés d'une autonomie financière. Ils sont dirigés par un directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Ce dernier comprend des représentants de l'État, des collectivités territoriales, du personnel, ainsi que des personnalités qualifiées choisies pour leurs compétences.

Le président du directoire est nommé par décret présidentiel après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port, et après avis conforme du conseil de surveillance, qui nomme directement les autres membres du directoire.

Les GPM sont également dotés d'un conseil de développement à caractère consultatif qui associe des représentants de la place portuaire, des milieux sociaux et associatifs, et des collectivités locales de proximité.

### Les ports locaux

Les 54 autres ports de commerce relèvent des collectivités territoriales et de leurs groupements. Leur propriétaire (région, département, métropole ou commune) peut soit l'exploiter directement, soit en déléguer l'exploitation sous forme de concession. Les ports décentralisés ne perçoivent pas de subvention du programme 203 pour leurs dépenses d'entretien et d'exploitation ou leurs dépenses d'investissement.

*Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.*

## **B. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : UNE QUASI STABILITÉ QUI MASQUE UN EFFORT CONSÉQUENT**

En 2024, les crédits budgétaires demandés s'établissent à 92 millions d'euros, en AE comme en CP, en baisse de 2 % par rapport à 2023. Ils financent exclusivement les dépenses de dragage des grands ports maritimes. Le dragage est une opération indispensable pour assurer l'accès aux ports des navires à fort tirant d'eau. Devant être effectué quotidiennement, il a pour finalité d'éviter l'ensablement et l'envasement en retirant les sédiments. En temps normal, l'État compense intégralement par les crédits de l'action 43 les charges supportées par les grands ports maritimes pour leurs travaux de dragage. Alors que ces crédits avaient fortement augmenté en 2019 (+ 28 millions d'euros), ils sont stables depuis 2020.

Cependant, l'inflation a engendré depuis 2022 une augmentation importante des dépenses de dragage des grands ports maritimes. Elle s'explique en particulier

---

(1) Pour la métropole il s'agit des ports de Marseille / Fos, Haropa Port (issu de la fusion des ports du Havre, Rouen et Paris en 2021), Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle. Les GPM d'outre-mer sont les ports de La Réunion, de Guyane, de Guadeloupe et de Martinique.

par la hausse des prix des carburants, qui représentent environ un cinquième du coût d'exploitation des engins de dragage. Le coût total des opérations de dragage des grands ports maritimes est ainsi estimé à 123 millions d'euros en 2023.

Dans un contexte de crédits constants par rapport à 2023, des démarches de progrès visant à améliorer la productivité des activités de dragage sont demandées aux grands ports maritimes en 2024 : meilleure utilisation de la flotte d'engins de dragage, meilleure connaissance des mécanismes de dépôt des sédiments dans les estuaires afin de réduire les volumes totaux dragués, optimisation des techniques de dragage.

La rapporteure spéciale craint que cette stabilité des crédits consacrés au dragage ne nuise sur le moyen terme à la santé financière de ces ports, qui pourraient être contraints de financer sur leurs ressources propres la partie des dépenses de dragage non couverte par les crédits de l'action 43. De telles dépenses ne pouvant pas être reportées ou annulées, le risque est ainsi qu'à terme les dépenses additionnelles que devront financer les grands ports pour le dragage ne se substituent partiellement aux dépenses qu'ils pourraient engager pour investir dans leur verdissement.

La rapporteure spéciale sera donc vigilante à l'évolution de ces crédits au cours des prochaines années. Elle a attiré l'attention du Gouvernement à ce sujet par le biais d'une question écrite <sup>(1)</sup>, et lira avec intérêt la réponse qui lui sera apportée.

Les crédits budgétés ne financent aucune dépense de personnel. En effet, le personnel qui y est employé ne relève pas de la fonction publique d'État, mais d'une convention collective. La masse salariale n'est donc pas financée par une subvention de l'État.

### **C. LES FONDS DE CONCOURS**

Les fonds de concours attendus s'élèvent à 132 millions d'euros en AE (+ 187 %) et 78 millions d'euros en CP (– 12 %), dont 33 millions en CP dans le cadre du plan de relance. Ces fonds, issus de l'AFITF et transitant par l'action 43, financent les projets de modernisation et de développement des infrastructures portuaires inscrits dans les contrats de plan État – région (CPER). Les financements pour l'année 2024 s'inscriront dans le cadre du volet transport de la nouvelle génération des CPER. S'agissant des ports, les nouvelles priorités de l'État pour cette génération portent sur :

– l'accélération de la transition écologique et énergétique des ports et de leurs écosystèmes (déploiement de l'électricité à quai et des énergies alternatives, accueil de projets éoliens, adaptation au changement climatique) ;

– l'augmentation de la part modale des modes massifiés, en facilitant le report modal (plates-formes multimodales, opérations contribuant au report modal en général) ;

---

(1) Question écrite n° 12139, publiée au JO le 10 octobre 2023.

– les investissements sur les nouvelles infrastructures nécessaires au développement de la compétitivité et de l’attractivité des zones industrialo-portuaires des grands ports maritimes (réalisation de nouveaux terminaux, modernisation des infrastructures portuaires, aménagement de zones industrielle et logistique, amélioration des accès nautiques...);

– les investissements concourant à la consolidation du rôle des ports en matière de souveraineté d’approvisionnement (énergie, agro-alimentaire...).

#### **D. LE DÉFI DE L’ÉOLIEN EN MER POUR LES PORTS**

Une mission a été confiée par le Gouvernement à M. Olivier Trétout, « portant sur l’adaptation des ports au déploiement de l’éolien » en mer. Alors que la stratégie nationale portuaire établie en 2021 « positionne les ports comme des outils essentiels de la souveraineté énergétique et de la décarbonation de l’économie française », ils seront « un des maillons essentiels à la réussite du déploiement des puissances électriques apportées par l’éolien flottant ». Étant donné que « les études réalisées dans de nombreux pays démontrent que les capacités portuaires seront un facteur clef pour l’accélération des déploiements de l’éolien en mer », « il est essentiel de concevoir et mettre en œuvre un plan particulier de préparation des systèmes portuaires »<sup>(1)</sup>.

La rapporteure spéciale lira avec intérêt les conclusions de cette mission.

### **III. LES FINANCEMENTS EN FAVEUR DE LA MER NON COUVERTS PAR LE RAPPORT SPÉCIAL : UN APPOINT SIGNIFICATIF**

#### **A. LE PLAN DE RELANCE**

##### **1. La transition écologique des ports**

175 millions d’euros sont prévus par le plan de relance en faveur d’investissements pour le verdissement des ports. Ces fonds se répartissent de la manière suivante :

– aménagement d’infrastructures fluviales ou ferroviaires pour faciliter le report modal depuis la route vers les modes massifiés pour le pré et post acheminement des marchandises dans les ports : 50 millions d’euros ;

– électrification des quais : 50 millions d’euros ;

– opérations d’aménagement en faveur de l’environnement et de la biodiversité : 45 millions d’euros ;

– renforcement de la performance énergétique et mesures de sobriété dans les ports : 30 millions d’euros.

---

(1) Lettre de mission de la directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports, 29 septembre 2023, communiquée par la DGAMPA à la rapporteure spéciale à sa demande.

Pour ces quatre mesures, l'ensemble des AE ont été ouvertes entre 2020 et 2022. Les CP relatifs à ces opérations s'échelonnent de 2021 à 2024.

La fourniture d'électricité par les ports et le raccordement des navires à quai est l'une des solutions permettant de mettre en œuvre la transition énergétique du transport maritime et de réduire les émissions de particules fines en zone urbaine. Le branchement des navires aux réseaux d'alimentation électrique terrestres doit permettre d'assurer l'ensemble de leurs besoins énergétiques à quai (chauffage, climatisation, éclairage...), sans qu'ils aient ainsi besoin d'utiliser leurs propres carburants (bien plus polluants que l'électricité) pour fonctionner quand ils sont dans le port. La fourniture d'électricité aux navires à quai implique des investissements substantiels tant pour l'armateur que pour le port.

## **2. La transition écologique des affaires maritimes**

Dans le cadre du plan de relance, 50 millions d'euros ont été consacrés aux affaires maritimes. Portées sur le programme 362 *Écologie* de la mission *Plan de relance*, les AE ont été intégralement ouvertes dans la loi de finances pour 2022 <sup>(1)</sup>. L'ouverture des CP s'étale, quant à elle, sur les années 2022 à 2024.

### ***a. Le verdissement de la flotte des affaires maritimes***

Les financements du plan de relance contribuent à hauteur de 25 millions d'euros au verdissement de la flotte des affaires maritimes, c'est-à-dire à l'achat de deux navires baliseurs utilisant des technologies propres.

### ***b. La modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage***

Une enveloppe de 20 millions d'euros a été utilisée pour la modernisation des CROSS. Elle finance la mise aux normes et la rénovation thermique de leurs bâtiments.

### ***c. La transformation numérique***

La transformation numérique de l'administration maritime a bénéficié de 5 millions d'euros, utilisés par la DGAMPA pour améliorer la communication avec les navires grâce à une radiocommunication longue distance.

## **B. LES AUTRES SOURCES DE FINANCEMENT EXTRABUDGÉTAIRES**

Les crédits du programme 205 sont traditionnellement complétés par des financements d'origine extrabudgétaire, composés de fonds de concours européens et d'attributions de produits (essentiellement la rétribution par les collectivités territoriales de travaux effectués à leurs profits par les services des phares et balises).

---

(1) Loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

### **Les fonds de concours d'origine européenne en faveur des affaires maritimes**

Le fonds européen des affaires maritimes et de la pêche (FEAMP) de la programmation 2014-2020 est désormais dans sa phase de clôture. 588 millions d'euros devraient avoir été versés dans ce cadre.

Le fonds européen des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (FEAMPA) est l'instrument financier de la politique commune de la pêche pour la période 2021-2027, dans la continuité du FEAMP. Le FEAMPA est un outil conçu pour accompagner l'adaptation de la pêche et de l'aquaculture vers un développement économique durable. L'enveloppe globale du FEAMPA au niveau européen, en légère baisse par rapport à la programmation précédente, est de 5,2 milliards d'euros de crédits européens sur l'ensemble de la période (contre 5,6 milliards d'euros pour la programmation 2014-2020). L'enveloppe de crédits européens qui seront reversés à la France dans ce cadre est de 567 millions d'euros (- 4 %). Par exemple, afin de limiter les captures accidentelles des pêches, sur des espèces comme les tortues, les oiseaux marins et l'esturgeon européen, des caméras embarquées seront financées en partie par le FEAMPA <sup>(1)</sup> afin d'équiper une centaine de navires de pêche pour comprendre ces captures accidentelles et évaluer l'efficacité des dispositifs techniques, en phase de test, de réduction de ces captures.

*Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.*

Les crédits ainsi ouverts sont aléatoires puisqu'ils sont destinés au remboursement postérieur, sur factures acquittées, de la part des dépenses de l'État qui sont éligibles à ces fonds.

Le délai entre la demande et la perception effective du remboursement peut être long et fait peser sur le programme 205 un risque fort sur la soutenabilité des projets.

---

(1) *Projet « Observation pour mieux comprendre les captures accidentelles d'espèces marines protégées au travers du dispositif d'observation électronique à distance » (OBSCAMe+).*

## EXAMEN EN COMMISSION

*Lors de ses réunions de 15 heures et 21 heures, le jeudi 26 octobre 2023, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale des crédits du programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et de l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports.*

*[Les enregistrements audiovisuels de ces réunions sont disponibles sur le site de l'Assemblée nationale.](#)*

*Après avoir examiné les amendements de crédits, la commission a, contrairement à l'avis favorable de la rapporteure spéciale, rejeté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.*

**M. le président Éric Coquerel.** Ce matin nous avons examiné 250 amendements en quatre heures quarante-cinq. Cet après-midi, nous en avons 300 et quatre heures quinze devant nous. Il nous faudra donc aller encore plus vite. Je rappelle les règles pour les commissaires qui n'étaient pas là ce matin : la défense des amendements ne doit pas excéder une minute ; je ne prendrai qu'un avis pour et un contre ; après avoir donné leur avis, les rapporteurs spéciaux n'interviennent plus dans le débat, sauf exception ; pour les explications de vote, les interventions ne doivent pas excéder une minute. Enfin, je vous invite à sélectionner ceux de vos amendements que vous ne défendrez que d'un mot, parce qu'ils reprennent un thème que vous aurez déjà développé.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale (Infrastructures et services de transports ; budget annexe Contrôle et exploitation aériens).** Avec ma collègue Eva Sas, nous avons souhaité étudier le budget des transports à la lumière du dérèglement climatique. Rappelons que le secteur des transports est à l'origine de près d'un tiers des émissions nationales et que ses émissions augmentent.

La stabilité des crédits du programme 203 *Infrastructures et services de transports*, masque une augmentation, certes modérée une fois neutralisé l'impact de la compensation exceptionnelle aux autorités organisatrices de la mobilité, intégrée à la loi de finances initiale pour 2023, à hauteur de 300 millions. Hors la non-reconduction de cette mesure, les crédits de paiement du programme augmentent ainsi de 314 millions d'euros, soit 8 %, qui se répartissent de la manière suivante : 238 millions d'euros d'augmentation de la part des péages ferroviaires acquittée par l'État, en raison de l'augmentation de la couverture du coût du réseau par les péages ferroviaires, comme prévu par le contrat de performance signé avec SNCF Réseau ; 50 millions d'euros supplémentaires de compensation à SNCF Voyageurs du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) ; 23 millions d'euros pour le Charles-de-Gaulle express ; 10 millions d'euros pour la mesure « pass jeunes » ; 10 millions d'euros pour l'expérimentation du titre unique de transport.

Les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devraient croître significativement et atteindre 4,6 milliards d'euros en 2024, dont

600 millions d'euros issus de la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance prévue dans le PLF pour 2024. J'utilise le conditionnel car il s'agit de fonds de concours et, pour l'instant, nous n'en avons pas trace.

L'Autorité de régulation des transports (ART) voit sa subvention augmenter de 1 million d'euros pour atteindre 15 millions d'euros, mais elle estime avoir besoin de 18,6 millions d'euros. Nous déplorons que sa subvention ait peu évolué au cours des dernières années, en dépit de l'inflation et des missions supplémentaires qui lui ont été confiées.

La hausse modérée des crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* résulte d'une accumulation de petites augmentations de dépenses d'investissement dans les systèmes de navigation aérienne, de dépenses de personnel à la suite de la signature d'un nouveau protocole social, et de dépenses de fonctionnement en raison de l'évolution dynamique des taux d'intérêt.

Nous saluons les annonces faites par le Gouvernement d'un investissement de 100 milliards d'euros à venir dans les transports, notamment dans le ferroviaire, mais nous attendons d'en voir la concrétisation.

Ce PLF est très insatisfaisant : l'augmentation de la compensation de l'État pour la part des péages qu'il acquitte risque de se répercuter sur le prix des billets de train, donc sur les usagers ; les investissements dans les trains de nuit restent modiques ; le Charles-de-Gaulle express est une liaison coûteuse et inutile. Si 300 millions d'euros supplémentaires devraient être consacrés à la régénération du réseau ferroviaire par SNCF Réseau, ils sont financés par le fonds de concours issu du groupe SNCF, c'est-à-dire, pour partie, par une augmentation du tarif des TGV.

Nous déplorons les investissements limités en faveur du vélo, par rapport aux besoins d'aménagements cyclables nécessaires. Nous regrettons également que les fonds consacrés aux mobilités actives ne concernent que très peu la marche, grande oubliée des politiques de mobilité. Le transport fluvial pâtit d'une insuffisance d'investissements au regard de son potentiel et de la place de choix qu'il peut occuper dans le développement des transports combinés. Par ailleurs, les 765 millions d'euros annoncés sur l'ensemble de la durée 2023-2027 – des prochains contrats de plan État-région (CPER) ne permettront pas de déployer les services express régionaux métropolitains (SERM) à court ou à moyen terme, alors que l'entrée en vigueur des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) les rendrait particulièrement nécessaires. Comment expliquer aux plus démunis, qui possèdent un véhicule polluant, qu'ils doivent renoncer à leur véhicule si on ne leur propose pas d'alternative en transports en commun ?

Pour toutes ces raisons, nous vous appelons à voter contre les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilités durables*.

Nous ne sommes pas opposées au vote des crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*. Nous appelons à lever des recettes fiscales supplémentaires pour financer les nécessaires investissements dont les transports écologiques, au premier rang desquels le transport ferroviaire, ont besoin. La nouvelle taxe sur les infrastructures de transport de longue distance va dans le bon sens, mais son rendement attendu est sans commune mesure avec le montant des privilèges fiscaux dont bénéficie le transport aérien, qui s'élèverait à près de 5 milliards d'euros chaque année.

**M. David Amiel, rapporteur spécial (*Énergie, climat et après-mines* ; *Service public de l'énergie* ; *compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités*)**

*pour l'électrification rurale*). Je consacrerai mon intervention au programme 174, *Énergie, climat et après-mines*. Conformément aux annonces faites dans le cadre de la planification écologique, le budget pour 2024 prévoit une hausse significative des dépenses publiques en faveur de la transition écologique, avec une attention particulière portée à l'accompagnement social des ménages. Le programme 174 illustre parfaitement cette évolution, avec une augmentation de 537 millions en autorisations d'engagement – si l'on met de côté les mesures exceptionnelles prises l'année dernière pour aider les ménages à faire face à l'envolée des prix du carburant.

Outre l'augmentation des moyens, je veux aussi souligner l'attention portée à l'impact environnemental global des mesures que nous prenons. Le bonus écologique, par exemple, prend en compte les conditions de production et la provenance du véhicule afin d'établir son score environnemental. De même, MaPrimeRénov' tient compte de la qualité des opérations de rénovation énergétique et encourage la rénovation globale.

Les aides à l'acquisition de véhicules propres augmenteraient de 203 millions d'euros en autorisations d'engagement pour atteindre 1,5 milliard d'euros. Ces crédits permettront aussi de lancer le *leasing* social à partir de 2024. Les moyens consacrés à la rénovation énergétique augmenteraient eux aussi très significativement : l'Agence nationale de l'habitat (Anah) pourra consacrer 5 milliards d'euros l'année prochaine à la rénovation des logements, soit 1,6 milliard d'euros de plus que cette année. Cette augmentation s'accompagne d'une refonte de la structure des aides. Les crédits alloués à MaPrimeRénov' augmenteraient de plus de 30 % par rapport à l'exercice qui s'achève, pour atteindre plus de 3,7 milliards d'euros en AE et en CP pour 2024. Ces crédits contribueront à l'accélération de la transition énergétique et nous vous appellerons donc à les voter.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial (*Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*)**. Alors que l'année 2022 avait été marquée par l'amplification de la crise énergétique, les prix de gros de l'électricité pour une livraison en 2024 ont diminué de plus de moitié par rapport à 2022. Ce nouveau contexte économique se reflète dans le budget proposé pour le programme 345, *Service public de l'énergie*, qui traduit à mon sens trois grandes orientations.

Tout d'abord, il convient de souligner un soutien conforté à la production d'énergies renouvelables dans un contexte de baisse des prix de gros de l'énergie. Les mécanismes de soutien aux énergies renouvelables, par la voie du financement de la compensation des charges de service public de l'énergie, assurent aux producteurs une rémunération sécurisée et stable de l'énergie produite. Cette énergie est valorisée sur les marchés et cette valorisation est déduite des montants compensés par l'État : ainsi, lorsque les prix de marché augmentent, les charges à payer diminuent – elles seront même négatives en 2024, pour la deuxième année consécutive.

La situation est toutefois contrastée selon les énergies par rapport à 2023 : si l'éolien terrestre et maritime présente des charges négatives, le photovoltaïque et les bioénergies ont des charges positives pour l'année 2024. Ainsi, le niveau des compensations de charges redeviendrait positif en 2024, pour s'élever à 1,5 milliard d'euros.

Deuxièmement, les investissements en faveur de la transition écologique sont renforcés de façon inédite : le soutien à l'injection de biométhane bénéficiera de 840 millions d'euros supplémentaires en AE et en CP, tandis que le soutien à la transition énergétique dans les zones non interconnectées (ZNI) verra ses crédits augmenter de 300 millions d'euros en AE et en CP. En outre, une nouvelle action de soutien à l'hydrogène, dotée de 680 d'euros

millions en AE et de 25 millions d'euros en CP, est créée afin de soutenir la filière. Ces crédits, qui s'ajoutent à ceux de la mission *Investir pour la France de 2030*, permettront d'optimiser la consommation d'énergie.

En outre, ce budget consolide notre stratégie de résilience en reconduisant les mesures exceptionnelles à destination des consommateurs, avec un budget de 1,85 milliard d'euros, dont 300 millions d'euros pour les mesures à destination des consommateurs de gaz, soit une baisse de 15 milliards d'euros par rapport à 2023, en cohérence avec la baisse des prix de l'énergie. Saluons à cet égard la sortie réussie des tarifs réglementés de vente de gaz (TRVG) : un certain nombre de contrats de gaz proposés ont des prix moins élevés que les TRVG à leur niveau de juin 2023.

Enfin, l'accord relatif à la réforme du marché européen de l'électricité permettra de mettre sous contrat pour la différence (CFD) les capacités de production existantes, en particulier nucléaires.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial (*Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*).** Les crédits des programmes 113, *Paysages, eau et biodiversité*, 159, *Expertise, information géographique et météorologie*, 181, *Prévention des risques*, 217, *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*, et 380, *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*, augmentent, d'une manière générale, de 16,4 %.

La hausse des crédits du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* financera dans sa très grande majorité – 86 % – le plan eau, qui vise à réduire les prélèvements de 10 % d'ici 2030. C'est un effort significatif, mais les assises de l'eau préconisaient d'atteindre cet objectif dès 2025. Les scientifiques estiment que le plan eau n'est pas à la hauteur de l'enjeu que représente la préservation de cette ressource. Les agences de l'eau se voient allouer 66 équivalents temps plein (ETP) mais, dans la mesure où 123 postes ont été détruits depuis 2018, on a l'impression d'une politique de *stop and go*, assez néfaste sur le long terme.

Le programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie* porte les crédits alloués au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), à l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et à Météo-France. Les crédits de paiement augmentent de 3 %, soit moins que l'inflation. Le plafond d'emplois de Météo-France augmente, comme l'année dernière, mais il conviendrait de distinguer les effectifs de l'École nationale de la météorologie de ceux qui reviennent à l'opérateur. Le Cerema gagne 10 équivalents temps plein travaillé (ETPT) : à ce rythme, il faudra attendre l'année 2089 pour que l'agence retrouve son niveau de 2014. Il semblerait utile de porter cet effort à 50 ETPT dès cette année pour soutenir les collectivités. La cohérence avec les politiques publiques, notamment le « fonds vert », est nécessaire. L'IGN voit son plafond d'emplois baisser, selon une logique comptable qui paraît peu pertinente et assez inquiétante.

J'en viens au programme 181 *Prévention des risques*, dont les crédits augmenteront de 16 %. Son opérateur principal, l'Agence de la transition écologique (Ademe) verra son plafond d'emplois s'accroître de 99 postes. Nous saluons par ailleurs le renforcement important, de plus de 280 millions d'euros, du fonds chaleur. Autre point positif, la hausse des effectifs de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), de 13 ETPT, hausse que nous proposons toutefois d'accentuer très légèrement. Surtout, nous lançons une alerte concernant le projet de fusion entre l'ASN et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui

consomme du temps de travail pour de la « cuisine interne ». Le Gouvernement attend beaucoup de cette fusion, mais nos entretiens ne nous ont toujours pas convaincus de la pertinence d'un tel choix.

Nous déplorons aussi le manque de sens de responsabilité du Gouvernement quant au contrôle des entreprises présentant des dangers pour l'environnement, dont celles dites Seveso. Nous avons déposé des amendements visant à augmenter le nombre d'inspecteurs : il en faudrait 8 000 pour permettre un contrôle tous les cinq ans. Nous en proposons seulement 600.

Le programme 380 *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires* est lui aussi renforcé : ses moyens augmenteront de 21,58 %, notamment pour les actions en faveur de la performance énergétique. Cela concernera principalement les écoles, en particulier celles de Marseille, dont la situation constitue une urgence absolue. Nous avons plus généralement besoin d'une politique globale en matière de bâti scolaire. Celui-ci a parfois une forte valeur patrimoniale, et la filière du bâtiment peut trouver de ce côté une solution.

Le « fonds vert, » qui sera doté d'environ 2,5 milliards d'euros en 2024, a connu un vrai succès auprès des collectivités. Cela nous pousse d'ailleurs à nous interroger sur l'ampleur de l'enveloppe qui est prévue : le montant des demandes des collectivités s'élève à 5 milliards et l'Institut de l'économie pour le climat chiffre à 7,5 milliards les sommes nécessaires pour que les collectivités atteignent les objectifs fixés en matière de neutralité carbone. Il faudrait, en outre, un apport en ingénierie pour que les crédits soient consommés d'une manière égale dans l'ensemble du territoire.

Notre avis sur crédits de la mission *Écologie, développement et mobilités durables.*, sera donc défavorable, sauf à ce que les nombreux amendements proposés par les commissaires en pointe sur ces questions soient adoptés.

**M. le président Éric Coquerel.** Je suppose que vous vous exprimiez aussi pour Mme Dufour.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** En effet, monsieur le président.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale (Affaires maritimes).** Le programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* 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 soutenir économiquement la flotte de commerce française. Par ailleurs, l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transports*, qui est incluse dans le champ de mon rapport spécial, finance essentiellement les dépenses de dragage des ports appartenant à l'État.

Les crédits proposés pour les affaires maritimes et les ports sont globalement de 393 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 367 millions d'euros en crédits de paiement (CP), ce qui représente une hausse, respectivement, de 15 % et 10 %. Cette évolution concerne le programme 205, l'action 43 du programme 203 étant stable, ce qui appellera de ma part quelques observations.

S'agissant du programme 205, l'augmentation des CP est essentiellement imputable à la budgétisation en année pleine du soutien aux entreprises d'armement maritime – la hausse de ces crédits reflète une sous-budgétisation en 2023. Le montant du dispositif a été arrêté à 30 millions d'euros pour 2024 et devrait rester stable.

Les autres hausses de crédits sont liées au financement, pour 5 millions d’euros, d’un nouveau patrouilleur, qui est nécessaire pour nous doter d’une flotte de contrôle hauturier efficiente, et à la budgétisation dans le programme 205 des dépenses d’investissement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) pour 3 millions d’euros, cette action ayant été jusque-là financée par le plan de relance.

Les autres crédits sont stables, notamment le soutien aux sauveteurs en mer, que j’ai auditionnés et dont je tiens à saluer la qualité des interventions et l’abnégation – je salue en particulier l’action de ces bénévoles à Dunkerque, dans ma circonscription.

J’appelle votre attention sur la très forte baisse du coût de la dépense fiscale liée à la taxe au tonnage, qui passera de 5,6 milliards d’euros en 2023 à 1,1 milliard d’euros en 2024. Cette évolution met en évidence des résultats économiques moins exceptionnels qu’auparavant, qui doivent nous inciter à poursuivre le soutien à l’activité dans le domaine du commerce maritime.

Je souhaite aussi appeler votre attention sur le plafond d’emplois de l’École nationale supérieure maritime (ENSM). Eu égard à l’objectif, fixé par le Fontenoy du maritime, de doubler le nombre d’officiers de la marine marchande diplômés d’ici à 2027, je suis favorable à un rehaussement du plafond d’emplois, de 2 ETPT, comme le demande l’ENSM. Le PLF prévoit que ce plafond reste inchangé, à 237 ETPT, ce qui posera un problème à l’école, nous a-t-elle dit, pour atteindre l’objectif qui lui a été fixé. Des discussions sont en cours avec le Gouvernement, mais j’ai préféré déposer un amendement en ce sens.

Les crédits de l’action 43 du programme 203 seront stables. Ils financent les dépenses de dragage des grands ports maritimes, appartenant à l’État, qui concentrent environ les trois quarts du fret. Le dragage, et plus particulièrement la lutte contre l’ensablement, est une opération indispensable pour assurer l’accès aux ports des navires à fort tirant d’eau. En temps normal, l’État compense intégralement, par les crédits de l’action susmentionnée, les charges supportées par les grands ports maritimes pour les travaux de dragage. Alors que ces crédits avaient fortement augmenté en 2019, de 28 millions d’euros, ils sont stables depuis 2020. Cependant, l’inflation a engendré depuis 2022 une augmentation importante des dépenses de dragage pour les grands ports maritimes. Cela s’explique en particulier par la hausse du prix du carburant, qui représente un cinquième du coût d’exploitation des engins de dragage. Le coût total de ces opérations est estimé à 123 millions d’euros en 2023.

Je crains que la stabilité des crédits consacrés au dragage ne nuise, à moyen terme, à la santé financière des ports : ils pourraient être contraints de financer sur leurs ressources propres la partie des dépenses de dragage non couverte par les crédits de l’action 43. De telles dépenses ne pouvant pas être reportées ou annulées, le risque est qu’à terme les dépenses additionnelles que devront financer les grands ports dans ce domaine ne se substituent partiellement aux dépenses qu’ils pourraient engager pour investir dans leur verdissement. J’ai adressé à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, une question écrite afin de connaître ses intentions quant à l’évolution des crédits consacrés au dragage des ports. Cette question a paru sous le numéro 12139 au *Journal officiel* du 10 octobre.

Je suis néanmoins favorable à l’adoption de ces crédits, qui poursuivent les efforts de l’État pour les affaires maritimes.

**Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire (*Transports terrestres et fluviaux*).** Je me réjouis de la hausse significative, estimée à 13 %, du budget globalement

dédié aux transports terrestres et fluviaux en 2024. Cette évolution traduit l'engagement du Gouvernement et de cette majorité en faveur de la décarbonation des mobilités et du verdissement des infrastructures de transport. C'est un véritable pas en avant : nous partons de très loin, mais la dynamique est lancée. Comme l'avait recommandé le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par notre collègue David Valence, un scénario ambitieux a été retenu : Mme la Première ministre a annoncé un plan de 100 milliards d'euros d'ici à 2040.

Dès 2024, grâce au présent budget, des actions concrètes seront engagées pour nos concitoyens. Le renforcement massif du soutien aux trains du quotidien, les investissements dans le réseau ferroviaire et les services express régionaux métropolitains (SERM), le soutien au fret ferroviaire, le titre unique de transport, le pass rail, le *leasing* social, le plan vélo, le covoiturage et la prime à la conversion sont autant d'avancées sur le chemin de l'accessibilité, de tous, à une mobilité beaucoup plus verte.

**Article 35 et état B : Crédits du budget général**

*Amendement II-CF1566 de M. Sylvain Carrière*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à développer les pôles d'échange multimodaux à grande échelle dans la périphérie des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m). Les pôles doivent se trouver à l'extérieur des ZFE-m pour éviter aux usagers des contraventions et être connectés aux réseaux de transport en commun et aux axes cyclables desservant le centre-ville. Selon un rapport de Mme Pompili, qui a été chargée par le Gouvernement d'une mission sur la mise en place des ZFE-m, « l'acceptabilité des ZFE-m dépend beaucoup de l'existence d'alternatives en matière de mobilités. En effet, la solution consistant à remplacer systématiquement un véhicule polluant par un véhicule à basses émissions paraît vaine ». Il est indispensable d'accompagner la mise en place des ZFE-m par le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle : transports publics, parkings relais, nouvelles formes de mobilité, autopartage...

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** S'il y a des ZFE-m, c'est parce qu'il existe des zones à forte pollution, qui occasionnent entre 50 000 et 100 000 morts par an, sans compter les maladies chroniques chez les personnes âgées ou les enfants. Le rapport que j'ai élaboré dans le cadre du printemps de l'évaluation a souligné que les ZFE-m étaient nécessaires pour des raisons climatiques, mais qu'elles posaient des défis sociaux. Il faut créer de vraies solutions alternatives à la voiture, comme le propose votre amendement, auquel je suis donc favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF245 de M. Pierre Meurin*

**M. Alexandre Sabatou (RN).** Il s'agit par cet amendement d'augmenter de 25 millions d'euros les crédits pour l'amélioration et l'entretien des routes. C'est avant tout une question de sécurité : selon l'association 40 millions d'automobilistes, 47 % des accidents répertoriés en France impliquent le mauvais entretien de la chaussée.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Vous avez bien compris que nous préférons allouer de nouveaux crédits aux modes de transport à faible impact environnemental plutôt qu'à la route. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement*

*Amendement II-CF2242 de M. Mathieu Lefèvre*

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Cet amendement vise à renforcer le programme 203 pour financer les protections phoniques aux alentours des autoroutes. En effet, beaucoup de ces installations se trouvent dans des états assez dangereux pour les habitants et ne sont pas continues, notamment en Île-de-France. Or le contrat de plan État-région (CPER) – ne prévoit pas d’augmentation de crédits en la matière. Nous avons évalué notre proposition à environ 3,5 millions d’euros.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** La stratégie la plus efficace pour diminuer les nuisances sonores, c’est surtout l’utilisation des transports collectifs : un métro ou un RER font beaucoup moins de bruit que des voitures. À court terme, néanmoins, on peut prendre en considération la situation d’urgence dans laquelle se trouvent les riverains des autoroutes. S’agissant de ces crédits qui pourraient améliorer leur quotidien, je m’en remets à la sagesse de la commission.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** On ne peut s’en remettre, pour les riverains des autoroutes, qui subissent des désagréments, au seul développement des transports collectifs. Quand on sait que certaines protections phoniques se sont effondrées, notamment dans le Val-de-Marne, on ne peut pas utiliser ce type d’argument. Je vous remercie, en revanche, d’avoir pris en compte l’urgence de la situation.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** L’exposé des motifs indique qu’il s’agit de financer les travaux de réfection et d’entretien des protections phoniques de l’A4 et de l’A86 aux alentours du pont de Nogent-sur-Marne. Est-ce dans votre circonscription ?

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Oui, vous avez raison. Il y a des problèmes aux alentours de l’A4 et de l’A86, dans les quartiers de Beauté et du port de Nogent : les protections ne sont pas continues et certaines d’entre elles se sont effondrées.

*La commission adopte l’amendement.*

*Amendement II-CF1573 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Le programme 203, je l’ai dit l’an dernier, ne comporte pas de crédits liés aux politiques publiques de l’eau. Je vous invite donc à retravailler cet amendement d’ici à l’examen en séance.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendement II-CF1574 de M. Sylvain Carrière*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Les transports doivent évoluer drastiquement : il faut, notamment, réduire au maximum les déplacements en voiture dans les centres-villes. Pourtant, de nombreux *parkings* souterrains y voient encore le jour, sans études d’impact environnemental préalables, ni d’études basées sur les besoins réels des populations. Un énième *parking* est ainsi en cours de construction à Sète, alors qu’il en existe déjà trois en plein centre-ville. Tous les connaisseurs du coin ont souligné la présence d’un aquifère, mais la mairie s’est obstinée et a probablement négligé le chiffrage du débit d’eau à pomper. Les résultats sont un chantier inondé, une perte d’argent public et l’absence de développement de modes de transport alternatifs à la voiture. Nous voulons, par cet amendement d’appel, rendre systématiques une étude d’impact et une concertation. Il faut changer les mobilités et sortir du tout-voiture.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Ajoutons que cinquante tilleuls magnifiques ont été abattus pour construire le parking. Cela étant, je ne suis pas sûre que ce soit dans le cadre du projet de loi de finances que l'on puisse imposer le recours à des études d'impact. Comme j'ai quelques doutes, non sur le fond mais sur le véhicule législatif, je m'en remets à la sagesse de la commission.

**Mme Marina Ferrari (Dem).** Je partage le sentiment de Mme la rapporteure spéciale au sujet du véhicule législatif. Dans la plupart des cas, par ailleurs, la construction de parkings, en centre-ville ou non, est soumise à des études d'impact ou d'urbanisme. Le stationnement en centre-ville est une vraie question, notamment en matière de logement. Les gens ont besoin de places de parking – cela compte pour l'attractivité des centres-villes.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF586 et II-CF587 de Mme Christine Arrighi, amendement II-CF1638 de M. Thomas Portes (discussion commune)*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Le réseau ferré doit être régénéré – nous en reparlerons – et modernisé grâce au déploiement rapide du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et de la commande centralisée du réseau (CCR), qui favorisent non seulement les interconnexions, notamment entre pays, mais aussi la suppression de passages à niveau. Notre amendement vise à étaler sur plusieurs années le financement de la modernisation du réseau : nous proposons pour 2024 un investissement de 1,5 milliard d'euros, qui serait ensuite reconduit. Notre second amendement prévoit un montant un peu inférieur.

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** Nous proposons d'allouer 1,5 milliard d'euros supplémentaires au développement du fret ferroviaire, qui est un enjeu majeur dans le cadre de la transition écologique. Alors que les marchandises et le nombre de camions sont en augmentation, de moins en moins de trains circulent. La part modale du ferroviaire est inférieure à 9 % en France, tandis que la moyenne européenne s'élève à 18 %. Le Gouvernement choisit pourtant de liquider Fret SNCF, qui va perdre 19 trains importants et plus de 300 conducteurs et va être obligé de céder une partie de ses actifs, notamment des locomotives. Nous considérons, au contraire, que les pouvoirs publics doivent relancer le fret ferroviaire. Un train de trente-cinq wagons équivaut, par exemple, à cinquante-cinq camions de 32 tonnes en moins sur les routes. En 2006, avant la politique d'ouverture à la concurrence, Fret SNCF comptait 12 000 salariés. Leur nombre est actuellement de moins de 5 000 : la concurrence a détruit le fret ferroviaire.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Étant comme vous membre de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir, je suis particulièrement sensible à cette question. Un camion de 13 tonnes représente l'équivalent de 10 000 voitures – on peut imaginer les dégâts en matière d'émission de carbone et d'usage des routes. Il faut développer le fret ferroviaire. Par conséquent, j'émet un avis favorable.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** Je vous rejoins : le fret ferroviaire a complètement dégringolé ces vingt dernières années, l'État s'étant retiré de cette politique, au bénéfice de la route. Nous devons impérativement changer les choses, et je suis donc favorable à ces amendements. Nos collègues feront naturellement preuve de cohérence en votant les financements pour les accès à la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, sur laquelle nous comptons pour le transfert modal – 3 millions de poids lourds circulent entre la France et l'Italie, qui est notre premier partenaire économique.

*La commission **adopte** successivement les amendements II-CF586 et II-CF1638.*

*En conséquence, l'amendement II-CF587 **tombe**.*

*Amendements II-CF684 de Mme Christine Arrighi et II-CF1951 de M. Gérard Leseul (discussion commune)*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Un rapport du Sénat intitulé « Comment remettre la SNCF sur rail » a souligné, en mars 2022, la situation financière structurellement dégradée de Fret SNCF. L'ancienneté du matériel pèse sur la rentabilité et la compétitivité de la société, ce qui a un impact négatif sur le fret ferroviaire en France. Notre amendement propose un financement supplémentaire de 1,4 milliard d'euros par an, dès 2024, pour ce type de fret.

**M. Gérard Leseul (SOC).** Je soutiens vivement l'amendement de Mme Arrighi. Le mien n'est que de repli.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je suis favorable à cet amendement de repli si le mien n'est pas adopté.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1503 de M. Guy Bricout, II-CF582, II-CF584 et II-CF585 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)*

**M. Michel Castellani (LIOT).** L'amendement de notre collègue Bricout vise à concrétiser dans le budget pour 2024 les annonces de Mme la Première ministre au sujet de la nouvelle donne ferroviaire. Afin d'inviter le Gouvernement à préciser les financements prévus en faveur de la modernisation et de la régénération du réseau ferroviaire, 1,5 milliard d'euros supplémentaires seront fléchés vers ce mode de transport.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je propose, dans le même esprit, de consacrer 1 milliard d'euros de plus par an à la régénération. Les amendements II-CF584 et II-CF585 sont de repli. Cela dit, l'amendement présenté par M. Castellani me convient vraiment très bien, puisqu'il invite le Gouvernement à préciser les financements de la nouvelle donne ferroviaire.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** J'aimerais comprendre pourquoi les amendements de Mme Arrighi prévoient tantôt 1 milliard d'euros, tantôt 800 millions d'euros et tantôt 500 millions d'euros. Quels sont les éléments sous-jacents qui permettent d'évaluer les besoins ?

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** L'évaluation faite par tout le monde, y compris le Conseil d'orientation des infrastructures, M. Jean-Pierre Farandou et les associations que nous avons auditionnées, montre qu'il faudrait 1 milliard d'euros en matière de régénération, étant donné le vieillissement de notre réseau – la moyenne d'âge des infrastructures est de 29 ans en France, contre 17 en Allemagne et 6 en Suisse. Je ne propose 500 millions d'euros, à titre de repli, que pour mieux vous convaincre.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1709 de M. Philippe Brun et II-CF1937 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Le premier amendement vise à dégager un financement de 700 millions d’euros pour le développement des petites lignes ferroviaires du quotidien, tandis que le second prévoit 300 millions d’euros. Nous soulignons, par ailleurs, la nécessité d’un moratoire sur la fermeture des petites lignes et toute réorganisation pouvant conduire à une détérioration du niveau de service.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je suis tout à fait favorable à ces amendements. Les petites lignes sont une solution alternative à la voiture dans les zones rurales ou peu densément peuplées. J’en profite pour appeler à ne pas déferer, s’agissant des dessertes fines, les voies qui ne sont plus utilisées.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF1639 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Alma Dufour (LFI-NUPES).** Cet amendement d’appel, qui ne coûte rien, vise à vous alerter sur le fait que, malgré les annonces du Président de la République, on ne sait toujours pas exactement de quelle manière seront ventilés les 100 milliards d’euros d’investissement prévus, ni à combien s’élèvera la part prise en charge par l’État, ni quelle priorité sera réellement donnée aux petites lignes du quotidien, par leur régénération et l’ouverture de gares. Le Réseau action climat rappelle que cent gares ont fermé depuis 2017. Dans ma circonscription, par exemple, il y avait plus de trains en circulation il y a cinquante ans qu’aujourd’hui, alors qu’on dit aux citoyens que l’heure de la transition écologique est venue – la réalité perçue par les habitants est totalement à l’opposé. Cet amendement d’appel permettra de souligner l’attachement du Parlement aux lignes du quotidien.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je souscris à cet amendement, que tout le monde soutiendra probablement puisqu’il ne coûte rien.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendement II-CF2182 de Mme Mathilde Paris*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Nous proposons de transférer 27 millions d’euros supplémentaires vers l’action 41 *Ferroviaire* du programme 203 *Infrastructures et services de transports*, notamment afin de désenclaver les territoires ruraux qui ont besoin de lignes de desserte fine. On ne pourra pas toutes les financer, mais l’État devrait fixer des priorités. Certains territoires sont vraiment en souffrance, par exemple celui de Gien, dans ma circonscription. Il n’existe dans ce territoire, qui compte 13 000 habitants, aucune solution alternative de mobilité : la ligne de train qui reliait Gien et Orléans a été fermée il y a de nombreuses années et même en partie démantelée. Les jeunes et les personnes âgées ne peuvent donc plus aller dans la métropole voisine pour se faire soigner, étudier ou travailler. L’enjeu est le désenclavement d’un territoire, dans une circonscription qui compte par ailleurs beaucoup d’entreprises et d’industries – le développement du fret ferroviaire serait également utile. Je cite cet exemple parce qu’il est concret, mais il en existe beaucoup d’autres en France.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je ne peux que partager votre volonté de développer le transport ferroviaire partout, y compris dans les territoires enclavés. Néanmoins, votre amendement manque de précisions sur ce qui serait financé avec 27 millions d’euros – ce n’est pas à la hauteur des enjeux en matière de desserte fine. Je vous propose donc un retrait au profit d’autres amendements bien plus ambitieux.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Soyez claire, madame la rapporteure spéciale : vous ne voulez pas accepter cet amendement, et vous avez raison, parce qu’il émane du Rassemblement national. Vous devriez vous appliquer, à vous-même, l’argument que vous avez utilisé : vous avez dit qu’on ne savait pas où on prendrait ces 27 millions, mais c’était également vrai pour le milliard d’euros ou les 800 millions d’euros que vous demandiez tout à l’heure.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Ce n’est pas du tout ce que j’ai dit. J’ai souligné que 27 millions d’euros étaient largement insuffisants pour une ligne de desserte fine.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendement II-CF2170 de M. Bertrand Petit*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Nous allons changer de sujet – et ce n’est pas parce que je suis député de la Seine, qui est une voie fluviale, que je vais défendre cet amendement. Il a, en effet, une portée nationale. Nous avons le plus grand réseau fluvial en Europe, mais nous n’en utilisons que 8 500 kilomètres, et nos voies navigables se détériorent. Nous proposons de doubler les investissements pour refaire du transport fluvial un mode important pour le fret. Cet amendement ajouterait, à cet effet, 200 millions d’euros aux dotations prévues.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je partage votre analyse : le réseau fluvial est largement sous-utilisé en France. Il ne bénéficie pas des investissements qu’il mérite du point de vue de la décarbonation. Le montant total des investissements de Voies navigables de France (VNF) – dans le réseau fluvial devrait s’élever en 2024 à 266 millions d’euros, alors que le contrat d’objectifs et de performance signé le 30 avril 2021 avec l’État prévoyait 293 millions d’euros. La différence s’explique par le retard au démarrage d’un projet d’ampleur. Je ne peux qu’approuver cet amendement.

**M. le président Éric Coquerel.** Quant à moi, ce n’est pas parce que ma circonscription comprend, entre Épinay-sur-Seine et Saint-Ouen, les plus belles berges d’Île-de-France que je vais soutenir cet amendement, mais parce qu’il sert une cause nationale.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendement II-CF2172 de M. Dominique Potier*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Le présent amendement vise à renforcer la production d’énergie – hydroélectricité, géothermie ou éoliennes – dans le cadre de Voies navigables de France. Nous souhaitons lancer un vaste programme d’investissement de 1 milliard d’euros en ce sens.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis favorable. La mobilisation du potentiel énergétique, notamment l’hydroélectricité, mais aussi la géothermie et l’énergie solaire, est un des objectifs stratégiques du contrat d’objectifs et de performance signé par l’État avec VNF. Des avancées significatives ont été réalisées en matière d’identification du potentiel et des études se poursuivent en vue de mobiliser celui-ci. Il est important de soutenir les investissements réalisés par VNF dans ce domaine.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendements II-CF683 de Mme Christine Arrighi et II-CF1656 de M. Sylvain Carrière (discussion commune)*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je propose d'allouer 30 millions d'euros supplémentaires à VNF pour renforcer la dynamique engagée grâce à la signature du contrat d'objectifs et de performance, à la fois pour le développement de l'hydroélectricité mais aussi l'entretien du réseau et la décarbonation des mobilités par le développement du transport fluvial.

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Notre amendement vise à rétablir les effectifs de VNF au niveau antérieur à l'année 2017 : 443 postes ont été supprimés depuis l'arrivée d'Emmanuel Macron au pouvoir. On manque partout de moyens et le personnel est débordé. Pour faire face aux enjeux de l'électrification des berges et du désenclavement de certains territoires, qui n'ont pas d'autre axe majeur que les voies navigables, nous demandons un réinvestissement de 22,15 millions d'euros, ce qui représente 443 équivalents temps plein, pour une rémunération de 50 000 euros par an.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Nous avons effectivement été alertées par VNF, qui nous a dit que les crédits prévus conduiraient à un sous-investissement dans le réseau et qu'il fallait du personnel qualifié, et même expert, pour assurer l'entretien. Avis favorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF1576 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendement II-CF1575 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** Je partage tout à fait la volonté de renforcer les contrôles sur le respect du bien-être animal, dans le cadre du Mémoire de Paris, sur lequel nous n'avons malheureusement pas le temps de revenir, mais l'amendement comporte une erreur, puisque les crédits de l'action 43 financent le dragage des ports. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1157 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Eva Sas, rapporteure spéciale.** Cet amendement a pour but de financer le ticket climat. M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, M. Clément Beaune, a donné raison aux écologistes en promettant la mise en place d'un tel système, rebaptisé pass rail, l'été prochain, mesure que nous réclamons depuis plusieurs années, mais aucun crédit n'est prévu : c'est encore une annonce dépourvue de financement.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** En effet, c'est une proposition que nous faisons, en tant qu'écologistes, depuis très longtemps. Nous sommes naturellement pour son application, quelle qu'en soit l'appellation et d'où qu'elle provienne, mais nous n'avons pas d'éléments à ce stade sur son financement, comme cela vient d'être rappelé. Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF2644 de Mme Christine Arrighi, II-CF499 et II-CF502 de M. Vincent Rolland (discussion commune)*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Depuis 2008, l'État a lancé quatre appels à projets visant à soutenir le développement de lignes de transport collectif en site propre. Ce dispositif a montré son efficacité, mais il se révèle largement insuffisant pour répondre aux fortes ambitions des autorités organisatrices de la mobilité. L'amendement II-CF2644 vise à renforcer les crédits prévus en la matière.

**Mme Véronique Louwagie (LR).** Nous souhaitons que l'État favorise le développement des transports collectifs et plus généralement des infrastructures et services de transport dans les zones non interconnectées. On sait que le soutien de l'État aux collectivités a un effet multiplicateur important. Le Conseil d'orientation des infrastructures a donc proposé de poursuivre durablement l'effort. Tel est l'objet des amendements II-CF499 et II-CF502, le premier visant à mobiliser 500 millions d'euros et le second, à titre de repli, 250 millions d'euros.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis favorable, même si je préfère mon amendement.

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Je voudrais réagir globalement aux amendements qui prévoient l'allocation de milliards ou de centaines de millions d'euros supplémentaires – s'agissant de la mission budgétaire précédente, le total était de 82 milliards d'euros. Je ne crois pas qu'il suffise, pour mener une politique publique, de faire adopter de tels amendements. Ce n'est pas sérieux, et la commission des finances ne doit pas faire doublon avec les autres commissions. Une politique publique, chacun le sait ici, dépend de l'accompagnement, des services et de la montée en puissance qui sont assurés.

**M. le président Éric Coquerel.** Notre débat est davantage d'ordre politique que comptable : le travail de la commission des finances est aussi politique. L'an dernier, les oppositions avaient voté des amendements visant à augmenter les crédits du transport ferroviaire d'environ 3,5 milliards d'euros et ceux relatifs à l'isolation thermique de 12 milliards d'euros. Plusieurs groupes d'opposition estiment qu'il est déraisonnable de ne prévoir que 7 milliards d'euros pour financer la transition écologique. Il est déraisonnable d'annoncer un plan ferroviaire de 100 milliards d'euros sans même expliquer comment vous le financerez. L'opposition n'a pas d'autre moyen de dénoncer ces choix que d'accumuler les amendements de crédit. Vous ne pouvez pas vous contenter de répondre que telle mesure coûterait 1 milliard d'euros. Nous estimons qu'une vraie politique du fret ferroviaire nécessite d'y consacrer 1 milliard d'euros supplémentaire, plutôt que de construire de nouvelles autoroutes : ce débat relève bien de la commission des finances. Nous avons un désaccord de fond sur le budget ; il est nécessaire de consacrer ce dernier à la bifurcation écologique. Nous proposons des recettes en conséquence : il faut en débattre et non arguer qu'il est déraisonnable de dépenser 1 milliard d'euros dans tel ou tel programme.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** J'ajoute qu'Élisabeth Borne elle-même a déclaré qu'elle consacrerait 100 milliards d'euros au ferroviaire ; nous ne faisons que transposer dans le PLF les annonces du Gouvernement.

**Mme Véronique Louwagie (LR).** Vous avez raison, monsieur le président, mais M. le rapporteur général aussi – je suis Normande... S'il est vrai que les amendements constituent notre seul moyen d'appréhender les politiques publiques, l'addition d'amendements ne permet pas de débattre au fond d'une politique publique. La séance publique permet d'avoir une discussion approfondie avec le ministre. Or nous en serons privés,

ce qui explique le nombre significatif d'amendements, engageant des montants incohérents. Il nous faut réfléchir à doter l'Assemblée nationale d'un fonctionnement mieux à même de débattre au fond.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission **rejette** l'amendement II-CF1556 de M. Sylvain Carrière.*

Présidence de Mme Véronique Louwagie, vice-présidente de la commission

*Amendement II-CF1557 de M. Sylvain Carrière*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** En France, 12 millions de personnes sont en situation de handicap et 15 millions de personnes souffrent d'une maladie invalidante. Pourtant, seules 364 gares sur les 3 000 que compte la SNCF sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Lors de l'examen de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, j'ai défendu un amendement visant à leur garantir l'accès des gares, mais la minorité présidentielle l'a rejeté, se contentant de garantir un meilleur accès. Quelle déception pour les associations et les usagers !

À nouveau, le présent amendement vise à agir en faveur de la mobilité des personnes en situation de handicap. Le rejeter serait validiste.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis très favorable. Dans notre rapport intitulé *Les modalités du financement des transports en France : transports en commun et collectifs*, rédigé dans le cadre du printemps de l'évaluation, Eva Sas et moi-même avons insisté sur les progrès significatifs qui restent à accomplir dans ce domaine.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission **rejette** l'amendement II-CF1558 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendement II-CF1559 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Cet amendement concerne le vélo. Malgré la création du fonds national mobilités actives, il est évident que nous n'atteindrons pas les objectifs ambitieux fixés dans la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Avis favorable.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Cette fois, votre ambition est modeste puisque l'amendement prévoit 1 million d'euros, alors que nous avons créé un plan doté de 250 millions d'euros pour aider les collectivités territoriales à développer les réseaux métropolitains de vélo. À force de vouloir trop amender, on perd de vue le sens des politiques publiques. Nous partageons tous les objectifs du plan vélo ; je ne vois pas l'intérêt de cette proposition.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Amendement II-CF1647 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** L'amendement vise à rehausser les crédits dédiés à la promotion du vélo : ils ont certes augmenté mais il convient de les porter

au montant nécessaire évalué par les associations et l'Agence de la transition écologique (Ademe). Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF1561 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendements identiques II-CF156 de la commission du développement durable et II-CF1869 de M. Thomas Portes*

**Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable.** Ces amendements identiques, que la commission du développement durable a adoptés à l'unanimité, s'inscrivent dans la logique de l'excellente loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (Agec). Ils visent à transférer 1 euro du programme *Service public de l'énergie* vers le programme 203 *Infrastructures et services de transports*, pour appeler l'attention sur le développement du vélo. Les vélos électriques coûtent très cher ; des aides seraient bienvenues pour les budgets les plus modestes. Par ailleurs, nous voulons favoriser le réemploi.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Comme nous l'avons déjà souligné l'an dernier, le programme 203 ne prévoit pas de crédits d'aide à l'achat de vélos électriques. Je vous invite à retirer les amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF1560 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendement II-CF1644 de M. Sylvain Carrière*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Mon amendement vise à augmenter les investissements dans le transport combiné de marchandises, en particulier l'intermodalité entre les transports fluvial et ferroviaire. Il faut changer le modèle des transports et donner la priorité aux moyens émettant peu de gaz à effet de serre : le rail d'abord, neuf fois moins émetteur que la route, puis les voies fluviales, émettant quatre à cinq fois moins, et garder les camions pour les derniers kilomètres. Cela nécessite d'aménager les infrastructures.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Nous avons déjà évoqué l'intérêt du fret et du transport combiné. Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1643 de M. Thomas Portes*

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à porter le budget alloué aux services de wagon isolés de 70 à 100 millions d'euros. Ce moyen de transport permet de desservir des entreprises de proximité, qui n'ont pas les moyens d'acheter un train complet. Une telle mesure élargirait le public du rail, en rendant l'offre plus attractive. Le Gouvernement a annoncé le doublement de la part modale du fret ferroviaire ; il faut se donner les moyens d'y parvenir.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1240 de Mme Eva Sas et II-CF155 de la commission du développement durable (discussion commune)*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Mon amendement vise à augmenter de 4,6 millions d'euros le budget de l'Autorité de régulation des transports (ART). Depuis l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire européen et de la LOM, elle assume nombre de nouvelles missions ; de plus, elle joue un rôle essentiel dans la régulation des transports. Les équipes sont sous tension, il faut augmenter son budget.

**Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable.** Les missions de l'ART ont été sensiblement élargies, mais ses moyens n'ont pas augmenté. La commission du développement durable a adopté cet amendement à l'unanimité. Le présent amendement vise à lui allouer 1 million d'euros supplémentaire.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Nous avons auditionné l'ART à de nombreuses reprises. Elle assume beaucoup de nouvelles missions car la transposition du quatrième paquet ferroviaire et la LOM ont étendu ses compétences. Elle établit des rapports très utiles à l'élaboration des politiques de mobilité. Avis favorable au premier amendement, et au second si le premier n'est pas adopté.

*Successivement, la commission rejette l'amendement II-CF1240 et adopte l'amendement II-CF155.*

*Amendement II-CF577 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Limiter à 80 kilomètres par heure la vitesse des camions sur l'autoroute ferait économiser 389,45 millions de litres de gazole par an et réduirait les émissions de CO<sub>2</sub> de 1,2 million de tonnes ; au regard des distances parcourues, la perte de temps est minime. L'Ademe promeut cette mesure avec son dispositif *Objectif CO<sub>2</sub>*. Le présent amendement vise à augmenter de 15 millions d'euros les crédits du programme 203, afin de la financer.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF578 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Il s'agit d'abaisser à 110 kilomètres par heure la vitesse de circulation sur les autoroutes, comme la Convention citoyenne pour le climat (CCC) l'a proposé. Selon un sondage de l'IFOP, 63 % des Français sont favorables à cette mesure, qui renforcerait la sécurité routière.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF1562 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendement II-CF2183 de Mme Mathilde Paris*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Mon amendement vise à rehausser de 5 millions d'euros les crédits de l'action 51 *Sécurité ferroviaire* du programme 203 Il est nécessaire de rénover les passages à niveau : chaque année, une centaine d'accidents s'y produisent, provoquant environ vingt décès. De nouvelles technologies pourraient renforcer la sécurité, comme les caméras thermiques à intelligence artificielle, qu'il faudrait expérimenter.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Comme vous, je souhaite renforcer la sécurité des passages à niveau mais cet amendement n'est pas approprié. Je vous suggère de le retirer, au profit des amendements visant à augmenter les ressources de l'AFITF, grâce notamment à la taxation du transport aérien.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF247 de M. Pierre Meurin*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis défavorable. Cet amendement vise à soutenir le transport aérien pour éviter les hausses de prix des billets d'avion. Selon nous, il faut au contraire taxer davantage le transport aérien pour financer le transport ferroviaire, moins émetteur de CO<sub>2</sub>.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2797 de Mme Christine Decodts*

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** L'amendement vise à rehausser de 2 équivalents temps plein travaillé (ETPT) – le plafond d'emploi de l'École nationale supérieure maritime (ENSM).

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement II-CF1577 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** La loi du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le *dumping* social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime, de MM. Le Gac et Jumel, a été adoptée à l'unanimité de notre Assemblée. Le présent amendement vise à prévoir les moyens d'en contrôler l'application.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** Attendons les premières évaluations de la loi contre le *dumping* social pour définir les éventuels besoins de renfort. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF752 de M. Michel Castellani*

**M. Michel Castellani (LIOT).** Depuis des années j'essaie d'appeler l'attention sur la nécessité d'installer à Bastia des outils performants pour lutter contre la pollution. Le canal de Corse abrite un parc marin et 12 000 navires le traversent chaque année. Des accidents se produisent régulièrement : n'attendons pas un événement grave pour nous apercevoir que les centres de stockage de Porticcio et de Toulon, situés à plusieurs heures de navigation, sont trop éloignés pour intervenir dans les temps.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** Votre amendement vise à augmenter les crédits du programme 205, sans rapport avec les pollutions ; je connais votre engagement dans ce domaine. Les maires sont en première ligne pour élaborer des plans communaux de protection et faire évoluer les stocks étatiques du plan Polmar terre contre les pollutions marines. Deux millions d'euros ont déjà été alloués au dispositif. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis de la rapporteure spéciale Christine Decodts, la commission rejette l'amendement II-CF246 de M. Pierre Meurin.*

*Amendement II-CF1657 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à augmenter les crédits alloués à l'ENSM pour qu'elle atteigne l'objectif de doubler le nombre d'officiers de marine marchande formés.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** Nous venons d'adopter un amendement visant à créer deux postes, ce qui est cohérent avec le Fontenoy du maritime.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement II-CF2184 de Mme Mathilde Paris.*

*Amendement II-CF1684 de Mme Sandra Regol*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** L'amendement vise à financer le déstockage des 42 000 tonnes de Stocamine, pour un montant de 472 millions, ce qui est bien inférieur au coût des conséquences éventuelles de l'enfouissement 550 mètres sous terre, sous une des plus grandes nappes phréatiques d'Europe, de ces déchets hautement toxiques, qui contiennent notamment du cyanure et de l'arsenic. Ils menacent l'eau qui alimente 8 millions d'êtres humains.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1291 de Mme Eva Sas, II-CF1589 de Mme Anne Stambach-Terreiroir et II-CF1796 de M. Matthias Tavel (discussion commune)*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) évalue à 2,3 milliards annuels les investissements nécessaires pour mener les politiques d'adaptation au changement climatique. Les conséquences du dérèglement sont déjà là. Le présent amendement est le premier d'une série consacrée aux mesures qu'I4CE recommande ; il vise à augmenter de 300 millions les crédits alloués à la protection du cycle de l'eau.

**Mme Anne Stambach-Terreiroir (LFI-NUPES).** Mon amendement vise à porter à 325 millions les ressources des agences de l'eau, dès 2024. Je défendrai dans un instant l'amendement II-CF1797, qui tend à augmenter les crédits de 300 millions d'euros, et l'amendement II-CF1797, pour rehausser le plafond d'ETPT, afin de compenser les 105 postes supprimés depuis 2017 – compte tenu des 66 postes créés en 2024.

Les agences de l'eau remplissent une mission d'intérêt général de préservation des cours d'eau et des milieux aquatiques. M. Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, a conçu un plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau qui ne prévoit aucune mesure relative à sa qualité, alors que les alertes se multiplient concernant l'eau potable et que 90 % des cours d'eau contiennent des pesticides et des microplastiques. À l'heure de l'effondrement des espèces, il est urgent d'investir dans les agences de l'eau.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable sur les trois amendements.

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Vous ne pouvez pas dire que nous n'investissons pas dans la qualité de l'eau ; plusieurs articles du PLF sont issus d'une concertation approfondie entre les agences de l'eau et les financeurs, qui craignent que les taxes n'augmentent trop fortement. La filière de l'eau est très satisfaite.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF255 de M. Pierre Meurin et II-CF1797 de Mme Anne Stambach-Terrenoir (discussion commune)*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Mon amendement vise également à augmenter les plafonds d'emploi des agences de l'eau, mais le montant des crédits alloués est plus raisonnable.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** S'agissant du premier amendement, il tend à transférer les crédits vers le titre 2 du programme *Paysages, eau et biodiversité*, qui ne peut rémunérer les personnels des agences de l'eau.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*La commission rejette l'amendement II-CF2783 de Mme Alma Dufour.*

*Amendement II-CF1682 de Mme Sandra Regol*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Cet amendement vise à augmenter les effectifs de l'Office français de la biodiversité (OFB).

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1795 de Mme Anne Stambach-Terrenoir et II-CF1038 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NUPES).** Mon amendement tend rehausser les crédits de l'OFB, afin de créer 50 ETP pour assurer les missions de police de l'eau. D'ici à 2030, la moitié de la population mondiale manquera d'eau ; 30 % de la population européenne vivra dans des régions où l'eau sera rare toute l'année ; nous venons de connaître le mois de septembre le plus chaud jamais enregistré : il faut préserver l'eau, nécessaire à notre survie, or la surveillance qualitative est loin d'être suffisante.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Je remarque que ces amendements vont dans le sens de ce que souhaitent le Gouvernement et la majorité. Avis favorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF2168 de M. Philippe Naillet*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à renforcer l'action de l'OFB dans les outre-mer. Leur milieu marin s'étend sur 10 millions de kilomètres carrés et représente 97 % de la zone économique exclusive (ZEE) de la France ; sa richesse biologique est immense. Il s'agit de restaurer l'écosystème pour préserver la biodiversité.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable. Cette mesure est cohérente avec celles que nous avons adoptées lors de l'examen de la mission *Outre-mer*.

*La commission rejette l'amendement.*

Présidence de M. Éric Coquerel, président de la commission

*Amendement II-CF2158 de M. Mickaël Bouloux*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** L'amendement vise à fournir à l'OFB les moyens d'expérimenter la création d'aires marines protégées à gestion éducative et locale. Il s'agit de donner plus de place aux populations autochtones et locales, pour assurer la gouvernance des aires marines protégées et sensibiliser le grand public et la jeunesse locale à l'importance de sauvegarder leur littoral.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1410 de Mme Eva Sas*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Dans le cadre du plan d'adaptation que défendent les écologistes, cet amendement vise à créer un fonds d'aide à la recomposition du littoral, doté pour 2024 d'un budget de 150 millions.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Avis favorable. L'adaptation au changement climatique, en particulier à la montée des eaux, est le point aveugle de la politique budgétaire du Gouvernement en matière d'écologie.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement II-CF1789 de M. Matthias Tavel.*

*Amendement II-CF1970 de M. Bertrand Petit*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement tend à créer une indemnité pour compenser les surcoûts d'exploitation de prairies qu'entraîne pour les agriculteurs le classement en zone humide de valeur internationale, au sens de la convention de Ramsar.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, elle rejette l'amendement II-CF2039 de M. Jérémie Jordanoff.*

*Amendements II-CF1806 de Mme Anne Stambach-Terreoir et II-CF1047 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Mon amendement tend à augmenter les crédits alloués aux conservatoires d'espaces naturels. Ceux-ci protègent notamment les zones humides, qui sont le plus efficace des puits de carbone : les tourbières ne couvrent que 3 % de la surface terrestre mais stockent deux fois plus de carbone que les forêts. Elles absorbent les excès d'eau, améliorent la qualité de l'eau par autoépuration et favorisent la biodiversité, à l'heure où 46 % des espèces de poissons sont éteintes ou menacées en France.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF1794 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Cet amendement tend à augmenter les moyens du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), pour mieux surveiller et protéger les nappes phréatiques et pour mener la recherche dont nous avons besoin sur les ressources minières susceptibles d'aider la transition énergétique.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1972 de M. Bertrand Petit*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement tend à allouer une aide forfaitaire à « *Man and the Biosphere France* », pour soutenir le programme *Life*, en cours d'élaboration. Les réserves de biosphère ne bénéficient d'aucun financement spécifique.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1971 de M. Bertrand Petit*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à créer une indemnité compensatoire pour les maraîchers dont les exploitations sont classées zones humides au sens de la convention de Ramsar. Cela favoriserait la valorisation des zones humides.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1572 de M. Sylvain Carrière*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Nous proposons de mettre fin au financement de nouveaux projets routiers ou autoroutiers et de réaffecter les crédits concernés au financement de solutions alternatives à la voiture individuelle. Les constructions de routes, deuxième facteur d'artificialisation des sols, participent à détruire les paysages et la biodiversité. Pourtant le secteur des transports est désormais le seul à augmenter ses émissions de gaz à effet de serre. Or on compte cinquante-cinq projets routiers contestés.

Contre l'avis de plus de 2 000 scientifiques et de nombreux élus locaux, contre une mobilisation populaire sans précédent, M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, s'entête à maintenir l'inutile projet d'autoroute A69 entre Toulouse et Castres, qui longe une nationale existante, détruit des terres agricoles, des zones humides et la biodiversité, pour permettre d'effectuer un aller-retour à 17 euros. Je profite de la défense de cet amendement pour lui rappeler ses engagements.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Avis favorable. Nous avons souligné le décalage entre les annonces et les investissements dans le ferroviaire. Parallèlement, les financements sont maintenus pour les projets autoroutiers, actuellement au nombre de cinquante-cinq : le secteur des transports se trouve enfermé dans une trajectoire qui l'éloigne des objectifs de réduction des émissions. Dans ma circonscription, on peut citer le contournement Est de Rouen : un sondage montre que la population de la métropole est défavorable au projet, qui coûtera 1 milliard d'euros, alors qu'il faudrait 500 millions pour développer le Service express régional métropolitain.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement II-CF741 de M. Jorys Bovet.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette l'amendement II-CF1792 de Mme Stambach-Terreoir.*

*La commission rejette l'amendement II-CF2786 de Mme Alma Dufour.*

*Amendements II-CF1791 de M. Matthias Tavel et II-CF1884 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Mon amendement vise à rendre des postes à l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Le texte prévoit de supprimer vingt-cinq postes, alors que le sixième rapport d'évaluation du Giec – Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat –, paru en mars, dénonce l'ampleur sans précédent des changements climatiques récents, dont certains sont irréversibles – le seuil de 1,5 degré Celsius de réchauffement sera atteint avant 2040. Le rôle de l'IGN est primordial : il cartographie les habitats naturels, mesure les parcelles agricoles, calcule l'indice de référence mondial pour surveiller les changements climatiques, *etc.* Nous avons besoin de cet acteur de terrain pour lutter contre le dérèglement climatique. L'urgence rend toute politique d'austérité irresponsable.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** L'IGN est le seul opérateur de la mission *Écologie* dont le nombre de postes diminue. C'est d'autant plus incompréhensible qu'il a reçu de nouvelles missions, relatives à la météo des forêts et à la surveillance du trait de côte. Il faut augmenter ses effectifs. Avis favorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF1793 de Mme Anne Stambach-Terreoir*

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable.

**M. le président Éric Coquerel.** Plusieurs amendements concernent les opérateurs du ministère. Chaque année, nous mettons en garde contre les suppressions de postes, en particulier chez Météo-France. Plus le dérèglement climatique s'aggrave, plus nous avons besoin de prévisions fines et rapides concernant d'éventuelles catastrophes climatiques. Désormais, des cyclones risquent d'advenir chaque année en Méditerranée. Il faut peut-être réformer certains opérateurs, mais nous devons renoncer à toute économie chez Météo-France. Je soutiens l'amendement.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement II-CF1495 de Mme Eva Sas.*

*Amendement II-CF1652 de M. Thomas Portes*

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** Il s'agit d'un amendement d'appel pour dénoncer les projets autoroutiers. Vous nous avez dit qu'il fallait être raisonnable, éviter de gaspiller les fonds publics, et qu'on ne bâtissait pas des politiques publiques en distribuant de l'argent par-ci, par-là. Être raisonnable, c'est financer le ferroviaire plutôt que les projets autoroutiers ; c'est renforcer le fret ferroviaire plutôt que de faire rouler des milliers de camions. Non seulement ces projets sont dangereux pour la planète mais ils reposent sur des

partenariats public-privé, modèle économique scandaleux qui consiste à ponctionner l'argent public pour servir des intérêts privés.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1771 de Mme Alma Dufour*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à augmenter les crédits alloués à l'action 1, *Prévention des risques technologiques et des pollutions*, du programme 181. Nous sommes nombreux à être attachés à l'activité industrielle dans notre pays. Mais cela veut dire qu'il existe des sites industriels sensibles, voire dangereux, classés Seveso notamment ; une surveillance du point de vue de l'environnement, de la santé et de la sécurité doit être menée. Nous devons progresser pour mieux prévenir les accidents.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette l'amendement II-CF1772 de M. Hendrik Davi.*

*Amendements II-CF1588 de Mme Anne Stambach-Terreñoir et II-CF680 de M. Nicolas Thierry (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à augmenter les fonds dédiés à la prévention des risques liés aux polluants éternels, les fameux Pfas – substances polyfluoroalkylées ou perfluoroalkylées –, qui résistent à la biodégradation et s'accumulent dans les organismes vivants. Ces molécules sont des perturbateurs endocriniens, contribuent à faire baisser l'immunité et sont cancérogènes.

La France ne fait rien contre ces rejets. Le plan Eau ne contenait rien à leur sujet et toutes les tentatives d'agir à l'Assemblée nationale sont restées vaines : on nous a renvoyés à la prochaine révision du règlement européen Reach (enregistrement, évaluation, autorisation des substances chimiques et restrictions applicables à ces substances), dont on vient d'apprendre qu'elle n'aurait peut-être pas lieu.

Il y a urgence à agir contre ce scandale sanitaire.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Dans le même esprit, l'amendement du groupe Écologiste, adopté par la commission du développement durable, propose d'allouer 10 millions d'euros à la lutte contre les Pfas.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Le directeur de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie a écrit, dans un mail rapporté par *Le Canard enchaîné*, qu'il ne fallait plus boire d'eau du robinet, mais seulement de l'eau en bouteille. Il y a en effet urgence à agir.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF1767 de M. Hendrik Davi*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Il s'agit de financer des études sur les effets sanitaires de la pollution liée à l'activité portuaire. Nous y sommes favorables.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF305 de M. Robin Reda*

**M. Robin Reda (RE).** Cet amendement vise à renforcer la lutte contre le bruit et les nuisances sonores. La politique menée est déjà très volontariste, et ancienne, puisque le Conseil national du bruit est placé depuis 1982 auprès du ministre de l'écologie. Il faut maintenant aller au-delà des constats. Nous devons lancer des campagnes de prévention et développer une France du calme.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable. Nous défendons cette politique d'apaisement de l'ambiance sonore.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement II-CF306 de M. Robin Reda tombe.*

*Amendement II-CF2992 de Mme Alma Dufour*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** C'est un amendement qui me tient à cœur en tant qu'élue d'une zone industrielle. Il est avéré que les habitants et habitantes des zones industrielles sont davantage touchés par les maladies chroniques et les cancers. C'est un sujet qui n'est pas pris suffisamment au sérieux. Il faut avancer, mais on nous répond qu'on manque de données. Les riverains des sites industriels comme les travailleurs souhaitent que des enquêtes soient menées. La part des personnes ayant eu au moins un cancer est de 10 % à Fos-sur-Mer, contre 6 % dans la population générale ; en Seine-Maritime, la probabilité des habitants d'être touchés par un cancer du larynx ou de la bouche est 37 % plus élevée que la moyenne.

J'aimerais connaître la position du Gouvernement. C'est un sujet majeur, surtout si nous voulons relocaliser l'industrie.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF249 de M. Pierre Meurin*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Il s'agit de donner des moyens supplémentaires à l'ASN (Autorité de sûreté nucléaire), notamment en vue du déploiement des futurs réacteurs EPR (réacteur pressurisé européen), qui fourniront une énergie sûre et décarbonée.

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1956 de M. Gérard Leseul, II-CF1770 de Mme Alma Dufour, II-CF1962 de M. Gérard Leseul et II-CF2781 de Mme Alma Dufour (discussion commune)*

**M. Gérard Leseul (SOC).** La sûreté nucléaire doit être une priorité absolue, qu'il s'agisse des cinquante-six réacteurs existants, de la poursuite du grand carénage et des projets de nouveaux réacteurs. Cet amendement vise à renforcer les moyens humains de l'ASN. C'est d'autant plus important que semble se profiler une nouvelle discussion sur la fusion de l'ASN et de l'IRSN, idée pourtant rejetée par la représentation nationale.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Cet amendement prévoit 30 nouveaux ETP pour l'ASN d'ici à 2027. Si cette autorité est relativement satisfaite des ETP

accordés par le Gouvernement pour cette année – il ne lui en manque que deux par rapport à ses demandes –, elle ne dispose d’aucune visibilité pour la suite.

La tâche de l’ASN est colossale – grand carénage, anciens et nouveaux réacteurs, stockage des combustibles et des déchets... Nous ne pouvons pas négocier ETP par ETP, et l’Autorité a toujours été très prudente dans ses demandes. Cet amendement vise à envoyer un signal.

**M. Gérard Leseul (SOC).** L’amendement II-CF1962 est un amendement de repli. J’insiste : il est urgent de renforcer notre dispositif de sûreté nucléaire.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** L’amendement II-CF2781 est un amendement de repli, qui demande seulement les 2 ETP supplémentaires sollicités par l’ASN pour cette année.

**M. le président Éric Coquerel.** Nous avons voté tout à l’heure un amendement de M. Robin Reda, manifestement fondé sur une expertise. Il serait bon que les groupes gouvernementaux prennent en considération l’avis des rapporteurs spéciaux, indépendamment de leur affiliation partisane, lorsqu’ils sont fondés sur des expertises précises, sérieuses.

**M. Emmanuel Lacresse.** S’agissant du renforcement des capacités de surveillance de l’ASN – il en irait de même pour la sécurité alimentaire, les médicaments ou même la surveillance financière –, il faut d’abord vérifier si le plafond d’emploi est atteint. De la même façon, s’il existe un besoin de recruter des spécialistes, il faut les exposer de façon précise. Il ne faut pas donner le sentiment que l’ASN n’a pas les moyens d’assurer la sûreté nucléaire. Nos autorités ont montré au contraire leur capacité à assurer la surveillance nécessaire.

Avis défavorable.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** J’irai dans le sens du président de la commission : nos rapporteurs spéciaux font un travail sérieux, présentent des faits, mènent des auditions dont il ressort des demandes sérieuses.

Il est aussi évident que, dans le cas de l’ASN ou du ferroviaire, il faut mieux anticiper les besoins futurs.

Nous votons tous les amendements fondés sur le travail des rapporteurs spéciaux. Je regrette qu’hier, sur un dossier aussi important que celui du service de santé des armées, avec des demandes objectives venues d’auditions, cette règle n’ait pas été appliquée.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Je m’étonne de l’argument de M. Lacresse, qui remet en cause l’expertise de l’ASN. Pourtant, l’Autorité a planifié la montée en charge sur plusieurs années. Ces emplois sont nécessaires, surtout si nous rentrons dans une fusion avec l’IRSN.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l’avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l’amendement II-CF248 de M. Pierre Meurin.*

*Amendements II-CF1776 de Mme Clémence Guetté, II-CF2156 de M. Stéphane Delautrette, II-CF2053 de Mme Julie Laernoës et II-CF2178 de Mme Mathilde Paris (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** L'amendement II-CF2156 vise à renforcer le fonds Chaleur, dont la Cour des comptes a regretté les limites. C'est là un levier indispensable pour décarboner notre mix énergétique.

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** Un objectif de 38 % de chaleur d'origine renouvelable en 2030 a été inscrit dans la loi ; nous n'atteignons que 23 %. Depuis sa création, le fonds Chaleur prouve son efficacité. En 2022, son budget a été porté de 370 millions d'euros à 520 millions d'euros ; la totalité de cette somme a néanmoins été engagée. En 2023, malgré le lancement d'un plan supplémentaire pour la géothermie, le budget se révèle insuffisant pour financer tous les projets qui sont dans les cartons : il a été épuisé en cinq mois seulement.

Pour 2024, l'Ademe estime les besoins à 920 millions d'euros. Nous demandons donc, de façon transparente, 200 millions d'euros supplémentaires.

**Mme Mathilde Paris (RN).** Notre amendement vise à abonder de 100 millions d'euros le fonds Chaleur. Le déploiement de la géothermie est un enjeu majeur : utilisable sur 95 % du territoire, cette source d'énergie est inépuisable. Mais les projets nécessitent de lourds investissements et sont bloqués en raison du reste à charge.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Nous sommes favorables à cette série d'amendements convergents déposés par plusieurs groupes. Le président de l'Ademe nous a confirmé qu'aller dans le sens demandé permet de réduire le plus rapidement les émissions de gaz à effet de serre ; le ratio entre l'argent investi et les quantités de CO<sub>2</sub> évitées est très positif. Les collectivités qui se sont lancées sont très heureuses aujourd'hui de réduire leurs factures d'énergie. C'est aussi une façon d'améliorer notre résilience vis-à-vis du coût des importations énergétiques.

Si le Gouvernement devait prendre une seule décision en faveur du climat, ce serait celle-ci.

*La commission rejette les amendements II-CF1776 et II-CF2156.*

*Elle adopte l'amendement II-CF2053.*

*En conséquence, l'amendement II-CF2178 tombe.*

*Amendement II-CF2154 de M. Stéphane Delautrette*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à renforcer le fonds Économie circulaire de l'Ademe, outil majeur pour atteindre les objectifs de réduction et de recyclage des déchets inscrits dans la loi Agec.

Lors de l'examen du projet de loi relatif à l'industrie verte, notre groupe a souligné l'intérêt de favoriser le développement de l'économie circulaire par la mise en œuvre de l'écologie industrielle et territoriale développée par l'Ademe.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1816 de Mme Clémence Guetté*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à renforcer les moyens de l'Ademe afin de développer les études sur le stockage de l'énergie, en particulier sur le

développement de l'hydrogène vert, dont nous sommes tous convaincus de l'intérêt en vue de la bifurcation énergétique.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1774 de M. Matthias Tavel*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Nous proposons de soutenir le développement d'infrastructures de l'économie sociale et solidaire (ESS) spécialistes du réemploi et de la réutilisation, ainsi que des actions de communication et de sensibilisation. C'est une demande du réseau des ressourceries et recycleries. Les solutions locales de seconde vie des produits apportées par des structures du réemploi solidaire constituent une réponse adaptée aux difficultés croissantes rencontrées par les Français du fait de l'inflation.

Nous demandons une enveloppe de 20 millions d'euros.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Alma Dufour, la commission rejette les amendements identiques II-CF1775 de Mme Alma Dufour et II-CF1914 de Mme Marie Pochon.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement II-CF1917 de Mme Marie Pochon.*

*Amendements II-CF1768 de M. Hendrik Davi et II-CF1769 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Ces deux amendements visent à renforcer les moyens de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris). Nous proposons aussi d'étendre son champ d'intervention.

Le projet de loi de finances attribue à l'Ineris 2 ETP supplémentaires, alors que 44 ont été supprimés ces dernières années. Ces derniers manquent cruellement et nous proposons de les recréer.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis très favorable.

**M. le président Éric Coquerel.** Je soutiens ces amendements. Cela fait des années que l'Ineris tire la sonnette d'alarme. Au moment où l'on reparle de réindustrialisation, il faut renforcer la surveillance des risques. Je vous conseille la visite du centre de l'Ineris dans l'Oise.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1329 de Mme Eva Sas, II-CF1777 de Mme Alma Dufour, II-CF1728 de M. Charles Fournier et II-CF2175 de Mme Marina Ferrari (discussion commune)*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Ces amendements entrent dans le cadre du plan d'adaptation présenté par les écologistes ; l'amendement II-CF1329 à renforcer la prévention des inondations. J'aimerais que la majorité comprenne la nécessité de protéger les Français

des conséquences du dérèglement climatique : je suis effarée de voir que nos amendements sont rejetés les uns après les autres.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** En Seine-Maritime, le risque d'inondation est un enjeu majeur. La Seine va monter, et nous avons appris que la majorité des très nombreux sites Seveso « seuil haut » se trouveront, à moyen et long termes, en zone inondable. Il faut budgéter dès maintenant des sommes très importantes pour équiper et protéger ces sites, comme les habitations qui se trouvent à proximité.

Le niveau d'impréparation de l'État et des élus locaux est tel que notre plan local relatif aux inondations date de 2013. On continue à autoriser de nouveaux sites Seveso sans que les cartes des risques aient été mises à jour.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Dans le même sens, l'amendement II-CF1728 vise à augmenter la dotation du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, pour permettre un meilleur financement de la réfection et de la construction de systèmes de digues.

**Mme Marina Ferrari (Dem).** Mon amendement vise également à augmenter le fonds Barnier, intégré au budget de l'État depuis 2021.

Vous le voyez, il y a aussi des élus de la majorité qui font des propositions pour aider notre pays à s'adapter.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable à tous ces amendements. En 2013, on estimait la montée probable des eaux à 50 centimètres ; aujourd'hui le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) parle plutôt de 1 mètre, voire davantage. Des investissements colossaux nous attendent.

**Mme Émilie Bonnivard (LR).** Nous soutiendrons ces amendements.

L'État transfère la compétence en matière de digues aux collectivités. Dans mon département, on demande à de toutes petites collectivités réunies en syndicat d'entretenir ces digues – ce que l'État n'a pas fait : cela coûtera 50 millions d'euros dans les années à venir. Les dossiers épineux de ce type sont nombreux partout en France.

**Mme Mathilde Paris (RN).** Nous soutiendrons également ces amendements.

Les habitants du Val de Loire nous interpellent régulièrement sur ces sujets. Il faudra aussi réfléchir à la différence entre les grandes et les petites collectivités : les ressources fiscales ne sont pas les mêmes.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF1329.*

*En conséquence, les amendements II-CF1777, II-CF1728 et II-CF2175 **tombent**.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission **rejette** l'amendement II-CF1033 de Mme Lisa Belluco.*

*Amendement II-CF2210 de M. Jérôme Buisson*

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Avis défavorable. Les éoliennes en mer constituent une priorité.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2179 de Mme Mathilde Paris*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Cet amendement vise à augmenter les fonds alloués au dispositif MaPrimeRénov', notamment pour créer de nouveaux ETP. Nous sommes tous interpellés par des habitants qui ont voulu faire un effort de rénovation thermique et qui font face à des délais de remboursement très longs, et donc à des situations financières personnelles difficiles.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Le projet de loi de finances augmente de 55 le nombre d'ETP de l'Anah, afin d'accélérer le traitement des dossiers. L'amendement est satisfait. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2228 de M. David Amiel*

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Cet amendement, complémentaire de celui que nous avons adopté en première partie, concerne le prêt avance rénovation et supprime les conditions de ressources. S'agissant d'un prêt remboursé à la mutation du bien, il n'y a pas de raison de le réserver à une catégorie de la population. Il faut au contraire que les classes moyennes en bénéficient. Cette mesure est issue du printemps de l'évaluation ; elle était également demandée par M. de Courson et M. Labaronne dans leurs travaux sur le logement.

**M. le président Éric Coquerel.** D'une façon générale, toutes les aides aux propriétaires en faveur de la rénovation thermique devraient, à mon sens, être transformées en prêts hypothécaires, remboursés au moment de la mutation. Ce serait une bonne manière de financer la transition.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Dans un tout récent rapport d'information, adopté par la commission des affaires économiques, nous avons constaté que l'accès aux prêts est difficile. Nous proposons donc la création d'une banque de la rénovation. Plusieurs propositions, notamment celle de Maxime Combes et Daniel Ibanez, sont sur la table.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendements II-CF2191 de Mme Marie-Noëlle Battistel, II-CF1808 de M. Matthias Tavel et II-CF2051 de Mme Julie Laernoès (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** L'amendement II-CF2191 vise à assurer le financement par l'Anah de 125 000 rénovations globales avec un taux moyen de cofinancement de 50 % pour l'année 2024. Le dispositif MaPrimeRénov' favorise les rénovations partielles, qui sont insuffisantes et inefficaces. On constate aussi dans le bilan de l'Anah que ce sont souvent les ménages les plus aisés qui bénéficient des aides pour effectuer les travaux les plus performants.

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Dans le même esprit, nous proposons d'augmenter les montants alloués à MaPrimeRénov' afin d'accélérer les rénovations thermiques globales, indispensables pour répondre à l'urgence climatique comme sociale.

Ce ne sont pas tant là des dépenses que des investissements, qui soutiendraient une activité non délocalisable. Les sommes investies ici susciteront aussi d'importantes économies : nous n'aurions pas à reconduire à l'avenir un bouclier tarifaire.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Quelle ne fut pas notre stupéfaction lorsque nous n'avons pas retrouvé dans ce budget le 1,6 milliard promis par la Première ministre pour les rénovations énergétiques ! Notre amendement vise simplement à tenir les promesses du Gouvernement et à atteindre le nouvel objectif de 200 000 rénovations thermiques.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** L'Anah engagera bien 1,6 milliard d'euros supplémentaire. La maquette budgétaire pourrait sans doute être plus claire : ces dépenses budgétaires sont inscrites dans plusieurs programmes – 174 *Énergie, climat et après-mines* et 135 *Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat*. Elle bénéficiera aussi de ressources propres, notamment liées aux enchères carbone.

L'objectif est bien de 200 000 rénovations globales – j'insiste sur cet adjectif. Cela s'accompagne d'une refonte du fonctionnement de MaPrimeRénov'. Les taux de subvention peuvent aller jusqu'à 90 %.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Lors de l'examen en commission des affaires économiques des crédits du logement inscrits dans la mission *Cohésion des territoires*, nous n'avons pas non plus trouvé ces crédits supplémentaires. Nous nous félicitons que le dispositif incite davantage aux rénovations globales, mais celles-ci sont plus chères : il faut des moyens.

Par ailleurs, le ministre délégué chargé du logement a annoncé un fonds de 1,2 milliard d'euros pour les bailleurs sociaux, sur trois ans. Ces fonds seront-ils pris sur ceux destinés à MaPrimeRénov' ? Ce serait une mauvaise nouvelle.

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Nous avons tous envie d'aller le plus vite possible. Mais il faut prendre en considération la capacité des industriels et des artisans à mener ces travaux. Nous avons du mal, aujourd'hui, à consommer en entier les fonds de MaPrimeRénov'. Il ne suffit pas de rajouter des milliards : c'est tout un écosystème qu'il faut créer.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements identiques II-CF1785 de Mme Anne Stambach-Terreñoir, II-CF1965 de M. Stéphane Delautrette et II-CF2192 de Mme Marie-Noëlle Battistel, et amendement II-CF2059 de Mme Julie Laernoès (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NUPES).** Il s'agit de rendre opérationnelle l'interdiction de louer des passoires thermiques, grâce à des aides à la rénovation. Les propriétaires bailleurs privés les plus modestes détiennent 167 000 logements et ils ont besoin d'un accompagnement. L'idée est que le reste à charge soit le plus faible possible. Nous proposons pour cela un budget supplémentaire pour l'Anah de 1,1 milliard d'euros. L'enjeu est à la fois social et écologique.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Certains se sont interrogés sur le calendrier d'interdiction de location des passoires thermiques. Plutôt que de reculer les échéances, il nous paraît essentiel d'aider les propriétaires les plus modestes à faire les travaux. On ne peut plus négocier ni avec le climat, ni avec nos factures énergétiques.

Par ailleurs, la filière doit se développer ; il faut donc lui donner un cap clair et ne pas revenir sur les engagements budgétaires, surtout quand ils sont annoncés par Mme la Première ministre.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

**M. David Guiraud (LFI-NUPES).** Dans la métropole de Lille, les bailleurs sociaux n'arrivent pas toujours à financer les travaux les plus courants. Il faut renflouer leurs caisses.

**M. le président Éric Coquerel.** Si je comprends bien, monsieur le rapporteur général, vous estimez qu'il ne sert à rien de dégager les budgets à la hauteur des enjeux si l'on ne trouve pas les gens pour mener ces rénovations. Mais alors il ne faut pas annoncer un objectif de 200 000 rénovations globales l'année prochaine ! Pour le moment, les crédits nécessaires ne sont pas là pour atteindre cet objectif.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Les travaux d'I4CE – l'Institut de l'économie pour le climat – ont été souvent cités, et je m'en réjouis. On y lit que ce budget, adopté tel quel, constituerait « un réel progrès pour le financement des rénovations globales ». Ils nous appellent à porter l'effort sur la question des prêts dont nous parlions tout à l'heure.

**M. le président Éric Coquerel.** Ils parlent de progrès, je m'en souviens aussi ; je ne suis pas sûr qu'ils estiment les crédits suffisants.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1378 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert, II-CF2194 de Mme Marie-Noëlle Battistel et II-CF2059 de Mme Julie Laernoës (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Proposé par le collectif Alerte, l'amendement II-CF2194 vise à majorer de 545 millions les crédits dédiés à l'Anah afin de rehausser les moyens dédiés au dispositif MaPrimeRénov' Copropriété pour accompagner des rénovations plus performantes. La somme est élevée pour permettre des travaux importants dans les copropriétés – où il est plus difficile de conduire des rénovations – au bénéfice de l'ensemble des copropriétaires.

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** Beaucoup de copropriétés ont été construites dans les années 1970, à l'époque où on disposait d'une électricité nucléaire qu'on essayait de consommer le plus possible dans des logements peu isolés. La prise de décision pour une rénovation est plus longue en copropriété. Quand on rénove une copropriété, on rénove beaucoup de logements d'un coup ; il y faut donc plus de moyens. Le budget de l'amendement reste relativement modeste – 545 millions.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** L'aide MaPrimeRénov' Copropriétés a augmenté et continuera d'augmenter. Il est exact que la prise de décision est lente au sein d'une copropriété, car les ressources financières des copropriétaires et leur intérêt à agir sont très variables. Nous avons adopté en première partie une simplification du financement par le prêt dans les copropriétés. Nous ne sommes pas au bout du chemin et tout un aspect, notamment le droit de la copropriété, ne relève pas du projet de loi de finances. Mais la prise de décision en copropriété fait partie des sujets à propos desquels nous devons avancer cette année.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette les amendements identiques II-CF1786 de M. Matthias Tavel et II-CF1967 de M. Stéphane Delautrette.*

*Amendements II-CF2060 de Mme Julie Laernoës et II-CF1966 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Il faut des fonds pour réaliser les travaux, mais aussi de l'accompagnement indépendant et gratuit.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Il existe actuellement, avec France Rénov', un service d'information gratuit et un conseil personnalisé et gratuit ; il reste à financer l'accompagnement sur place. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, le cadre de financement de la prestation d'accompagnement reposera sur un programme de certificats d'économies d'énergie (CEE) relevant de l'Anah et doté de 300 millions d'euros. Les amendements sont donc satisfaits. Avis défavorable s'ils ne sont pas retirés.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements identiques II-CF229 de la commission du développement durable et II-CF2164 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Ils sont issus du rapport de la mission flash Millienne-Leseul sur les mesures d'accompagnement de la création de ZFE et d'une proposition de loi récente sur le même sujet.

Il y a un problème d'accès social aux véhicules de remplacement. Nous proposons donc que les dispositifs d'aide soient efficacement dotés pour permettre aux personnes de changer de véhicule, y compris pour acquérir un Crit'Air 2 d'occasion.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Les montants alloués à l'aide à l'acquisition de véhicules propres augmentent déjà de 200 millions, une augmentation plutôt élevée compte tenu du contexte financier et de la disponibilité de véhicules propres, notamment produits en Europe. Avis défavorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement II-CF2185 de Mme Mathilde Paris*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Il vise à apporter une aide exceptionnelle aux ménages qui se chauffent aux granulés de bois. Après une grande campagne de communication pour inciter les Français à se chauffer ainsi, le prix des granulés a littéralement explosé. Il faudrait un geste pour tous ces foyers qui ont voulu faire un effort énergétique et se retrouvent dans l'impasse.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Le contexte a beaucoup changé par rapport à l'an dernier où ce débat nous avait – légitimement – longuement occupés. Les dispositifs choisis par le Gouvernement, dont le chèque énergie, ont montré toute leur efficacité. Le taux de recours à ce dispositif pour les pellets a été assez faible, mais c'est aussi dû à l'utilisation du chèque carburant. Défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2189 de Mme Marie-Noëlle Battistel*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Il vise à augmenter de 26,5 % les crédits destinés au chèque énergie, afin de tenir compte de l'impact des augmentations des tarifs réglementés de vente de l'électricité intervenues cette année.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Les deux hausses en question ont été calibrées pour que les ménages affectés le soient le moins possible. Le barème du chèque

énergie a été revalorisé en 2023 en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation : le plafond d'éligibilité a été porté à 11 000 euros par an. Enfin, une mission d'inspection a été diligentée pour adapter le chèque aux consommations exactes des ménages : pour 2025, nous disposerons d'une évaluation qui nous permettra de passer à un régime de croisière. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2190 de Mme Marie-Noëlle Battistel*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Il vise à permettre au moins l'actualisation en fonction de l'inflation prévisionnelle pour 2024, soit 4,7 %, des seuils d'éligibilité au chèque énergie compte tenu du revenu fiscal de référence, comme on l'a fait pour les seuils du barème de l'impôt sur le revenu.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Défavorable. Je renvoie au rapport d'inspection dont je viens de parler.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF2649 et II-CF2650 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Pour réduire leur empreinte environnementale, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leurs flottes de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus. Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, le parc d'autobus français des réseaux adhérents à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) était ainsi constitué de 16 323 autobus dont 4 % étaient électriques ou à hydrogène.

Un bus électrique standard coûte actuellement à l'achat, en moyenne, 554 000 euros et un bus hydrogène 698 000 euros, alors qu'un bus diesel coûte 273 000 euros et un bus au gaz 290 000 euros. Le surcoût d'un bus électrique ou à hydrogène par rapport à un bus diesel ou au gaz est donc de l'ordre de 300 000 euros par bus. Cela empêche les collectivités qui le souhaitent de verdir leur flotte.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Les relations entre l'État et les collectivités locales doivent être abordées de manière globale, ce que ne permettent pas ces amendements. L'enjeu est le verdissement des dotations à l'investissement. L'appel à projets pour les écosystèmes territoriaux d'hydrogène, doté de 175 millions d'euros, permettra aussi de développer la mobilité hydrogène dans les territoires. La Banque des territoires a également un rôle à jouer. Avis défavorable.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** En ce qui concerne l'hydrogène, au-delà du soutien sous forme de subventions à l'achat, l'enjeu est d'améliorer la capacité des constructeurs et des opérateurs intervenant sur la chaîne à produire en série, pour faire baisser le coût.

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Pour que la chaîne industrielle s'adapte, encore faut-il de la demande, donc des achats. Or, aujourd'hui, cet aspect ne relève pas du fonds Vert.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-2648 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Il permet d'aligner la prime au rétrofit sur le bonus et la prime à la conversion, sans condition de revenu, et de rendre les véhicules lourds éligibles à cette prime, afin d'inciter à recourir au rétrofit.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** J'approuve l'objectif, mais je conteste le chiffrage. Demande de retrait au profit de l'amendement à venir de la commission du développement durable qui vise le même objectif.

**Mme Christine Arrighi ( colo-NUPES).** Quel en sera le montant ?

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Il relève du domaine réglementaire et permet de faire avec les fonds existants.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF2193 de Mme Marie-Noëlle Battistel, amendements identiques II-CF1870 de M. Sylvain Carrière et II-CF232 de la commission du développement durable*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Il s'agit de rendre plus juste socialement et fiscalement l'octroi des primes à la conversion. Les montants alloués devraient être recentrés sur les personnes qui en ont le plus besoin. Nous proposons donc une superprime à la conversion de 2 000 euros pour les personnes en situation tendue ; cela permettrait de porter le montant de la prime à la conversion de 6 000 à 8 000 euros pour les 50 % des ménages les plus modestes.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Plusieurs annonces, ces derniers mois, sont allées dans le sens d'une augmentation du montant de la prime pour les ménages qui en ont le plus besoin et de sa réduction pour ceux à qui elle est le moins nécessaire. Le plafond de coût maximal d'acquisition pour une voiture particulière neuve a baissé. Les ménages des deux plus hauts déciles de revenus ont cessé d'être éligibles à la prime à la conversion. Le montant maximal de cette prime cumulable avec le bonus écologique va jusqu'à 9 000 euros pour l'acquisition d'une voiture particulière électrique en ZFE. Avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF3006 de Mme Alma Dufour*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Oui, madame Bonnivard, il faut de la demande pour créer l'offre.

Le Gouvernement prend en ce moment des mesures concernant l'industrie automobile qui vont dans le bon sens : réserver le bonus écologique aux véhicules *made in Europe*, recentrer socialement les aides. Néanmoins, le prix moyen des véhicules électriques est toujours bien trop élevé pour les classes populaires et moyennes. De ce fait, les règles en vigueur dans les ZFE sont inapplicables et, la plupart du temps, leur application n'est pas contrôlée. Exclure la Dacia du bénéfice du bonus écologique, ce qui est souhaitable pour notre souveraineté industrielle, va renchérir le coût moyen des véhicules électriques disponibles à l'achat avec aides en France.

Dans ma circonscription, l'usine Renault Cléon fabrique les moteurs des véhicules électriques Renault pour le marché français. Les lignes électriques sont au chômage partiel une semaine sur trois, parce que les Megane à 46 000 euros ne se vendent pas. Il faut agir sur

le prix. Or les constructeurs automobiles français ne font rien pour réduire les prix ; cela risque de détruire des emplois et de nous empêcher d'opérer la transition écologique.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Dans l'année qui vient, les deux constructeurs français sortiront des modèles à des prix un peu inférieurs – mais pas encore assez, vous avez raison sur ce point : la voiture électrique reste inaccessible pour beaucoup de nos concitoyens. Pour cette raison, je trouve votre amendement contradictoire : l'urgence sanitaire et écologique dans les ZFE, rappelée par Mme Arrighi, doit nous pousser vers des véhicules plus propres, même thermiques, car c'est malheureusement la seule solution disponible à court terme pour beaucoup de ménages. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, elle rejette successivement les amendements en discussion commune II-CF1653 de M. Thomas Portes et II-CF2195 de Mme Marie-Noëlle Battistel.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette successivement les amendements II-CF504 et II-CF509 de M. Vincent Rolland.*

*Amendements II-CF1894 et II-CF1896 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Ils visent à revaloriser l'aide à l'acquisition d'un vélo électrique, de 50 millions pour le premier et de 5 millions pour le second. Ce dernier reprend un amendement de M. Adam adopté en commission du développement durable.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** La prime à la conversion pour l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE) a été récemment revalorisée ; pour un VAE, son montant s'élève désormais à 40 % du prix d'acquisition dans la limite de 1 500 euros. À cela s'ajoutent bien souvent des aides locales. En ZFE, l'État accorde une prime supplémentaire allant jusqu'à 1 000 euros, à condition d'avoir bénéficié d'une aide locale pour le même vélo. Ces aides se cumulent bien souvent. Le reste à charge a donc été considérablement réduit. Avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1744 de Mme Lise Magnier et II-CF2246 de la commission du développement durable (discussion commune)*

**Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis.** Sur plus de 40 millions de véhicules en circulation, moins de 1,5 % est équipé d'un moteur électrique. Pour mettre fin aux véhicules thermiques d'ici à 2035, il faut favoriser leetrofit, qui offre une seconde vie plus vertueuse à des véhicules polluants et aide ainsi les ménages modestes à accéder à l'électrification.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Le retrofit est une solution pragmatique, innovante et en plein essor. Demande de retrait de l'amendement II-CF1744 au profit de l'amendement II-CF2246.

*L'amendement II-CF1744 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement II-CF2246.*

*Amendements identiques II-CF1592 et II-CF2241 de Mme Charlotte Leduc*

**Mme Charlotte Leduc (LFI-NUPES).** Ils visent à remédier à une situation particulièrement pénalisante pour les anciens mineurs ayant opté pour le rachat des indemnités de logement ou de chauffage dans le cadre d'un contrat de capitalisation. Au terme de l'amortissement du capital réel perçu par ces anciens mineurs dans le cadre du contrat, le versement des indemnités aurait dû reprendre, mais cela n'a pas été le cas. Nous souhaitons permettre le versement des prestations de logement et de chauffage dues et, le cas échéant, le rattrapage des montants non perçus pour les anciens mineurs et leurs ayants droit.

Ces indemnités sont un acquis statutaire, non un cadeau ; elles datent d'une époque où il fallait fidéliser les travailleurs. Les anciens mineurs attendent depuis très longtemps que cette injustice soit réparée. Nous avons reçu leurs représentants avec M. Margueritte.

Il serait considéré comme inacceptable que nous ne nous en occupions pas maintenant : l'espérance de vie des intéressés se réduit rapidement puisqu'ils sont âgés en moyenne de 82 ans. Ce serait aussi une insulte à la mémoire des travailleurs qui ont permis au pays de se reconstruire et de prospérer.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Le sujet est sensible – je viens des mêmes régions que vous, chère collègue.

Aux termes d'un arrêt rendu le 11 septembre 2019, qui a force de chose jugée, la Cour de cassation a rejeté la demande des anciens mineurs de recouvrer leurs indemnités quelle que soit la date de signature du contrat. Il leur était possible d'opter pour la perception soit d'un capital représentatif du montant des avantages de chauffage ou de logement, touché en une fois, soit d'une rente pendant le reste de leur vie. Le choix de la capitalisation a été rendu définitif par la loi de finances initiale de 2009. Il serait délicat d'y revenir, notamment par souci d'égalité vis-à-vis de ceux qui n'avaient pas choisi cette option. Avis défavorable.

**Mme Charlotte Leduc (LFI-NUPES).** La Cour de cassation s'est placée en 2019 sur le terrain de la prescription. En réalité, tous les calculs ont été fondés sur une espérance de vie bien inférieure à la réalité, déjà à l'époque. C'est vraiment injuste. Il s'agit d'une mesure qui ne coûte pas très cher. On parle d'environ 16 000 dossiers et les personnes concernées sont très âgées. Le Gouvernement peut corriger cette injustice. Vous l'avez dit, le sujet est très sensible, dans des régions qui ont énormément souffert de la fermeture des mines et qui sont souvent sinistrées. Il est important de donner un signe favorable aux anciens mineurs.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** C'est un amendement très important. Il y a une injustice ; notre collègue propose de la corriger d'une manière qui n'est pas très onéreuse. Les mineurs français et étrangers ont beaucoup apporté à notre pays, en ayant conscience des risques pour leur santé, en espérant donner un meilleur avenir à leurs enfants et pour participer à la reconstruction et à l'enrichissement de la France. Les productions minières ont assuré l'industrialisation et l'indépendance de notre pays. Ce métier critique a été un pilier de l'économie nationale. Déjà qu'on a fermé les mines et abandonné ces gens – je ne vais pas polémiquer –, mais ne pas être capable d'honorer ces contrats et de leur assurer une retraite digne jusqu'au bout me semble vraiment très limite.

*La commission adopte l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette l'amendement II-CF250 de M. Pierre Meurin.*

*Amendements identiques II-CF422 de M. Jean-Luc Fugit et II-CF1048 de Mme Émilie Bonnivard*

**M. Jean-Luc Fugit (RE).** Nous proposons d'ajouter 3 millions au budget de l'action 05 *Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air*, afin d'augmenter les crédits dévolus aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA).

Ces associations, qui travaillent pour le compte de l'État, sont un maillon indispensable de la politique de lutte contre la pollution atmosphérique. Elles constituent la seule source fiable pour estimer le niveau de pollution de l'air. Grâce aux mesures qu'elles effectuent chaque jour, les pouvoirs publics disposent des données nécessaires pour le bon accomplissement des politiques d'amélioration de la qualité de l'air par les collectivités.

Or le budget qui leur est consacré dans le PLF est insuffisant, notamment face aux nouvelles exigences réglementaires prévues pour 2024 concernant les mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des épisodes de pollution intense aux particules fines et aux oxydes d'azote.

Chaque année, les problèmes de santé respiratoire coûtent à la sécurité sociale 3 milliards d'euros – à rapprocher des 3 millions demandés.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** En Auvergne-Rhône-Alpes, l'association Atmo fait un travail extraordinaire en apportant une information crédible et objective, et en permettant ainsi de lutter contre la désinformation. Dans une région industrielle comme la mienne, on voit ainsi que la qualité de l'air s'est fortement améliorée grâce aux efforts des industries pour la transition écologique.

Plus les industries deviennent vertes, moins elles payent la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), qui finance les Aasqa ; celles-ci perdent ainsi des ressources, d'où la nécessité de leur en redonner.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** En effet, le verdissement des industriels fait évoluer le produit de la TGAP. Votre demande avait déjà été formulée l'an dernier par la commission du développement durable et les crédits des AASQA avaient été augmentés de 2 millions d'euros par la LFI pour 2023. Satisfaire votre amendement reviendrait à augmenter de près de 32 % en deux PLF les crédits consacrés au réseau des AASQA. Avis défavorable.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Ancienne présidente de l'AASQA Air Pays de la Loire, je confirme la hausse des problèmes de réglementation et des besoins d'accompagnement des collectivités territoriales, donc l'impérieuse nécessité d'augmenter les moyens des Aasqa.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** L'an dernier, l'amendement équivalent avait été adopté en commission, pour être finalement ramené à 2 millions d'euros pour les AASQA en séance. Mieux vaudrait poursuivre le travail ensemble pour trouver un moyen terme en vue de la séance.

**M. le président Éric Coquerel.** On peut aussi plaider auprès du ministre pour que les amendements soient conservés dans le texte que le Gouvernement fera adopter par 49.3.

Ils sont documentés, utiles, efficaces, peu onéreux ; je les soutiens.

*La commission adopte les amendements.*

*Amendements identiques II-CF1394 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert et II-CF2056 de Mme Julie Laernoës*

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** La confiance dans les entreprises est un enjeu important en matière de rénovation. Il ressort des auditions de la mission d'information sur la rénovation énergétique des bâtiments que j'ai corapportée avec ma collègue Meynier-Millefert, y compris de celle des services de l'État, qu'il faut augmenter le budget dévolu au contrôle des travaux de rénovation financés par les certificats d'économie d'énergie. C'est logique s'agissant d'argent public.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** La somme proposée, de 45 millions, est considérable au regard de nos usages. Défavorable.

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** C'est la somme que nous estimons nécessaire, et elle ne représente que 0,5 % du budget que l'État consacre à la rénovation énergétique des bâtiments. C'est raisonnable, et essentiel pour développer la rénovation en donnant plus de crédibilité au secteur du bâtiment dans ce domaine.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement II-CF328 de M. Jean-Philippe Tanguy*

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** C'est un amendement d'appel. Voilà encore une année où la question très grave des concessions hydroélectriques n'est pas traitée.

La commission d'enquête sur la souveraineté énergétique a plus que confirmé mes craintes : ce n'est pas depuis quinze ans, mais depuis trente que le dossier est en jachère, que les barrages sont entretenus au minimum nécessaire à la sécurité, sans que l'on investisse pour améliorer leur productivité, dans les stations de transfert d'énergie par pompage (Step), dans les nouvelles capacités de production. C'est de l'or bleu : l'électricité la plus amortie, la plus disponible, la plus propre, que tous les groupes politiques approuvent, à l'heure de la transition écologique. Et, à cause d'une lâcheté administrative qui ne s'exerce même pas vis-à-vis de l'Europe, mais du fait d'un énorme malentendu et parce que personne ne veut mettre les mains dans le cambouis, le problème n'est toujours pas réglé. Il est temps d'agir !

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Vous voulez permettre à EDF de devenir propriétaire des barrages hydroélectriques. Je ne crois pas que ce soit l'avis des collectivités locales et des communautés proches de ces ouvrages si essentiels à notre indépendance énergétique, à la résilience du système, comme on l'a vu cet hiver, et à la flexibilité d'un système énergétique qui sera de plus en plus décarboné. La situation actuelle est équilibrée. Votre point de vue est celui de la direction d'EDF, ce n'est pas le mien. Défavorable.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** C'est un amendement d'appel : il signifie que l'on souhaite que l'exploitation des barrages et l'investissement qu'on leur consacre demeurent entre les mains de l'opérateur historique national. On n'est pas passé loin d'ouvrir cette exploitation à la concurrence. Je me joins à l'alerte de notre collègue. Il serait bon que nous nous mobilisions tous à ce sujet.

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** L'amendement ne répond pas à cette question légitime. Mais je suis très heureux que Les Républicains, qui ont beaucoup œuvré pour la mise en concurrence de notre énergie, se rallient à l'idée que la concurrence est une mauvaise chose et que ceux qui ont récemment prolongé la concession de la Compagnie nationale du Rhône

trouvent finalement qu'il aurait peut-être fallu faire autrement. Il faut renoncer à la concurrence non seulement en matière d'hydroélectricité, mais dans l'ensemble du secteur énergétique.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** L'amendement demande un transfert de la propriété des barrages, mais le débat porte sur l'exploitation. Il est loisible à l'auteur de l'amendement de le retirer puisque ce débat vient d'avoir lieu.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1810 de Mme Anne Stambach-Terreoir et amendements II-CF1813 et II-CF1814 de Mme Alma Dufour (discussion commune)*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Nous nous doutons bien que vous n'allez pas accepter de voter un amendement à 2 milliards, mais nous souhaitons ouvrir le débat sur la crise des prix de l'électricité et du gaz, qui se poursuit.

L'amortisseur électricité n'a pas permis de compenser l'explosion des factures, notamment pour les très petites entreprises (TPE) dont le compteur électrique a une puissance supérieure à 36 kilovoltampères (kVA), les petites et moyennes entreprises (PME) et les entreprises de taille intermédiaire (ETI). La Fabrique de l'industrie nous alerte : plus de 100 000 emplois risquent de disparaître à moyen terme dans l'industrie.

Les contrats signés fin 2022 et début 2023 pour plusieurs années restent bloqués à 300 à 500 euros le mégawattheure. La PME industrielle Velcorex, en redressement judiciaire, a signé un contrat à 900 euros le mégawattheure. Le Gouvernement n'a rien fait pour permettre de rompre ces contrats abusifs. Les entreprises qui parviennent à revenir au tarif réglementé de vente d'électricité (TRVE) subissent des pénalités de 30 000 euros de la part des fournisseurs. C'est absolument inacceptable. La crise est toujours bien là et nous ne sommes pas satisfaits de ce qui se dessine au niveau européen concernant la réforme du marché.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Les prix du gaz ont énormément baissé ; il en va un peu différemment en ce qui concerne l'électricité. Mais ce sont les boucliers et non les tarifs réglementés qui s'appliquent dans cette situation.

De toute façon, nous serons, dans les mois qui viennent, sous l'emprise de l'accord européen imminent sur la régulation du marché, évolution majeure dont la ministre de la transition énergétique a présenté les principaux éléments ce mardi lors des questions au Gouvernement. Nous allons vers une régulation qui permettra des contrats de long terme, non réservés aux grands électro-intensifs ni aux industriels, dans des conditions qui restent à définir avec EDF – il ne s'agit pas de revenir purement et simplement au monopole.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Le Parlement ne voit absolument pas ce qui est en train de se négocier au niveau européen et le Gouvernement défend des positions contradictoires. La ministre de la Transition énergétique et de la cohésion des territoires déclare en effet que nous n'avons pas le choix et que nous suivons la réforme européenne quels que soient les arbitrages que retiendra le Conseil de l'Europe, notamment pour ce qui concerne les contrats sur la différence et le nucléaire historique, tandis que le Président de la République donne des interviews pour dire que la France sera prête à désobéir à la réforme européenne si elle allait contre ses intérêts. Avec ce double discours, on ne comprend pas bien où nous allons.

Qui plus est, les CFD (contrats pour différence) ne garantissent en rien le prix qui sera pratiqué pour les consommateurs finaux – non seulement aux TPE et PME, mais aussi, évidemment, aux citoyens français.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1809 de M. Matthias Tavel*

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Nous ne croyons pas que la crise de l'énergie soit derrière nous ni que la réforme du marché de l'énergie, qui au demeurant ne s'appliquera pas cet hiver, puisse en quoi que ce soit répondre aux questions posées, puisqu'elle repose encore sur la tarification marginale, c'est-à-dire sur la tarification du gaz, et entérine au passage la suppression des tarifs réglementés – un très mauvais coup quand on veut maîtriser les tarifs de l'énergie. Il nous semble donc nécessaire de prévoir un budget de précaution pour l'année qui vient.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Depuis un an, vous nous dites que la suppression des tarifs réglementés, notamment pour le gaz, serait une catastrophe, mais nous avons vu qu'il n'en a rien été et il suffit de se rapporter aux éléments publiés par le médiateur de l'énergie pour se rendre compte que la situation s'est améliorée. En effet, tous les énergéticiens et l'Europe elle-même ont réussi à diversifier très largement leurs approvisionnements et à faire baisser les prix.

D'une manière générale, il ne faut pas confondre, dans le régime européen qui va se mettre en place, les CFD, qui ont pour objet de transférer des ressources d'énergie peu chère, en fonction des prix de marché qui seront constatés, vers des énergies plus difficiles à produire et qui nécessitent plus d'investissements, et la possibilité, en post-marché – c'est-à-dire après le fonctionnement du marché – de consentir des contrats différents à certaines catégories d'utilisateurs, qui sont ceux que vous visez dans votre amendement. La réforme permettra de satisfaire pleinement bon nombre de vos préoccupations.

**M. le président Éric Coquerel.** Je suis très étonné de ce que vous dites, monsieur le rapporteur spécial, car l'énergie est, avec l'alimentation, l'un des deux secteurs dans lesquels le Gouvernement pensait que l'inflation commencerait à baisser. Vous nous dites que tout est bien dans le meilleur des mondes, mais ce n'est pas ce que vivent les consommateurs et tous ceux qui ont des problèmes d'énergie dans notre pays, y compris ceux qui ne bénéficient pas du prix réglementé. La situation est beaucoup moins positive que vous ne le dites, et je trouve très optimiste vos annonces à propos des négociations en cours. À votre place, je serais plus prudent, de peur d'être contredit par les faits dans l'année à venir.

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Ce que dit le rapporteur spécial, c'est que les prix du gaz et de l'électricité baissent, ce qui se traduit directement dans le prix d'achat. Étant donné qu'ils se situent encore aujourd'hui au-dessus du seuil du bouclier, cette baisse n'est pas sensible pour les Français, qui sont protégés à des prix largement inférieurs au prix réel, mais cette baisse est une bonne nouvelle pour tout le monde.

Quant à l'accord européen, qui est désormais signé, il faut maintenant qu'il recueille l'accord des différents pays, ce qui prend un peu de temps, mais c'est une très grande nouvelle. Ceux qui demandaient ici la décorrélation des prix du gaz et de l'électricité l'ont assez réclamée pour, je l'espère, s'en réjouir aujourd'hui.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** J'inviterais, moi aussi, nos collègues de la majorité à plus de prudence quant aux effets de la dérégulation totale des prix du gaz. Je ne suis, par

ailleurs, pas du tout satisfait par la réforme du marché européen de l'électricité, mais là n'est pas la question.

Je soutiendrai cet amendement, car qui peut le plus peut le moins et on ne sait jamais ce qui peut se produire. Au vu de l'agression illégale menée par l'Azerbaïdjan contre l'Arménie et des tensions que nous déplorons tous au Moyen-Orient, je ne parierais pas sur la stabilité du marché du gaz. Il est donc important de prévoir de l'argent. Si nous en avons trop, ce sera toujours ça de gagné pour l'année prochaine.

**M. le président Éric Coquerel.** Tout étant enregistré, les vidéos donneront raison à l'un ou à l'autre dans quelques mois

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, la commission rejette l'amendement II-CF2181 de Mme Mathilde Paris*

*Amendements II-CF1673, II-CF1670 et II-CF1672 de Mme Sophie Mette*

**M. Luc Geismar (Dem).** Ces amendements visent à augmenter le financement des tuiles photovoltaïques, qui sont beaucoup plus coûteuses que les panneaux, mais qui peuvent être installées dans des sites où, pour des raisons esthétiques, ces derniers sont interdits et qui, en outre, préservent l'harmonie du patrimoine local. Les trois amendements proposent respectivement de fixer le montant de cette aide à 5 millions, 2 millions et 1 million d'euros.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** L'intégration paysagère est une question importante, mais il existe déjà un dispositif qui prévoit une réévaluation trimestrielle des montants par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) en fonction du nombre de projets entrés en file d'attente durant les trimestres précédents. Ce dispositif a vocation à servir d'appoint à l'investissement dans le photovoltaïque et il faudrait donc utiliser d'autres dispositifs, notamment ceux de soutien globaux aux énergies renouvelables, y compris à l'autoconsommation. Ce dispositif est notifié à la Commission européenne et le PLF ne semble pas être le bon vecteur pour obtenir des ressources supplémentaires à cette fin : mieux vaudrait discuter avec la CRE. À défaut de retrait, avis défavorable.

**M. Sébastien Rome (LFI-NUPES).** Ces tuiles photovoltaïques sont-elles approuvées par les architectes des bâtiments de France (ABF) ?

**M. Luc Geismar (Dem).** Je l'ignore, mais je poserai la question à Mme Mette, auteure principale de ces amendements.

**Mme Marina Ferrari (Dem).** Des formations sont proposées aux ABF pour les sensibiliser davantage à l'intégration du solaire. Les pratiques sont très différentes d'un ABF à l'autre, mais il arrive que la pose de ces tuiles soit autorisée.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1812 de M. William Martinet*

**Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NUPES).** Il s'agit d'un amendement de mégarepli, car nous demandons fondamentalement le blocage des prix. Il vise simplement, dans l'urgence, à ce que le bouclier tarifaire s'applique à l'ensemble des consommations des logements collectifs, et donc notamment au chauffage des parties communes. Avec des crédits

proposés de 1 euro symbolique, il veut donner un signal à nos concitoyens qui ont du mal à payer leurs factures et qui, pour certains, s'apprêtent à avoir froid cet hiver.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Grâce à M. le président de la commission des finances, nous avons tenu deux auditions sur ce sujet, qui ont montré à quel point les décrets du 30 décembre 2022 ont permis de répondre à cette préoccupation.

Il est prévu de prolonger le bouclier collectif gaz dans les mêmes conditions qu'au second semestre 2023. L'amendement me semble donc parfaitement satisfait par l'objectif réglementaire. À défaut de retrait, avis défavorable.

**M. le président Éric Coquerel.** Je n'ai pas souvenir que la question de ces charges ait été évoquée durant l'audition. Je m'informerai.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF327 de M. Jean-Philippe Tanguy*

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Cet amendement d'appel est destiné à inciter à investir encore davantage dans la filière hydrogène, même si des améliorations, que je reconnais, ont été apportées par le Gouvernement. Nos voisins Allemands accélèrent dans ce domaine, mais ils font n'importe quoi : l'Allemagne est en effet en train de commettre la même erreur qu'avec le gaz, en promettant qu'on peut trimballer l'hydrogène dans le monde entier, du Canada ou de l'Afrique jusque chez nous, alors que, la molécule d'hydrogène étant par définition la plus petite de l'univers connu, ces transports sont impossibles. Il serait bon que le Gouvernement prenne position sur l'énième catastrophe qui nous vient d'outre-Rhin.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Nous allons tout de même transporter l'hydrogène, notamment entre Saint-Avold et Sarrebruck au profit de Saarlouis. Ce sera l'un de nos principaux projets en faveur de l'hydrogène, à propos duquel je partage votre souci. Vous notez toutefois que le Gouvernement consent un effort exceptionnel dans ce domaine et nous vous en remercions, ainsi que pour le débat ainsi provoqué, mais nous pensons que notre stratégie est parfaitement assumée par France 2030 et les budgets affectés cette année au programme 345 *Service public de l'énergie*.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF254 de M. Pierre Meurin*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Avis très défavorable, car cet amendement vise à supprimer des subventions pour des ONG, d'ailleurs nommément citées, qui ont été très utiles aux avancées écologiques de ces dernières années, comme Les Amis de la Terre, dont je faisais partie. Sans cette ONG, qui a fait un travail d'investigation exceptionnel sur les projets gaziers et pétroliers de certaines multinationales françaises dans des pays à risque, et désormais dans des pays en conflit, comme la Russie, nous n'aurions jamais mis fin aux subventions à l'export des énergies fossiles – lesquelles nous coûtent encore 200 millions d'intérêts aux acteurs financiers.

Ces ONG que vous citez et dont vous méprisez les choix ont été des lanceurs d'alerte qui ont permis à la cause environnementale de faire un bond de géant ces dix dernières années. Je trouve cet amendement très déplacé.

**Mme Émilie Bonnavard (LR).** Ce que je trouve déplacé, c'est que des associations auxquelles on accorde un financement public prônent des actions de désobéissance civile. Il y a un problème de positionnement politique vis-à-vis de l'ordre public et de la loi, que nous représentons ici. En tout cas, tout ce qui est financé par l'État et les Français doit respecter la loi.

Sur le fond, je suis tout à fait d'accord pour que l'on finance des associations car, en démocratie, la pluralité est importante dans le débat politique. Cela ne me gêne donc pas, tant que les montants sont raisonnables. En revanche, je ne suis pas d'accord avec le financement d'associations qui mènent des actions contestables au regard de la loi.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Le Réseau Action Climat et France Nature Environnement n'étant pas des associations qui appellent à la désobéissance civile, il est un peu gênant qu'elles soient nommément visées dans un amendement. Si on veut couper des subventions à des acteurs, il faut être précis dans les reproches qu'on leur fait. Il ne s'agit pas d'une nébuleuse écoterroriste et ce ne sont pas Les Amis de la Terre qui font les actions de désobéissance civile.

**M. le président Éric Coquerel.** Soyez prudents sur ce terrain. Récemment, une députée d'une circonscription de la Creuse a été victime d'un déversement de purin et autres matières par la Fédération nationale des syndicats d'exploitations agricoles (FNSEA). Faut-il pour autant supprimer le financement de la FNSEA ? Selon les sujets, tout le monde ne juge pas les mêmes choses indispensables.

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Quels que soient nos avis sur ces actions et ces associations, ce qui est visé n'est pas l'action de ces associations, qui font un travail d'information, de révélation et, il faut le reconnaître, de lobbying – ce qu'on appelle « plaidoyer » dans le langage militant. Des associations comme France Nature Environnement, qui a joué un grand rôle dans la discussion, l'amendement et l'enrichissement de projets qui pouvaient être reportés, comme le parc éolien de Saint-Nazaire, font œuvre utile et ont donc besoin de financements publics.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Madame Dufour, je ne méprise personne mais, contrairement à Mme Bonnavard, je suis opposé à ce que l'on finance des associations idéologiques. On peut le faire pour des associations à visée sociale, auxquelles l'État ou une collectivité délègue une action, mais c'est aux bénévoles qui soutiennent ces associations qu'il revient de les financer. Financer tout et n'importe quoi est une des raisons du déficit de la France.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette l'amendement II-CF1571 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendements II-CF1802 et II-CF1803 de Mme Alma Dufour*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Ces amendements visent à créer 900 postes de chargés de projets pour la bifurcation écologique, notamment au sein des directions départementales des territoires (DDT). On déplore un vrai manque de moyens humains sur l'ensemble du territoire pour la bifurcation écologique, notamment dans les plus petites communes, moins dotées que les grandes collectivités en compétences internes pour développer leurs projets d'urbanisme et d'économies d'énergie en ce sens. C'est une question

d'égalité républicaine dans l'accès à l'expertise sur les territoires. Les DDT étant bien identifiées par les petites communes, nous proposons de renforcer leurs services.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Ces amendements sont particulièrement pertinents car, si nous voulons, avec le Gouvernement, déployer le fonds vert, il faut disposer de moyens d'ingénierie. Cette demande nous est exprimée très fortement par les territoires et, après près d'un an de fonctionnement du fonds vert, on voit que les communes qui ne disposent pas d'ingénierie ont du mal à monter les dossiers et n'ont pas accès à ces ressources. Avec neuf agents de plus, les DDT, qui ne font plus aujourd'hui que du contrôle, pourront à nouveau avoir une action de conseil.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements II-CF1968 de M. Gérard Leseul et II-CF1800 de Mme Alma Dufour (discussion commune)*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Avec 1 571 événements technologiques, 250 incidents ou accidents dans des établissements Seveso, dont six accidents majeurs en 2021, notre département, qui comprend en outre le site Lubrizol, a connu de graves soucis. Nous avons eu un accord pour le renforcement des missions de contrôle effectuées sur ces sites, mais les inspections ne sont pas assez nombreuses, d'autant que la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) a d'autres missions. L'amendement tend donc à renforcer le nombre d'inspections et d'inspecteurs.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** La promesse d'Emmanuel Macron d'augmenter de 50 % le nombre d'inspections des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ne se traduit pas par une augmentation similaire des inspecteurs compétents – cette augmentation est en effet de 2 %. Pour pouvoir tenir l'objectif, la charge de travail de chaque inspecteur ICPE passe donc de quatorze contrôles en 2018 à vingt-et-un d'ici à 2027. Ce n'est pas du tout à la hauteur des enjeux qu'a rappelés M. Leseul.

L'accélération des implantations de sites industriels en France – que nous souhaitons aussi, car nous avons en commun des objectifs de relocalisation – ne peut pas se faire au mépris de la sécurité industrielle. Je vois que vous êtes agacés que nous prenions du temps pour évoquer cette question, mais elle est importante pour les personnes qui vivent dans les territoires qui ont connu des accidents industriels. Deux ans après Lubrizol, ma circonscription a encore connu un incident industriel de grande ampleur. Nous avons besoin de contrôler les sites et d'augmenter le nombre d'inspecteurs ICPE.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette successivement les amendements.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette successivement les amendements II-CF1804 et II-CF1801 de Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.*

*Amendement II-CF1903 de Mme Marie Pochon*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Cet amendement vise à augmenter le budget du plan France Ruralités afin de permettre l'investissement dans des bus au service des populations rurales, qui manquent cruellement de services publics de mobilité dignes de ce nom.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2211 de M. Jérôme Buisson*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Cet amendement vise à financer vingt EPR d'ici à 2050. Après avoir voulu arrêter le nucléaire français, Emmanuel Macron s'est finalement ravisé, avec ce projet de quatorze réacteurs. C'est néanmoins insuffisant par rapport aux enjeux de la décarbonation de l'énergie et de la réindustrialisation du pays.

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette successivement l'amendement II-CF1487 de M. Charles Fournier, les amendements en discussion commune II-CF252 de M. Pierre Meurin et II-CF395 de M. Franck Allisio, et l'amendement II-CF253 de M. Pierre Meurin.*

*Amendement II-CF1578 de Mme Anne Stambach-Terreoir*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à attribuer 5 millions supplémentaires à la Commission nationale du débat public (CNDP), dont le jaune budgétaire révèle une augmentation des missions, du fait de la multiplication des projets liés notamment à la transition énergétique en cours ou à la décarbonation de l'industrie, sans augmentation de son budget. On lui propose de faire face avec « des bouts de ficelle », l'appui de stagiaires ou une rationalisation des crédits. Ce n'est pas sérieux.

La CNDP doit avoir les moyens d'assurer ses missions dans de bonnes conditions, à savoir garantir le droit à l'information et à la participation du public à l'élaboration des projets qui ont des impacts environnementaux. C'est un outil capital d'acceptabilité des projets, notamment pour les énergies renouvelables, auxquelles la population est majoritairement favorable, mais pour lesquelles la participation populaire est nécessaire pour permettre aux porteurs de projets d'adapter leurs projets en fonction des besoins économiques, sociaux et environnementaux locaux.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2188 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Il tend à corriger la baisse des effectifs de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa), qui doit faire face à une forte augmentation du traitement des dossiers de poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile, avec 935 procès-verbaux dressés et transmis en 2022 et 576 pour les huit premiers mois de 2023, contre 290 en 2021. Qui plus est, après celui de Lille-Lesquin en 2021, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée devrait prochainement être soumis au contrôle spécifique de l'Acnusa. Il est donc proposé de restituer un ETP qui avait été supprimé durant la crise sanitaire.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1580 de M. Matthias Tavel, II-CF1782 de Mme Alma Dufour, II-CF1783 de Mme Clémence Guetté, II-CF2055 de Mme Julie Laernoës, II-CF1964 de M. Stéphane Delautrette, II-CF1402 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert, II-CF1064 et II-CF1065 de Mme Francesca Pasquini (discussion commune)*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** L'amendement d'appel II-CF1580 a pour objet de souligner que les moyens mis en œuvre pour la rénovation thermique des écoles sont insuffisants. Au mois de septembre, Emmanuel Macron a annoncé l'ambition de permettre aux collectivités de rénover 40 000 à 44 000 bâtiments scolaires dans les dix années à venir. Pour ce faire, il a dit vouloir flécher 500 millions d'euros du fonds vert. Or la ministre déléguée chargée des Collectivités territoriales et de la Ruralité, Dominique Faure, avait estimé le coût de ce chantier à 52 milliards d'euros. En d'autres termes, les besoins annuels pour assurer la rénovation thermique des écoles sont de 4 à 5 milliards d'euros d'ici à 2030. Nous sommes très loin du compte.

**Mme Julie Laernoes (Écolo-NUPES).** À l'instar des logements, les bâtiments tertiaires doivent être rénovés. Les collectivités territoriales n'ayant pas les subsides nécessaires pour rénover leur patrimoine, il faut leur en donner les moyens. L'ingénierie ainsi mobilisée peut tirer vers le haut la filière du bâtiment.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Les amendements II-CF1064 et II-CF1065 de ma collègue Francesca Pasquini visent à abonder le fonds vert pour la rénovation du bâti scolaire. Le premier tend à le porter à 1,3 milliard d'euros et le second, qui est un amendement de repli, à 1 milliard d'euros.

Lorsque nous avons consulté les maires à propos des 500 millions que le Gouvernement consacre à la rénovation du bâti scolaire, ils nous ont répondu que c'était de la « roupie de sanonnet ».

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** En quelques minutes, notre commission s'est prononcée sur 10 milliards d'euros, ce qui ruine la crédibilité de vos amendements lorsqu'ils sont raisonnables, et les rend inaudibles. Il serait intéressant de calculer, à la fin de la mission, le coût de toutes les mesures proposées sur le budget de l'État par les amendements de la NUPES. On comprend que les collègues qui s'expriment soient très investis chacun sur son sujet, mais quand on avance des montants de 10, 15 ou 20 milliards, c'est du délire !

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF1581 de M. Matthias Tavel*

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.** Avis favorable.

L'empilement des amendements peut en effet se traduire par des dépenses supérieures à ce qui serait souhaitable pour assurer un équilibre, mais vous avez l'air de découvrir que les sommes nécessaires à la transition écologique sont colossales et que, depuis des années, les chercheurs et les économistes alertent à ce propos. Avec les règles budgétaires actuelles, nous allons avoir un vrai problème pour atteindre le but et, si nous n'agissons pas, l'impact du changement climatique en France sera terrible.

L'année dernière, nous nous sommes entendus sur la rénovation énergétique des bâtiments et sur le ferroviaire. Pouvez-vous nier qu'il n'y ait pas en la matière des besoins colossaux ?

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** Je tiens à soutenir la position de Mme Bonnard : sur toutes les missions, c'est systématiquement la même chose. Ce matin,

c'étaient 82 milliards pour l'éducation. Cet après-midi, ce sont 90 milliards pour l'écologie. Et combien ce soir ?

Nous avons un problème de qualité du débat et des priorités, et de lisibilité pour les quelques personnes qui nous regardent. Ce que nous montrons aujourd'hui est une parodie !

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette l'amendement II-CF1108 de Mme Lisa Belluco.*

*Amendement II-CF2155 de M. Stéphane Delautrette*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Il vise à rehausser le montant des aides au déploiement du tri à la source des biodéchets pour les collectivités, afin d'aider ces dernières à accélérer le mouvement.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF2157 de M. Mickaël Bouloux et II-CF2015 de M. David Taupiac (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à déployer un label « villes à haute performance énergétique », sur le même principe que les « villes fleuries ».

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette successivement les amendements.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette successivement les amendements II-CF1146 de Mme Lisa Belluco et II-CF1658 de M. Hendrik Davi.*

*Amendement II-CF2040 de M. Jérémie Iordanoff*

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Il vise à la création d'un fonds pour la transition écologique des stations de ski.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Avis favorable.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** Cela me fait plaisir que vous vouliez donner de l'argent pour les stations de ski, mais j'ai très peur de ce qu'il y a derrière cet amendement.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette successivement les amendements II-CF2013 de M. David Taupiac, II-CF1659 de Mme Alma Dufour, II-CF1799 de Mme Catherine Couturier, II-CF2247 de la commission du développement durable et II-CF1053 de Mme Lisa Belluco.*

*Amendement II-CF2647 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Cet amendement tend à la création, à titre expérimental, d'un crédit mobilité. Cette expérimentation de trois ans ouvrirait droit aux régions de proposer un dispositif, financé par le fonds vert, permettant aux ménages mettant

au rebut leur véhicule de recevoir des crédits pour l'utilisation de solutions de mobilité partagée alternatives, telles que la location en courte durée ou en autopartage. L'expérimentation proposée a déjà été mise en œuvre au Royaume-Uni avec des résultats prometteurs.

Le montant de ces crédits sera déterminé ultérieurement par décret. Un rapport d'évaluation se prononçant sur la pertinence d'une généralisation serait réalisé par le Gouvernement dans un délai de six mois avant le terme de l'expérimentation.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2646 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Cet amendement a le même objectif que le précédent, mais fixe un chiffre inférieur pour le crédit mobilité proposé.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF244 de M. Pierre Meurin.*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Cet amendement vise à mobiliser plus de fonds pour la mobilité en milieu rural, à l'heure où l'on observe de vraies ruptures d'égalité en termes de développement des mobilités entre zones urbaines et zones rurales, notamment une moindre espérance de vie dans la ruralité, souvent liée au manque d'accès aux soins.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Je souscris à cet objectif, mais je ne pense pas qu'une ponction sur les crédits du plan Vélo soit la bonne stratégie. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement II-CF1650 de Mme Alma Dufour.*

*L'amendement II-CF2209 de M. Jérôme Buisson est retiré.*

*Amendement II-CF1640 de M. Loïc Prud'homme*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à ce que les sommes budgétées pour le ferroviaire soient allouées à la rénovation des petites lignes, comme la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Au lieu d'aller au Grand projet du Sud-Ouest (GPSO) en Nouvelle-Aquitaine, ou à la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Montpellier en Occitanie, ces moyens seraient bien mieux utilisés sur nos petites lignes du quotidien et permettraient de tendre vers plus de cohérence économique et écologique.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis favorable. Cet amendement ne coûte rien : il s'agit simplement de transférer des crédits d'un côté à l'autre.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette successivement les amendements II-CF1637 et II-CF1563 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendements identiques II-CF1815 de Mme Anne Stambach-Terreiroir et II-CF2794 de la commission des affaires économiques.*

**Mme Anne Stambach-Terreiroir (LFI-NUPES).** Cet amendement adopté en commission des affaires économiques vise à renforcer le soutien aux énergies renouvelables, à hauteur de 2 milliards. La France accuse un certain retard dans le déploiement de ces énergies : en 2020, elle était le seul pays de l'Union européenne à ne pas remplir les objectifs qu'elle s'était fixés, atteignant une part d'énergies renouvelables de 19,1 % au lieu de 23 % et, en 2022, de 20,7 %, donc largement en dessous des objectifs européens.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Cet amendement vise à fixer un objectif de 100 % d'énergies renouvelables. Nous avons sur ce point une divergence fondamentale, car cet objectif serait une impasse environnementale et énergétique. Nous sommes très fiers d'avoir obtenu au niveau européen la neutralité technologique et la possibilité de s'appuyer sur le nucléaire comme sur le renouvelable. Il était très important que le nucléaire ne soit plus un paria à Bruxelles, comme l'a très bien dit cette semaine notre collègue Antoine Armand.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Le Rassemblement national a opéré un revirement à 180 degrés en commission des affaires économiques, votant en faveur du scénario à 100 % d'énergies renouvelables et des 2 milliards supplémentaires. Je l'invite à émettre aujourd'hui le même vote.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendements identiques II-CF333 de M. Gérard Leseul et II-CF1642 de M. Sylvain Carrière*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Il vise donner une traduction budgétaire aux paroles du Président de la République et, récemment, du ministre Clément Beaune, qui se sont déclarés favorables à la création d'un pass rail, que nous défendons depuis plusieurs budgets.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Nous avons grand plaisir à voir qu'une proposition que nous faisons depuis très longtemps et qu'Eva Sas et moi-même avons présentée l'année dernière a été reprise. Nous nous interrogeons, en revanche, sur le financement de cette mesure, qui n'apparaît nulle part dans le PLF 2024. Seuls 10 millions d'euros, budgétés au titre de la sous-action 44-03 *Tarifs sociaux ferroviaires*, sont indiqués comme devant financer la nouvelle mesure pass jeunes. Avis favorable à cet amendement qui permettra d'abonder le bon programme.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement II-CF1798 de M. Gabriel Amard*

**Mme Anne Stambach-Terreiroir (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à lancer un plan d'investissement dans le patrimoine de production et le renouvellement des canalisations. Le taux de perce, qui est de 20 % en moyenne, peut monter jusqu'à 40 %, voire plus de 60 % dans les Outre-mer. Il est donc urgent d'agir.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Les investissements sont lourds, mais les économies seront importantes. Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements identiques II-CF1641 de M. Thomas Portes et II-CF1880 Mme Marie Pochon, amendements II-CF920, II-CF921 et II-CF922 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)*

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** L'amendement II-CF1641 vise à investir 1,5 milliard d'euros pour disposer d'un véritable réseau de trains de nuit. C'est bon pour le climat et pour les emplois, et cela fait économiser une nuit d'hébergement. Pour prévoir l'avenir, il faut fixer des priorités, et c'est précisément cela qui nous divise.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Les trains de nuit, c'est le voyage immobile : on s'endort en une demi-heure et, au réveil, on est arrivé ! Si nous voulons des transports décarbonés, cela vaut mieux que de prendre l'avion.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF2161 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** L'année dernière, dans le projet de loi de finances rectificatif et le projet de loi de finances pour 2023, nous avons réclamé à de nombreuses reprises ce plan de 100 milliards d'euros que réclamait le président de la SNCF lui-même. Il a fallu du temps, mais en début d'année, Mme la Première ministre a annoncé qu'elle acceptait finalement ce plan. Cependant, on n'en voit pas de traduction budgétaire suffisante. Si on additionne par ailleurs le report de 10 % de la part modale de fret sur le rail, on ne voit pas comment, avec cette enveloppe, Mme la Première ministre pourra honorer ses engagements, d'où notre proposition de renforcer les lignes budgétaires destinées au transport ferroviaire.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je ne peux qu'approuver. Quand on s'engage, on tient ses engagements. Sinon, on se dédit.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1780 et II-CF1779 de Mme Clémence Guetté*

**Mme Anne Stambach-Terre noir (LFI-NUPES).** Ces amendements ont chacun pour objet la création d'un fonds de sauvegarde et de développement destinés respectivement à l'industrie photovoltaïque et à l'industrie éolienne, pilotés par la Banque publique d'investissement. Ils répondent à une préoccupation de souveraineté industrielle dans ces secteurs d'avenir, cruciaux dans le contexte du dérèglement climatique. En 2018, le dumping social international a conduit à la délocalisation en Asie de l'assemblage des modules photovoltaïques de l'entreprise iséroise Photowatt. Il conviendrait d'éviter d'autres catastrophes de ce type.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Le développement du photovoltaïque est garanti par le mécanisme de garantie des prix du programme 345. Des *gigafactories* et dispositifs de défense commerciale sont à l'étude pour le développement de cette industrie. Chacun de ces amendements a un coût d'un milliard d'euros.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF581 de Mme Christine Arrighi et II-CF1646 de M. Thomas Portes (discussion commune)*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** La proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains présentée par Jean-Marc Zulesi, adoptée par notre

assemblée et par le Sénat, ne se voit attribuer qu'un financement de 765 millions d'euros sur cinq ans pour la phase d'études, dans le cadre des CPER. Que se passerait-il si un plan de financement présenté par une collectivité et labellisé par l'État ne recevait aucun financement ? La question écrite que j'ai adressée à M. Beaune pour lui demander s'il envisageait des avenants aux CPER n'a toujours pas reçu de réponse.

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Dans le contexte du déploiement des ZFE-m, qui excluront les véhicules les moins récents, il est essentiel de faire des SERM une priorité nationale, afin de garantir le droit à la mobilité. Aujourd'hui, 13,3 millions de personnes sont en situation de précarité en matière de mobilité et ne peuvent pas se déplacer comme bon leur semble. Il importe donc de doubler cette enveloppe de 700 millions d'euros, tant pour ces impératifs de droit à la mobilité que pour des enjeux environnementaux et, surtout, sanitaires.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF2212 de M. Jérôme Buisson*

**Mme Mathilde Paris (RN).** Il vise à la création d'une nouvelle ligne budgétaire destinée au financement du nucléaire de demain, notamment avec la relance du projet Astrid, ou réacteur rapide refroidi au sodium à visée industrielle, qui permettrait de faire fonctionner demain nos centrales nucléaires en circuit fermé, et donc de ne plus dépendre des combustibles tels que le plutonium et de régler la question des déchets nucléaires. Elisabeth Borne a décidé l'arrêt de ce projet, qu'il faut relancer.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Le projet Astrid est désormais derrière nous, mais le nouveau nucléaire et la gestion des déchets ne sont pas pour autant oubliés dans le budget, avec les programmes 190, 362 et 422, relatifs à la recherche. L'amendement qui nous est proposé a un coût de 651 millions d'euros et recueille un avis défavorable.

**Mme Julie Laernoes (Écolo-NUPES).** L'idée qu'il n'y aurait pas de déchets du nucléaire est un mythe, car le surgénérateur n'a jamais vu le jour et ne le verra jamais, et toutes les expérimentations qui ont été menées ont été un échec très coûteux en argent public. C'est un délire du Rassemblement national, qui pense que le nucléaire sauvera la planète, alors que c'est l'inverse qui est vrai.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Ne parlez pas de délire, chère collègue, car la personne pour qui vous avez travaillé pense qu'il faut mettre des antidépresseurs dans Iter pour que cela fonctionne. C'est tout à fait vrai, on pourra vérifier.

Le surgénérateur a fonctionné, et s'appelait Superphénix. Ce sont les socialistes qui l'ont fermé et c'est un scandale d'État. Par ailleurs, Astrid n'est pas derrière nous et devrait être devant nous. La Chine et la Russie avancent : il ne faut pas s'étonner que les démocraties décrochent, puisque vous offrez toute notre avance technologique à toutes les dictatures du monde, et nous leur courons derrière.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2165 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Cet amendement aurait dû être présenté en même temps que le II-CF2161, puisqu'il s'agit d'un amendement de repli de l'amendement précédent. Pour

des raisons de lisibilité budgétaire et pour traduire les engagements de Mme la Première ministre, il serait nécessaire d'identifier des crédits nouveaux, sinon sans quoi ces paroles ne sont que du bla-bla.

**Me Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** D'accord avec le bla-bla. Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements II-CF1781 de Mme Clémence Guetté*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Il vise à la création d'un fonds des énergies marines renouvelables, qui serait piloté par l'Ademe, afin de créer une souveraineté industrielle pour les énergies sous-marines et marines, qui sont des énergies d'avenir.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Pour ce qui concerne Astrid, le choix a été fait d'aller plutôt vers la fusion, industrie qui requiert des sommes tout aussi considérables et qui a plus d'avenir.

Un fort soutien s'exprime pour les énergies marines renouvelables, qui font déjà l'objet de vingt-trois projets financés pour près de 400 millions d'euros. Il n'est donc pas nécessaire, à ce stade, d'ajouter 500 millions d'euros, comme le propose votre amendement. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1787 de Mme Anne Stambach-Terreoir, II-CF1788 de M. Matthias Tavel et II-CF1790 de Mme Anne Stambach-Terreoir*

**Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NUPES).** Ces trois amendements visent à augmenter les crédits alloués à l'Office national des forêts (ONF), l'un pour créer 4 000 postes supplémentaires, le deuxième 2 000 et le troisième 1 000. Je rappelle que 38 % des effectifs de l'ONF ont été supprimés au cours de vingt dernières années, ce qui se traduit par plus de surface à gérer pour chaque agent, une diminution de la qualité de la gestion forestière et, bien sûr, une difficulté au travail et une perte de sens pour les agents.

Dans le budget pour 2024, le plafond d'emplois est stabilisé pour l'ONF : on entérine donc ces suppressions de postes, ce qui me paraît être irresponsable dans le contexte que nous connaissons : l'été a été marqué par de violents incendies dans le monde entier, la superficie de New York a brûlé en Grèce et le mois de septembre a été le plus chaud jamais enregistré. Il y a donc urgence à redonner à l'Office national des forêts les moyens d'exercer sa mission.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Emmanuel Macron veut planter un milliard d'arbres ; il faudra donc du personnel ! Plus sérieusement, les forêts sont des puits de carbone et il faut donc faire en sorte que l'ONF soit renforcé.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement II-CF2167 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Cet amendement a déjà été discuté à propos des ZFE. La création d'un chèque entretien-réparation responsable nous semble indispensable pour permettre aux personnes à très faibles revenus de réparer et d'entretenir leurs véhicules, pour moins polluer, moins consommer et rouler dans de bonnes conditions de sécurité.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Contre les avis des rapporteurs spéciaux, elle rejette successivement les amendements II-CF1773 de Mme Anne Stambach-Terrenoir, II-CF1654 et II-CF1648 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendements II-CF201 de la commission du développement durable, II-CF2205 de Mme Julie Laernoès, II-CF1478 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert et II-CF2795 de la commission des affaires économiques (discussion commune)*

**Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis.** L'amendement II-CF201 propose de financer la création d'un fonds de garantie à hauteur de 50 millions d'euros, hors dotation du fonds Chaleur, pour encourager la récupération de la chaleur fatale, qui représente un potentiel considérable d'économies d'énergie, mais pour laquelle on compte encore très peu de porteurs de projets.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** L'amendement II-CF1478 vise à la création d'un fonds de 50 millions d'euros pour la valorisation de la chaleur fatale résiduelle, qui pourrait couvrir 15 % de notre consommation. Avec l'amendement adopté par la commission des finances à propos du fonds Chaleur, c'est une bonne nouvelle pour les énergies et la chaleur renouvelables.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Tous les élus de zones industrielles sont évidemment sensibles à la valorisation de la chaleur fatale, qui consiste à récupérer la chaleur industrielle. Il me semblerait toutefois préférable d'abonder les crédits de l'Ademe que de créer un nouveau programme.

Le fonds Chaleur a permis une accélération des projets de production sur la période 2009-2022, avec 7 100 opérations d'investissement dans des projets touchant les énergies renouvelables ou de récupération, pour une production totale de 42,6 térawattheures, et un montant d'investissements de 12,4 milliards d'euros. Les crédits du fonds Chaleur étant confortés dans ce PLF, je vous invite à retirer vos amendements.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Le fonds Chaleur de l'Ademe est utile pour créer des réseaux de chaleur, mais nous vous parlons ici de la récupération d'une chaleur industrielle déjà produite, qui pourrait être utilisée pour chauffer les bâtiments et les maisons. Ce n'est pas du tout le même processus, ni le même usage. Si vous me permettez, monsieur le rapporteur spécial, vous faites une erreur d'appréciation. Mon amendement, comme celui de ma collègue Marjolaine Meynier-Millefert en commission du développement durable, a été adopté par l'ensemble des députés du groupe Renaissance de la commission des affaires économiques.

*La commission rejette successivement les amendements.*

### **Article 35 et état B (suite)**

*Amendement II-CF2224 de M. Sébastien Peytavie*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1963 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Cet amendement propose de créer une autorité de sûreté des sites Seveso, sur le modèle de l’Autorité de sûreté nucléaire (ASN).

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial** (*Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, du développement et de la mobilité durable ; Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires*). J’émet un avis favorable, mais la priorité est de renforcer les contrôles en augmentant le nombre d’inspecteurs qui, selon nos estimations, doit atteindre 8 000.

*La commission rejette l’amendement.*

*Amendement II-CF1584 de M. Emmanuel Fernandes*

**M. Emmanuel Fernandes (LFI-NUPES).** Cet amendement propose d’engager les crédits nécessaires pour financer le déstockage du site d’enfouissement des déchets dangereux de Stocamine et donc d’honorer une promesse de l’État puisque le projet d’enfouissement des déchets n’a été autorisé il y a vingt-six ans qu’à la condition de la réversibilité du stockage. Le déstockage est nécessaire : 42 000 tonnes de déchets industriels enfouis dans des galeries vont contaminer inéluctablement la nappe phréatique rhénane qui alimente en eau 8 millions d’Européens. Le déstockage est possible : les solutions techniques existent, – trois entreprises ont répondu à un appel à projet de la région Grand Est – et les travaux de déstockage ne présentent pas plus de risques que ceux d’enfouissement.

**M. Patrick Hetzel (LR).** L’enfouissement des déchets à Stocamine pose un vrai problème. Je rappelle que la collectivité européenne d’Alsace ne souhaitait pas que les déchets soient enfouis, mais le Gouvernement a malheureusement décidé, de façon unilatérale, d’enfouir les déchets.

*Contre l’avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l’amendement.*

*Amendements identiques II-CF292 de la commission du développement durable et II-CF1889 de M. Stéphane Lenormand*

**M. Stéphane Lenormand (LIOT).** Je rappelle que les outre-mer représentent environ 80 % de la biodiversité française et que leur superficie maritime s’étend sur plus de 10 millions de kilomètres carrés. Le caractère insulaire de la plupart des collectivités d’outre-mer les expose davantage que l’Hexagone aux effets imminents du changement climatique, montée des eaux et plus grande fréquence des catastrophes notamment.

Dans ces conditions, nous proposons de créer un nouveau programme *Biodiversité en outre-mer* sur lequel 80 % des crédits de l’action 7 *Gestion des milieux et biodiversité* du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* seraient fléchés.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Cet amendement a fait l’objet d’un consensus au sein de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire. Avis favorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement II-CF1955 de M. Bertrand Petit*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est instable et fragile, alors qu'elle doit jouer un rôle de plus en plus important dans les questions liées aux mobilités durables. Nous proposons donc par cet amendement d'augmenter son budget de 250 millions d'euros.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale (Infrastructures et services de transports et budget annexe Contrôle et exploitation aériens).** J'émetts un avis favorable, en espérant, s'il est adopté, que les financements supplémentaires prévus par l'amendement seront affectés aux transports à faible impact environnemental, car le Parlement n'exerce aucun contrôle sur l'emploi des crédits affectés à cet organisme.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1485 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert*

**Mme Danielle Brulebois (RE).** Cet amendement propose la création d'un fonds pour la rénovation énergétique du parc tertiaire privé, qui serait opéré par l'Agence de la transition écologique (Ademe).

**M. David Amiel, rapporteur spécial (Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie et compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale).** J'émetts un avis défavorable, car il existe déjà plusieurs dispositifs d'aide au parc tertiaire, comme le crédit d'impôt en faveur de la rénovation énergétique des bâtiments tertiaires d'entreprise.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2166 de M. Gérard Leseul*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Cet amendement propose un véritable prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule moins émetteur en finançant la garantie de l'État. Le dispositif du prêt à taux zéro existant dans la loi « climat et résilience » est en effet insuffisant.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Je partage avec vous l'objectif d'une garantie adossée aux prêts à taux zéro. Toutefois, le financement de 180 millions que vous proposez me paraît trop élevé au regard du faible taux de sinistralité. Par ailleurs, vous aviez déjà déposé un amendement similaire au projet de loi de finances pour 2023. Depuis, plusieurs décrets ont été publiés et une première convention sur le PTZ mobilité a été signée. Je ne souhaite pas que des dispositions que nous pourrions voter viennent retarder le déploiement de ces prêts.

*La commission rejette l'amendement.*

**Mme Émilie Bonnavard (LR).** Pouvons-nous essayer de maintenir le rythme d'un amendement défendu sur trois ?

**M. Jean-René Cazeneuve, président.** Je vous remercie pour ce rappel, car nous avons effectivement un programme très chargé.

*Amendement II-CF1969 de M. Stéphane Delautrette*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement propose d'instaurer un fonds destiné à financer directement le déploiement de bornes de recharge électrique afin d'accélérer la décarbonation.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Un appel à projet du plan France 2030, doté d'une enveloppe de 300 millions d'euros jusqu'à la fin 2024, a été lancé pour le déploiement de bornes de recharge rapide. On observe en outre une accélération considérable du déploiement de ces bornes. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette l'amendement II-CF2180 de Mme Mathilde Paris.*

*Amendement II-CF2169 de M. Philippe Naillet*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Il vise à dédier un fonds spécifique aux projets de décarbonation des mobilités dans les territoires ultramarins. Dans le cadre des services express régionaux métropolitains (SERM), aucune disposition concernant les outre-mer n'a en effet été votée.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Cet amendement est très intéressant et, bien que nous n'ayons pas expertisé ce sujet dans le cadre des travaux que j'ai menés avec Mme Eva Sas, j'émet un avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1491 de M. David Taupiac*

**M. David Taupiac (LIOT).** Cet amendement vise à allouer une partie du budget du fonds vert pour faire émerger 2 000 logements socialement innovants.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Le dispositif prévu par cet amendement est très intéressant. J'espère que le soutien apporté par le Président de la République aux expérimentations locales convaincra nos collègues de la majorité de le voter. Avis favorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF580 de Mme Christine Arrighi.*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Les auteurs de cet amendement souhaitent attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de mettre en lumière les actions en faveur de la marche et de développer une ingénierie territoriale favorable au développement de sa pratique et à la recherche sur son sujet.

À défaut de pouvoir créer une action spécifique à la promotion de la marche, nous proposons de créer un nouveau programme *Mise en lumière, promotion et valorisation de la marche*, doté d'un budget de 350 millions d'euros sur sept ans.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1567 de M. Sylvain Carrière*

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Cet amendement propose la mise en place d'un guichet unique chargé de centraliser les aides à la conversion vers des véhicules à faible émission et à faible impact environnemental, qui sont aujourd'hui peu connues du grand public. Il devra bien évidemment être conjugué avec le développement massif des transports en commun, qui est un préalable à l'efficacité des zones à faibles émissions (ZFE).

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Nous devons effectivement réfléchir à un tel guichet unique, mais cette décision relève du pouvoir exécutif et devra être coconstruite par le Gouvernement et les collectivités.

Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement II-CF2204 de Mme Sandrine Rousseau.*

*Amendement II-CF1579 de Mme Anne Stambach-Terrenoir*

**Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NUPES).** Il vise à financer à hauteur de 15 millions d'euros la création d'un refuge marin pour accueillir les dauphins captifs. Nous devons en effet anticiper la fin de la captivité des dauphins en 2027, prévue par la loi du 30 novembre 2021 visant à lutter contre la maltraitance animale et conforter le lien entre les animaux et les hommes, car il existe un risque que ces animaux soient transférés dans des pays où les standards de bien-être animal sont quasi inexistantes.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette l'amendement II-CF1811 de Mme Aurélie Trouvé.*

*Amendements II-CF342 et II-CF346 de M. Stéphane Lenormand*

**M. Stéphane Lenormand (LIOT).** L'amendement II-CF342 propose un crédit de 2 millions d'euros qui serait accordé à titre exceptionnel à la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon qui a déjà réalisé des travaux d'urgence à la suite de plusieurs tempêtes et qui doit encore réaliser des travaux de consolidation de plusieurs points sensibles aux tempêtes.

L'amendement II-CF346 propose d'allouer des crédits afin de pérenniser le dernier poste de chercheur sur la biodiversité de l'archipel à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), que le ministère de l'Enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation souhaite supprimer.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette successivement les deux amendements.*

*Amendement II-CF326 de M. Jean-Philippe Tanguy*

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Cet amendement d'appel pose la question de l'investissement dans des porte-conteneurs nucléaires. Ceux-ci ont déjà existé, mais ils sont devenus moins rentables que les porte-conteneurs polluants, et Naval Group possède l'expertise pour les développer assez rapidement. Ils présentent l'avantage d'éviter la pollution au dioxyde de carbone et à d'autres particules fines dangereuses, ainsi que les marées noires.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale (Affaires maritimes, pêche et aquaculture).** Je partage avec vous la nécessité d'agir rapidement en faveur de la décarbonation des transports maritimes français et je soutiens la filière nucléaire. Toutefois, le coût d'investissement et d'exploitation des moteurs nucléaires est très important. Par ailleurs, des travaux en lien avec la feuille de route de décarbonation du secteur maritime, qui portent

notamment sur le transport de marchandises par la voile ou l'électrique, sont en cours depuis avril dernier et il conviendrait d'en attendre la fin. Pour ces deux raisons, mon avis est défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2206 de Mme Julie Laernoès*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Cet amendement vise à soutenir l'expérimentation du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, qui est déjà en cours pour les aéroports Charles-de-Gaulle et Orly, pour l'étendre à d'autres aéroports. Ce fonds permettrait de mieux insonoriser les logements et les équipements publics.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Étant sensible aux conséquences du trafic aérien sur la santé des riverains d'aéroport, je suis favorable à cet amendement.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Il me semble que cet amendement est déjà satisfait par l'adoption de l'amendement II-CF305, qui augmente d'un million d'euros les crédits du Conseil national du bruit (CNB).

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2064 de Mme Julie Laernoès*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Je propose de créer une mission de préfiguration de la Banque de la rénovation énergétique afin de faciliter l'accès au crédit privé à ceux qui souhaitent faire aboutir leurs projets de rénovation mais qui ne disposent pas de ressources suffisantes.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Il est nécessaire de s'appuyer davantage sur les dispositifs de prêts bancaires pour financer la rénovation énergétique, mais le secteur bancaire ne joue pas encore suffisamment le jeu. Une réflexion sur la structuration d'une offre bancaire adaptée serait donc la bienvenue. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement II-CF2064.*

*En conséquence, l'amendement II-CF1325 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert tombe.*

*Amendement II-CF2159 de Mme Marie-Noëlle Battistel*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Il vise à créer un fonds pour la transition écologique des stations de ski de basse et de moyenne altitudes confrontées à la baisse du niveau d enneigement. Il ne s'agit pas de financer la neige artificielle, mais bien de favoriser l'adaptation.

**Mme Émilie Bonnard (LR).** Je soutiens cet amendement, car je sais que Mme Battistel connaît très bien le monde économique des stations de ski et qu'elle n'est pas opposée à l'utilisation de neige de culture.

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, la commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF2645 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Je propose d'augmenter les crédits de soutien aux appels à projet de développement des transports collectifs en site propre, qui fonctionnent très bien, mais dont le budget est insuffisant pour répondre aux ambitions élevées des autorités organisatrices de la mobilité.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF2782 de Mme Alma Dufour.*

**M. Jean-René Cazeneuve, président.** Nous en venons aux explications de vote sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial (Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie et compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale).** Nous appelons à un vote favorable car les crédits de la mission permettent de poursuivre nos efforts dans la voie de la décarbonation grâce à une approche rationnelle du développement industriel : garantie de prix des énergies renouvelables compatibles avec le cadre européen ; financement de nouvelles actions au profit de sources d'énergie naissantes ; maintien des boucliers nécessaires.

**Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale (Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires).** Nous nous réjouissons de voir le budget de cette mission financer des équivalents temps plein (ETP) supplémentaires chez différents opérateurs. Malgré ce progrès, nous regrettons que les sommes budgétées ne soient pas à la hauteur de l'enjeu de l'adaptation au changement climatique. Pour cette raison, nous ne voterons pas les crédits de la mission.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Les ambitions du Gouvernement en matière de planification écologique, qui se sont traduites par diverses annonces, notamment de Mme la Première ministre, ne trouvent pas de traduction concrète dans le budget de cette mission. Nous appelons donc à voter contre ce budget.

**Mme Christine Decodts, rapporteure spéciale.** Je suis fière de ce budget, qui permet de poursuivre les efforts de l'État en faveur de la sécurité maritime, de la formation maritime, de la préservation de l'environnement marin et du soutien économique à la flotte de commerce.

**M. Mathieu Lefèvre (RE).** Nous pouvons avoir des divergences sur la définition des besoins, mais il faut reconnaître que ce budget est le meilleur budget pour l'écologie de toute la V<sup>e</sup> République. Les crédits alloués à la gestion de l'eau, à la préservation de la biodiversité, au verdissement des infrastructures de transport, à la rénovation énergétique des logements ou encore au fonds Verts sont tous en hausse. Nous voterons donc en faveur de ce budget.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Ce budget présente certes une augmentation historique, mais vos choix technologiques ne sont pas les bons et nous ne partageons pas votre conception de la planification écologique, qui repose sur une trop grande confiance faite au marché. Nous voterons donc contre.

**Mme Alma Dufour (LFI-NUPES).** Il est normal que ce budget soit en augmentation car l'urgence climatique se fait plus pressante et il faut rattraper le retard accumulé au cours

des vingt dernières années. Néanmoins, le Haut Conseil pour le climat souligne qu'il est très probable que nous n'atteignons pas nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 avec la trajectoire actuelle. Nous saluons l'augmentation, mais elle n'est pas suffisante. Les sommes en jeu sont tellement colossales qu'il faut changer les règles de l'endettement ou de la fiscalité des très gros patrimoines. Le groupe LFI-NUPES ne votera donc pas les crédits de cette mission.

Présidence de M. Éric Coquerel

**Mme Émilie Bonnard (LR).** La moitié de nos émissions de gaz à effet de serre sont dues à nos importations. Nous devrions donc tous travailler d'abord à l'accompagnement à la relocalisation de nos entreprises en leur simplifiant la tâche. J'ajoute que la hausse du budget est largement financée par la fin du bouclier tarifaire et que la question se pose de l'efficacité des dépenses qu'elle finance. Je regrette enfin que nous n'ayons pas parlé davantage du ferroviaire. Nous ne voterons pas les crédits de cette mission.

**Mme Perrine Goulet (Dem).** Nous saluons un budget au service de la transition écologique : 760 ETP supplémentaires au sein des opérateurs et des services ministériels ; recrutement de 100 chefs de projet dans le cadre de Villages d'avenir pour soutenir les communes rurales ; renforcement du fonds Vert avec 2,5 milliards d'autorisations d'engagement. Les moyens de l'AFITF sont en augmentation de 0,8 milliard d'euros, ce qui est une bonne nouvelle, mais il nous faudra toutefois engager un effort significatif sur le fret ferroviaire et nous serons vigilants à l'évolution de ces efforts dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER).

Nous voterons les crédits de cette mission.

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Nous regrettons vivement que nos amendements votés en commission du développement durable aient été rejetés ici.

Selon le rapport Pisani-Ferry-Mahfouz, la neutralité carbone de la France nécessite une enveloppe de 30 milliards d'euros. Selon le Haut Conseil pour le climat, il faut des financements substantiels pour atteindre nos objectifs environnementaux. Quant au Conseil d'orientation des infrastructures, il pousse pour une meilleure régénération des infrastructures ferroviaires, ce que nous ne voyons pas dans la mission budgétaire.

Si l'engagement annoncé de 10 milliards d'euros supplémentaires pour le financement de la transition écologique, dont 7 milliards dans le budget pour 2024, semble marquer une inflexion, dans le détail, on constate des incohérences et des lacunes importantes. Je répète que le besoin de financement de 30 milliards que je viens d'évoquer correspond uniquement à la neutralité carbone de la France, donc à la seule limitation des émissions de gaz à effet de serre.

**M. François Jolivet (HOR).** Le groupe Horizons et apparentés votera ce budget, pour trois raisons.

Premièrement, il représente un effort sans commune mesure pour l'isolation du bâti ; dans ce domaine, on parle toujours des dispositifs de l'Anah, mais il ne faut pas oublier l'apport direct de l'État, qui est d'ailleurs l'un des premiers pollueurs à cet égard.

Deuxièmement, si le budget n'est pas parfait, il témoigne d'un vrai progrès s'agissant de la mobilité durable et abordable, confirmé par l'ensemble des experts du domaine – lorsqu'on les écoute.

Troisièmement, nous développons de nouveaux outils de prise en compte de la biodiversité et de sécurité industrielle.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** On nous a annoncé 7 milliards pour l'écologie pour 2024, mais le Gouvernement ne documente que 6,7 milliards dans le PLF.

En outre, 7 milliards sont très insuffisants pour honorer nos engagements en matière climatique et être dans les ordres de grandeur fixés par le rapport Mahfouz-Pisani-Ferry. Selon nos analyses sectorielles, il faudrait plutôt 14 milliards.

Enfin, dans les 7 milliards, le Gouvernement fait la part belle aux entreprises – plus d'un quart des financements va à ArcelorMittal, Total ou Engie – mais néglige l'accompagnement des ménages, ce qui explique la faiblesse de la hausse des crédits de la mission : 540 millions supplémentaires seulement hors programme 345. Pour MaPrimeRénov', les crédits n'augmentent que de 500 millions et le soutien au ferroviaire ne bénéficie que de 314 millions d'euros supplémentaires. Le Gouvernement parle de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire, les RER métropolitains et le pass rail, mais peu de moyens sont inscrits dans le budget pour financer ces annonces. On est encore et toujours dans la communication.

Pour ces raisons, le groupe Écologiste votera contre les crédits de la mission *Écologie*.

*La commission rejette les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables modifiés.*

**Article 38 et état G : Objectifs et indicateurs de performance**

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette successivement les amendements II-CF324 et II-CF325 de M. Jean-Philippe Tanguy.*

**Article 50 : Évolution de la prime de transition énergétique dite MaPrimeRénov'**

*Amendements identiques II-CF1440 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert et II-CF2063 de Mme Julie Laernoës, amendements II-CF1448 et II-CF1456 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert (discussion commune)*

**Mme Danielle Brulebois (RE).** Les caractéristiques et conditions d'octroi de MaPrimeRénov', ainsi que les conditions et modalités suivant lesquelles l'Anah attribue cette prime, habilite les mandataires et prononce des sanctions, sont définis par décret. Il convient de replacer MaPrimeRénov' au cœur des dispositifs législatifs concourant à la programmation et à la planification écologiques.

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** Il faudrait en effet caractériser le rôle de MaPrimeRénov' dans la loi de programmation sur l'énergie et le climat.

Même si les crédits sont en hausse, le fait que cette loi de programmation n'existe pas dans le contexte écologique et climatique auquel nous faisons face reste ahurissant, surtout après que les groupes de travail ont formulé leurs propositions. Nous l'attendons de pied ferme.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** La loi de programmation sur l'énergie et le climat détaillera nécessairement les grandes orientations en matière de rénovation énergétique et les moyens qui lui seront alloués – la loi de programmation des finances publiques prévoit que la loi de programmation sur l'énergie et le climat inclut une dimension budgétaire. Mais

s'il s'agit de mentionner dans la loi de programmation sur l'énergie et le climat les paramètres précis de MaPrimeRénov', c'est autre chose : il me paraîtrait excessif de les figer sur cinq ans ; de plus, si nous avons besoin de planification budgétaire et écologique, certains éléments relèvent tout de même du règlement.

Ne soyons pas plus « pisani-ferrystes » que Pisani-Ferry lui-même : il a publiquement estimé, sur la base de son rapport, que le compte y était pour 2024 en matière de financement de la transition écologique.

**Mme Eva Sas (Écolo-NUPES).** Je n'ai jamais entendu M. Pisani-Ferry dire cela. Nous l'avons auditionné et il est tout à fait d'accord pour dire que sur les 25 à 34 milliards d'euros d'investissement public nécessaire, il faudrait environ deux tiers de financements d'État ; on n'y est pas du tout.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Il parle de 25 à 34 milliards d'euros à l'horizon 2030. Son rapport prévoit une montée en charge – c'est d'ailleurs toute sa richesse – et pour 2024, selon lui, le compte y est, même s'il y aura évidemment des défis pour les années suivantes.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements identiques II-CF1390 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert et II-CF2057 de Mme Julie Laernoës*

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** Dans le cadre de la réforme de MaPrimeRénov', concernant le pilier « performance », il s'agit de contrôler le changement de classe énergétique une fois les travaux effectués.

*Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette les amendements.*

*Amendement II-CF2061 de Mme Julie Laernoës*

**Mme Julie Laernoës (Écolo-NUPES).** Nous voudrions exclure du nouveau pilier « efficacité » de MaPrimeRénov', limité aux monogestes et changements de chauffage, non seulement les passoires énergétiques, mais aussi les logements E, au profil très proche.

**M. David Amiel, rapporteur spécial.** Il y a ceux qui pensent qu'il faut cesser le financement par gestes si on veut encourager les rénovations globales et ceux qui estiment que si l'on impose uniquement des rénovations performantes, beaucoup risquent de ne rien faire du tout. Ce PLF cible massivement les rénovations performantes, mais l'amendement irait trop loin pour nombre de nos concitoyens. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte l'article 50 non modifié.*

**Article 51 :** *Prolongation complémentaire du congé d'accompagnement spécifique des salariés dans le cadre de la fermeture des centrales à charbon*

*La commission adopte l'article 51 non modifié.*

**Article 52 :** *Prolongation temporaire du bouclier tarifaire sur l'électricité et modification des conditions d'établissement des tarifs réglementés de vente de l'électricité*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, la commission rejette l'amendement II-CF406 de Mme Lise Magnier.*

*Elle adopte l'article 52 non modifié.*

#### **Après l'article 52**

*Amendement II-CF1075 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Cet amendement vise à ne plus permettre aux agences de l'eau de financer les mégabassines. Si des bassines sont construites, elles doivent l'être par les seules – et rares – personnes qui en profiteront.

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Favorable.

**Mme Émilie Bonnivard (LR).** Je propose que l'on supprime également le financement de l'OFB (Office français de la biodiversité) par les agences de l'eau. Normalement, les fonds de ces dernières sont destinés à l'eau.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1590 de M. Aymeric Caron*

**M. Sébastien Rome, rapporteur spécial.** Sagesse.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF916 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Il s'agit de ne plus permettre que 1 euro d'argent public aille à des projets climaticides et inutiles comme la construction de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) ou d'autoroutes, qui perturbent nos écosystèmes et notre biodiversité. Il n'est plus possible qu'un tel flot d'argent public finance des projets à rebours de ce qu'exige la crise écologique que nous vivons.

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, elle rejette l'amendement II-CF1570 de M. Sylvain Carrière.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Sébastien Rome, elle rejette l'amendement II-CF1805 de M. Matthias Tavel.*

*Elle rejette l'amendement II-CF1820 de Mme Alma Dufour, rapporteure spéciale.*

*Amendement II-CF159 de la commission du développement durable.*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Avis favorable à cette demande de rapport sur les financements des investissements supplémentaires de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire : je suis moi-même très curieuse de découvrir les modalités des financements supplémentaires annoncés, qui sont absolument indispensables.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1093 de Mme Cyrielle Chatelain.*

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** C'est une demande de rapport sur un plan Volets. Cela peut paraître dérisoire, mais les volets sont nécessaires dans le contexte du réchauffement climatique pour lutter contre l'utilisation de la climatisation l'été, qui accroît notre consommation énergétique. Les accompagnateurs France Rénov' demandent d'ailleurs des volets extérieurs. L'idée est que l'industrie française produise suffisamment de volets pour équiper tous nos bâtiments.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Cela n'a rien de dérisoire, mais le travail serait colossal ! La planification ne veut pas nécessairement dire qu'il convient de se lancer dans des entreprises aussi gigantesques. En outre, il existe déjà une multitude de dispositifs correspondant à cette préoccupation fondamentale : la TVA à taux réduit, MaPrimeRénov', l'éco-PTZ, les certificats d'économie d'énergie (CEE), sans parler des aides locales.

Avis défavorable.

**Mme Julie Laernoès (Écolo-NUPES).** Le rapport d'information que j'ai rédigé avec Marjolaine Meynier-Millefert montre que la filière du bâtiment n'est pas mature pour relever tous les défis de la massification lorsqu'il s'agit de protéger nos logements du réchauffement climatique et de limiter la consommation énergétique. C'est en vue de l'y préparer que nous demandons un rapport. Il ne coûtera pas 1 euro.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, elle rejette l'amendement II-CF1498 de Mme Sophie Taillé-Polian.*

*Contre l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, elle rejette l'amendement II-CF1565 de M. Sylvain Carrière.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, elle rejette l'amendement II-CF1569 de M. Sylvain Carrière.*

*Amendement II-CF1582 de M. Emmanuel Fernandes*

**M. Emmanuel Fernandes (LFI-NUPES).** « Il est trop tard pour envisager un déstockage, compte tenu de l'état de dégradation des galeries » : c'est l'argument massue que brandit le ministre pour forcer à l'enfouissement définitif des déchets dangereux de Stocamine. Cette excuse est factuellement fautive et la situation semble avoir été délibérément organisée. En effet, alors que l'article 7 de l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation du site, en 1997, oblige à l'entretien des galeries pour permettre le retrait des déchets, des expertises relèvent une carence d'entretien depuis plusieurs années.

Y a-t-il eu un sabotage passif de la part des pouvoirs publics dans le but d'imposer l'enfouissement définitif des déchets ? Il convient de faire toute la lumière sur l'ampleur des moyens déployés pour entretenir le site au regard des véritables besoins. C'est le sens de notre demande de rapport.

Il y a un risque d'écocide. En jouant la montre pour laisser les galeries se détériorer, les pouvoirs publics veulent contraindre à une solution dangereuse : des sarcophages en béton dont l'étanchéité ne peut être prouvée.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Dans ce dossier complexe, nous attendons une procédure d'autorisation environnementale qui doit être disponible à l'automne 2023. Défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1583 de M. Emmanuel Fernandes*

**M. Emmanuel Fernandes (LFI-NUPE).** Dans un futur proche, les galeries de Stocamine seront totalement noyées par l'eau située en contre-haut, laquelle s'infiltrera par les fissures créées par le renfermement des galeries de stockage. Cela entraînera la dissolution des déchets dangereux, qui seront expulsés par le même processus, du fait d'un effet seringue, jusqu'à la nappe phréatique rhénane. Aucune étude scientifique ne démontre l'étanchéité des sarcophages en béton proposés par Christophe Béchu.

Les incertitudes sont nombreuses. La rupture du cuvelage du puits Joseph est probable, sans parler des effets cocktail des déchets entre eux une fois au contact de l'eau ou des mouvements telluriques issus de l'effondrement des galeries et des mines avoisinantes. Le coût de l'enfouissement définitif des déchets est évalué à 160 millions d'euros ; à ce montant déjà élevé doivent s'ajouter les conséquences économiques de la pollution de la nappe. Celle-ci est utilisée par 89 unités de distribution d'eau et alimente 434 communes et de nombreuses industries, notamment brassicole.

L'évaluation du coût de ces pollutions mettra en perspective le coût d'un déstockage maximal des déchets.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Je suis député lorrain et j'ai une partie de ma famille sur place : ce dossier a toute mon attention. Le problème est qu'il faut arbitrer entre deux mauvaises solutions : un déstockage qui exposerait les travailleurs à des risques professionnels exceptionnels, et la réalisation, dans le temps du confinement, des travaux annexes que vous évoquez – c'est l'option retenue pour le moment par le Gouvernement. Il est proposé de continuer à étudier la solution sans passer par un rapport.

**M. le président Éric Coquerel.** Quand il y a deux mauvaises solutions, il ne me paraît pas extrémiste de demander un rapport.

**M. Emmanuel Lacresse, rapporteur spécial.** Comme l'a très bien expliqué l'auteur de l'amendement, le Gouvernement a rendu son arbitrage, au profit de la sécurité des salariés qui seraient exposés par le déstockage.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial Emmanuel Lacresse, elle rejette l'amendement II-CF1585 de M. Matthias Tavel.*

*Amendement II-CF1645 de M. Gabriel Amard*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Il s'agit d'une demande de rapport sur le financement du Lyon-Turin. La documentation budgétaire est très peu loquace à ce sujet. Le ministre des transports m'a indiqué lors de son audition que l'État était prêt à s'engager à hauteur de 3 milliards d'euros, à parité avec les collectivités une fois déduites les subventions européennes. Mais nous n'avons pas le détail de tout cela. Le rapport pourrait servir tant aux défenseurs du Lyon-Turin qu'à ses opposants.

Avis favorable.

**Mme Émilie Bonivard (LR).** En ce qui concerne le financement du tunnel de base, en cours de construction, tous les éléments sont disponibles. Il ne faudrait pas laisser penser qu'il y a de l'opacité au sujet de cette infrastructure. La phase de financement des études d'avant-projet détaillé va commencer ; elle prendra cinq ou six ans.

En ce qui concerne le financement des accès, je suis favorable à l'amendement : quelle que soit notre position, nous avons impérativement besoin d'y voir clair.

Quant à la partie concernant le financement par les collectivités d'une infrastructure européenne de fret qui ne bénéficie pas aux populations locales, je reste très mesurée. Il faut un financement européen massif et la solidarité nationale.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF1655 de M. Thomas Portes*

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** L'importance du rôle de l'AFITF a des conséquences sur le respect des principes budgétaires. Avis favorable.

**M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général.** La rapporteure spéciale est choquée que l'on ait voté à l'instant contre une demande de rapport, mais cela ne l'a pas choquée de voter tout à l'heure avec le Rassemblement national contre les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* et ses 7 milliards d'euros supplémentaires destinés à l'écologie. Vous avez la contestation sélective !

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement II-CF160 de la commission du développement durable*

**Mme Danielle Brulebois (RE).** Il demande un rapport sur le maillage des lignes ferroviaires opérationnelles, supprimées ou suspendues, pour une vision globale de la desserte fine de tout le territoire.

Le déploiement des SERM est une chance pour les territoires en périphérie des grandes villes afin de relier les métropoles, mais il existe des lignes, notamment TGV, aujourd'hui suspendues, qui desservent des territoires et départements ruraux et reliaient entre elles des villes-préfectures. Elles ne demandent aucun investissement supplémentaire. Il semble opportun de cartographier ces lignes afin d'envisager leur rétablissement.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Le financement des SERM n'est que pour cinq ans et ne concerne que des études. Le rapport en question pourrait contribuer à accélérer leur déploiement. Favorable.

**M. Jean-Philippe Tanguy (RN).** Je ne comprends pas très bien cet amendement. J'ose espérer que le ministère des transports a déjà cette liste ! Sinon, c'est très inquiétant.

*La commission rejette l'amendement.*

*Contrairement à l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission rejette l'amendement II-CF2796 de la commission des affaires économiques.*

**Article 36 et état C : Crédits des budgets annexes**

Suivant l'avis de la rapporteure spéciale Christine Arrighi, la commission **rejette** l'amendement II-CF1599 de Mme Clémence Guetté.

Elle **adopte** les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens **non modifiés**.

**Article 37 et état D** : Crédits des comptes d'affectation spéciale et des comptes de concours financiers

La commission **adopte** les crédits du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale **non modifiés**.

\*

\* \*

**LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES  
PAR LA RAPPORTEURE SPÉCIALE**

**École nationale supérieure maritime :**

– M. François Lambert, directeur général

**Société nationale de sauvetage en mer :**

– M. Emmanuel de Oliveira, président

**Armateurs de France\* :**

– M. Édouard Louis-Dreyfus, président de Louis Dreyfus Armateurs et président d'Armateurs de France ; M. Marc Etcheberry, directeur général de la compagnie GEOGAS et président du comité économie fiscalité ; M. Jean-Philippe Casanova, délégué général ; Mme Cécile Rafat, responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques ; Mme Laurène Niamba, responsable relations institutionnelles et affaires juridiques

**Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture :**

– Mme Noémie Le Quellenec, directrice adjointe

**Direction des services de transport :**

– M. Nicolas Trift, sous-directeur en charge des ports

**Cabinet de M. Hervé Berville, secrétaire d'État auprès de la Première ministre, chargé de la mer :**

– M. Nicolas Singellos, conseiller budgétaire ; Mme Alice Grandjean, cheffe de mission budget et commande publique de la DGAMPA ; Mme Nathalie Picot, conseillère parlementaire

\*

\* \*

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*