

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

– Commission d'évaluation des politiques publiques relative à l'exécution budgétaire de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* : audition de M. Philippe TABAROT, ministre des transports, et de M. Mathieu LEFEVRE, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique..... 2

– Présence en réunion..... 31

Mardi

5 mai 2026

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 085

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de

M. Éric Coquerel,
Président



La commission entend MM. Philippe Tabarot, ministre des transports, et Mathieu Lefevre ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique, dans le cadre de la commission d'évaluation des politiques publiques relative à l'exécution budgétaire de la mission Écologie, développement et mobilité durables.

M. le président Éric Coquerel. Mes chers collègues, messieurs les ministres, nous débutons cet après-midi le Printemps de l'évaluation 2026 par cette audition. Nous allons ainsi auditionner au cours du mois de mai les ministres compétents sur l'exécution budgétaire d'un certain nombre de missions du budget de l'État. Dans un second temps, et de façon disjointe, certains de nos rapporteurs spéciaux présenteront en commission en juin des rapports d'évaluation, dans le cadre de l'audition d'une personnalité, qui viendra ainsi apporter un éclairage complémentaire sur le travail de chaque rapporteur spécial.

Messieurs les ministres, je vous cède sans plus attendre la parole.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à vous faire part de ma grande satisfaction, à la suite du vote la semaine dernière au Sénat, à une très large majorité, du projet de loi cadre relatif au développement des transports. Ce texte est le fruit de la conférence Ambition France Transports, à laquelle plusieurs de vos collègues ont activement participé, comme Christine Arrighi, Olga Givernet, Christophe Plassard, Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet.

Son article premier est fondateur : il acte le principe de lois de programmation pour les infrastructures de transport et prévoit l'affectation de l'ensemble des recettes supplémentaires des concessions autoroutières au financement des réseaux de transport. Cette adoption prouve que les consensus sont possibles sur les transports et que ce sujet peut faire l'objet d'un travail véritablement transpartisan.

À présent, je souhaite vous présenter l'exécution des crédits relevant d'une part du programme 203 *Infrastructures et services de transport* et de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) ; et d'autre part, du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*. Cette exécution budgétaire 2025 dans le sillage du vote de la loi cadre au Sénat constitue le point de départ de la discussion budgétaire à venir et surtout, de l'élaboration de la loi de programmation pour les transports.

Concernant le programme 203 et l'Afitf, l'année 2025 s'est conclue, avec le concours de l'Afitf, des collectivités territoriales et la mobilisation des résultats du groupe SNCF, par une consommation de 8,4 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 8,3 milliards d'euros en crédits de paiement (CP). Le taux d'exécution du programme 203 est élevé, à un niveau de 95 %, traduisant une gestion performante dans un cadre fortement contraint.

La répartition de la dépense confirme la priorité accordée aux politiques structurantes. Plus de 90 % des paiements ont été consacrés aux dépenses d'intervention, principalement à l'entretien des réseaux existants et aux modes alternatifs à la route. Le programme 203 a contribué à l'effort global de maîtrise de la dépense publique, avec un ajustement en gestion de 306 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 29 millions d'euros de crédits de paiement concentré sur les dépenses les plus modulables.

Ces ajustements reposent principalement sur des décalages de calendrier et des optimisations, sans impact sur les priorités ni sur les dépenses obligatoires. L'essentiel correspond au report à 2026 du contrat de commande de trains de nuit dont les crédits sont bien prévus pour cette année. Le reste relève d'ajustements techniques : trésorerie d'opérateurs, crédits mis en réserve, trafic constaté.

L'Afitf représente un levier central de l'investissement de l'État en matière de transport. En 2025, ses moyens ont été ajustés à la baisse de plus de 700 millions d'euros, dans le cadre de l'effort de redressement des finances publiques. Dans ce contexte, l'Afitf a fait le choix de prioriser strictement ses engagements, ce qui s'est traduit par un renoncement partiel au développement de nouvelles infrastructures.

L'agence a exécuté un budget d'environ 3,4 milliards d'euros, en se recentrant sur les opérations en cours. Elle a ainsi permis de poursuivre plusieurs projets structurants, avec notamment 204 millions d'euros pour le tunnel Lyon-Turin ; 168 millions d'euros pour les transports collectifs des contrats de plan État-région ; 137 millions d'euros pour les services express régionaux du grand Sud-Ouest, et 117 millions d'euros pour la régénération du réseau fluvial. Au total, malgré l'ajustement de ses moyens, l'Afitf a pleinement joué son rôle d'amortisseur, en garantissant la continuité des financements et la visibilité des projets.

S'agissant de l'exécution par mode de transport, l'entretien et la régénération du réseau routier ont fortement été renforcés depuis 2017 avec 1,1 milliard d'euros investis en 2025, contre 674 millions d'euros en 2017, soit +58 %. Cet effort reste toutefois insuffisant. L'état du réseau national non concédé continue de se dégrader en dessous des recommandations de l'audit de 2018. Cela se traduit par l'existence d'une dette grise, un retard d'entretien accumulé qui renchérit les coûts futurs. L'enjeu pour le routier est donc double : poursuivre l'effort de régénération et préparer les investissements de demain dans le cadre de la loi de programmation des transports.

Ensuite, s'agissant du mode ferroviaire, le rail demeure une priorité du gouvernement et en 2025, sur l'ensemble du champ ferroviaire, près de 5 milliards d'euros d'autorisations d'engagement et plus de 5 milliards d'euros de crédits de paiement ont été exécutés. Le groupe SNCF a par ailleurs contribué à cet effort en versant environ 1,7 milliard d'euros de fonds de concours, reversés par voie de subventions à SNCF Réseau pour la régénération et la modernisation du réseau.

Dans un contexte de contraintes budgétaires, le gouvernement a clairement opéré le choix de concentrer l'effort sur la robustesse du réseau existant. Cela s'est traduit par la poursuite d'opérations de régénération sur des axes structurants et particulièrement sensibles en termes de régularité, notamment les lignes Paris-Clermont-Ferrand – plus de 300 millions d'euros de travaux engagés – et Paris-Limoges-Toulouse (soit également un montant de 300 millions d'euros), ainsi que par des travaux de modernisation sur la ligne Marseille-Aix visant à améliorer la fiabilité des circulations dans une zone fortement contrainte. L'État a par ailleurs poursuivi son soutien aux lignes de desserte fine du territoire dans le cadre des contrats de plan État-région. Je pense notamment à la ligne Alès-Bessèges (20 millions d'euros) en Occitanie ou à la ligne Épinal-Saint-Dié (plus de 15 millions d'euros) dans le Grand-Est.

Le transport fluvial constitue une alternative massifiée au mode routier pour le fret, moins consommatrice d'énergie et moins émettrice de gaz à effet de serre à la tonne transportée. En 2025, les crédits consacrés aux voies navigables s'établissent à 254 millions d'euros en AE et 251 millions d'euros en CP, marqués par la poursuite d'opérations de régénération sur les grands axes logistiques comme l'axe Seine ou le réseau Nord. Sur le volet portuaire, l'enveloppe a permis la poursuite d'opérations concrètes, notamment à Dunkerque, Marseille-Fos, Haropa et en Guadeloupe.

Enfin, les transports collectifs constituent un pilier central de la stratégie de décarbonation des mobilités du quotidien. Les crédits s'établissent à 929 millions d'euros en AE et 733 millions d'euros en CP, contre respectivement 903 millions d'euros et 1 milliard d'euros en 2024. Cette évolution traduit une stabilisation des engagements et une baisse des paiements liés au profil d'avancement des projets.

Dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER), plusieurs opérations structurantes ont été poursuivies en Île-de-France : prolongement du RER E à l'Ouest ou le prolongement du tramway T13. En région, l'État a continué de cofinancer plusieurs projets issus des appels à projets des transports collectifs en site propre comme le tramway de Caen, un engagement sur le tramway du Havre à hauteur de 40 millions d'euros et la deuxième ligne du tramway de Tours, pour un montant équivalent.

De son côté, l'exécution 2025 du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* est marquée par la consolidation financière et la modernisation. L'année 2025 s'inscrit dans la continuité observée en 2024, avec un niveau d'activité désormais proche voire supérieur à celui d'avant crise sur certains segments, en particulier les survols. Cette dynamique soutient les recettes du budget annexe dans un contexte où les dépenses demeurent marquées par les effets de l'inflation et les besoins d'investissement. Dans ce cadre, les services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ont poursuivi leurs trois priorités : le désendettement, la modernisation des infrastructures et l'amélioration de la performance du système de navigation.

La trajectoire de désendettement a été confirmée. Après une réduction de l'encours de la dette de 2 milliards d'euros fin 2024, contre 2,7 milliards d'euros en 2022, l'année 2025 s'inscrit dans la poursuite de cet effort. L'encours de la dette s'élève ainsi à 1,6 milliard d'euros. Ensuite, les investissements ont été maintenus.

Au-delà de ce bilan d'exécution, je souhaite partager avec vous une vision plus prospective. Sur le plan budgétaire, les contraintes restent inchangées pour 2026 et 2027. Notre responsabilité collective consiste bien à résorber la dette. Toutefois, repousser les investissements ne représente pas une économie dans le transport. C'est pourquoi nous avons d'ores et déjà commencé à préparer l'avenir avec la loi de programmation à venir, le projet de loi cadre et le travail d'analyse approfondi du Conseil d'orientation des infrastructures.

Enfin, je ne peux pas conclure sans évoquer la crise des carburants. Les Français n'ont pas attendu l'État pour adapter leurs comportements. La consommation de supercarburants a déjà baissé de pratiquement 15 % à la mi-avril, preuve que les Français modifient leur façon de se déplacer pour des raisons de pouvoir d'achat.

Ma responsabilité consiste à aider les filières économiques les plus vulnérables à traverser ce moment difficile. Je pense notamment aux aides au transport routier. Il s'agit également de surveiller attentivement un éventuel impact sur l'offre de transport cet été, dans l'objectif de la préserver au maximum, sans empêcher les ajustements nécessaires.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique. Je vous remercie pour cette démarche essentielle pour la transparence et pour la qualité de nos finances publiques, qui permet en effet au gouvernement de vous rendre compte de l'usage des crédits mobilisés en 2025 et d'alimenter la réflexion en amont des débats budgétaires pour l'exercice à venir.

Je souhaite insister sur deux messages clés. En premier lieu, l'année 2025 a été marquée par de nombreuses contraintes et aléas. Ensuite, malgré ces contraintes, les équipes du ministère et ses opérateurs ont démontré une forte capacité d'adaptation, maintenant le cap de nos ambitions au service des territoires et de nos concitoyens.

L'année 2025 a d'abord été marquée par la mise en œuvre des services votés, une mise en œuvre tardive de la loi de finances et par un effort important en vue de la réduction du déficit public.

Le régime des services votés, mis en place pour la première fois depuis plus de quarante ans et pour une durée inégalée jusqu'alors, a par nature ralenti le début de gestion. Son déroulement au sein des programmes a malgré tout été satisfaisant, dans la mesure où le cadre interministériel a été respecté, grâce à une excellente collaboration entre les services du ministère et ceux du ministère des comptes publics ainsi qu'avec le contrôleur budgétaire et comptable ministériel.

Si ces éléments sont à mettre au crédit des agents du ministère et de leur engagement, je tiens à rappeler que les services votés ne doivent pas être perçus comme une solution viable ou durable : par définition, ils gèlent les capacités d'intervention des ministères en dehors des

dépenses obligatoires. De plus, l'absence d'impact sur la consommation finale s'explique aussi par la brièveté de leur durée.

S'agissant des crédits votés, le ministère de la transition écologique a pris toute sa part dans l'effort budgétaire de 2025, se traduisant par des crédits en baisse dès la programmation initiale et un schéma d'emplois négatif. Cependant, même si certaines lignes sont en diminution, il faut néanmoins souligner que le budget 2025 a notamment renforcé le fonds Barnier, porté à 300 millions d'euros en AE, soit son niveau historiquement le plus haut. De la même manière, le fonds Chaleur est maintenu à 800 millions d'euros en 2025.

Sur ces lignes, nous avons par ailleurs rationalisé les financements pour obtenir plus d'efficacité. Par exemple, sur le fonds Chaleur, nous avons renforcé les conditions d'éligibilité et la priorisation des projets, ce qui a permis de réallouer à enveloppe constante plusieurs dizaines de millions d'euros et de financer plus de projets.

L'effort de maîtrise des finances publiques s'est ensuite poursuivi au cours de la gestion 2025 avec des annulations de crédits en cours et en fin de gestion. Mais ces annulations n'ont pas remis en cause la capacité d'exécution des politiques publiques du ministère de la transition écologique.

Malgré ces contraintes, le ministère a ainsi tenu l'ensemble de ses engagements fondamentaux pour chacun des six programmes concernés. S'agissant d'abord du programme 113 concernant le déploiement du plan d'action pour une gestion plus résiliente et concertée de la ressource en eau, la totalité des cinquante-trois mesures sont désormais engagées et près des trois quarts sont finalisées. J'y ajoute la tenue des engagements du Président de la République dans le cadre du plan Eau, dévoilé en mars 2023. Grâce au financement porté par le programme 159, le ministère continue d'investir, notamment dans Météo France, pour améliorer la précision de ses prévisions, y compris dans un contexte de hausse de la demande, évidemment lié aux phénomènes extrêmes. Cela concerne par exemple le projet d'acquisition du supercalculateur de Météo France, qui se poursuit en 2026.

De la même manière, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) accentue son rôle d'appui aux collectivités territoriales dans l'adaptation au changement climatique ; un rôle évidemment amené à se renforcer. Enfin, l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) consolide sa position d'acteur incontournable de la cartographie du territoire, notamment dans le cadre du troisième plan national d'adaptation au changement climatique.

S'agissant de la prévention des risques, le programme 181 a été en première ligne face aux aléas climatiques. Des redéploiements ont permis une utilisation au plus juste des crédits pour faire face aux urgences, notamment dans le domaine de la prévention des inondations et des risques naturels majeurs. De plus, le fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, a été sollicité à hauteur des besoins des territoires.

Le programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* a été marqué par la bonne mise en œuvre des principaux éléments qui avaient sous-tendu la loi de finances initiale pour 2025.

S'agissant des dépenses de personnel, le ministère a respecté le schéma d'emplois qui était prévu, à hauteur de moins 319 équivalents temps plein (ETP) en 2025, qui a principalement affecté les fonctions support et centrales du ministère. Hors dépenses de personnel, le programme 217 a été marqué par le lancement de la première phase du projet Arche-Séquoia 2028 qui, grâce à une densification des espaces occupés par l'administration centrale à La Défense, doit permettre de concilier sobriété et amélioration des espaces de travail des agents.

Enfin, le programme 380, relatif au fonds Vert, a accepté en 2025 près de 5 250 projets pour 3 700 communes, dont 44 % sont des communes de moins de 3 500 habitants. Au-delà des petites communes, le fonds Vert a également accordé une attention toute particulière aux quartiers prioritaires de la politique de la ville avec 407 projets pour un montant de 120 millions d'euros.

M. le président Éric Coquerel. Ma première question porte sur les moyens humains alloués aux politiques environnementales en France. Dans sa note d'exécution budgétaire, la Cour des Comptes relevait que le schéma d'emplois est négatif pour la première fois depuis 2022, ce qui constitue selon elle un changement de tendance par rapport aux années 2023 et 2024 au sein du pôle ministériel. J'aimerais entendre vos explications à ce sujet.

Ma deuxième question porte sur le fonds Vert. Il a été mis en place il y a seulement trois ans, mais les gouvernements successifs l'ont largement amputé au lieu d'augmenter ses moyens. S'agissant de l'exécution de l'année passée, la Cour des Comptes indique que le nombre de dossiers candidats est en recul par rapport à 2024. Le taux d'acceptation des dossiers est en recul lui aussi ; à 54 % contre 65 % en 2024. L'adaptation au dérèglement climatique représente seulement 30 % des dossiers déposés et 20 % des subventions attribuées, alors qu'ils constituent une priorité gouvernementale en lien avec le troisième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Ces reculs constituent donc des symptômes de la baisse de moins de 54 % des nouveaux investissements susceptibles d'être engagés dans le cadre du fonds Vert, qui se trouve ainsi privé de la moitié de ses moyens, ne serait-ce qu'entre 2024 et 2025. Quelles sont les causes de cette situation ? Relève-t-elle de l'attentisme, de l'inaction, d'un objectif ?

Ma troisième question concerne les opérateurs chargés de l'expertise climatique et météorologique, le Cerema et Météo France. La Cour des comptes relève, à propos de ces opérateurs « *une situation préoccupante qui se confirme* ». À propos du Cerema, elle lance une alerte en notant que la situation de cet opérateur doit appeler à une vigilance particulière. Quel est l'impact opérationnel de cette situation sur les moyens du Cerema ? À propos de Météo France, la Cour souligne que 3,6 % de ses moyens n'ont pas été utilisés. Pour quelle raison ?

Ma dernière question porte sur le soutien au rail. En 2023, le gouvernement avait annoncé en grande pompe que, jusqu'en 2028, les investissements sur le réseau ferroviaire seraient majorés de 1,5 milliard d'euros par an. J'éprouve des difficultés à discerner où se trouve cette somme qui avait été promise pour le rail français, étant donné que le programme n'a presque pas augmenté. Il s'agit même de l'un des principaux budgets où des annulations de crédits sont intervenues en 2025, soit environ 9 millions d'euros en moins. J'aimerais donc avoir vos éclairages sur ce point pour l'année 2025.

M. Mathieu Lefèvre. Je rappelle que le fonds Vert n'existait pas avant 2022. Dès lors, percevoir des reculs sur une politique publique qui a été majorée et créée avec la planification écologique en 2022 représente, sinon un contresens, à tout le moins une curiosité.

Les projets d'adaptation au dérèglement climatique sont aussi portés par les collectivités territoriales. Si seulement 20 % à 30 % des projets sont des projets d'adaptation, on ne peut pas demander aux collectivités territoriales de formuler des requêtes pour un montant supplémentaire. En revanche, dans le cadre des cahiers du fonds Vert pour l'année 2026, Monique Barbut a proposé que la moitié des crédits du fonds soient alloués à l'adaptation pour pallier cette carence que vous évoquez, monsieur le président.

Sur le nombre de dépôts de dossiers, je n'ai pas les mêmes chiffres que vous. Au contraire, l'exécution du fonds Vert est plutôt saturée.

S'agissant des moyens humains, il est d'abord indispensable de poursuivre la rationalisation des effectifs et de participer, comme tous les autres ministères, à la réduction des déficits publics. Cependant, je rappelle que le schéma d'emplois est neutre depuis 2022.

S'agissant de la rationalisation des moyens qui sont alloués aux collectivités territoriales par les opérateurs de l'État, je peux vous indiquer qu'à la suite de la lettre de mission « État efficace » qui a été produite par l'inspection générale des finances (IGF), l'Agence de la transition écologique (Ademe) a veillé à réduire le nombre de contrats qui étaient destinés aux collectivités territoriales. Il en va de même pour le Cerema. Enfin, s'agissant des moyens de Météo France non utilisés, je pense que l'écart de 3 % peut être considéré comme raisonnable.

M. Philippe Tabarot. La moyenne d'âge du réseau ferré français s'établit à trente ans, contre quinze ans en Suisse et dans d'autres pays européens. Environ 3,4 milliards d'euros d'investissements sont orientés vers la modernisation et la régénération. L'objectif consiste à passer le plus rapidement possible à 4,5 milliards d'euros pour stopper la dette grise dont j'ai parlé dans mon propos liminaire.

À travers le projet de loi cadre et la future loi de programmation, 2,5 milliards d'euros de recettes sont attendues sur les concessions autoroutières en 2032. Sur ce montant, 1,5 milliard sera affecté au réseau ferroviaire. Entre-temps, notamment à partir de 2028, l'idée

consiste à pouvoir financer cette période avec la mobilisation du fonds de concours supplémentaire de la SNCF, la mobilisation des certificats d'économie d'énergie (C2E) et celle d'un certain nombre de fonds européens pour atteindre un niveau de financement de 4,5 milliards d'euros le plus rapidement possible. SNCF Réseau s'organise pour y parvenir dès 2028.

M. le président Éric Coquerel. Monsieur Lefèvre, les chiffres que j'ai cités concernant le fonds Vert émanent de la Cour des comptes. Compte tenu des montants nécessaires pour la politique environnementale, j'ai du mal à comprendre qu'un dispositif qui fonctionne voie ses montants diminuer.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale (*Écologie, développement et mobilité durables : Infrastructures et services de transports ; Contrôle et exploitation aériens*). Sur le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*, je partage le diagnostic relatif à l'encours de la dette. Beaucoup reste à accomplir : la modernisation de la navigation aérienne, le maillage des aéroports et la réglementation des traînées de condensation.

S'agissant du programme 203, j'ai plusieurs questions fondées sur les explications très détaillées de votre administration, que je tiens à remercier. Les fonds de concours encaissés apparaissent supérieurs de 582 millions d'euros en AE, mais inférieurs de 79 millions d'euros en CP, ce qui témoigne une nouvelle fois de la complexité des circuits budgétaires. Vous avez évoqué la visibilité des projets ; or j'observe que l'Afitf a servi de véhicule pour verser, discrètement et sans débat parlementaire, une indemnité transactionnelle de 79 millions d'euros au concessionnaire de l'autoroute A69. Cette somme correspond précisément à l'écart constaté entre les fonds de concours prévus et ceux effectivement encaissés en crédits de paiement dans le cadre du programme 203.

Je vous pose donc directement la question : est-il acceptable de régler, en dehors de toute ligne budgétaire identifiable, les conséquences financières d'un projet dont l'autorisation environnementale a été annulée par le tribunal administratif de Toulouse et qui fait encore l'objet d'un recours devant le Conseil d'État ? À titre subsidiaire, même si ces fonds de concours avaient été supérieurs, je ne m'en serais pas réjouie. Il ne s'agit pas d'une manne providentielle, dans la mesure où ces résultats procèdent notamment des bénéfices réalisés par la filière SNCF Voyageurs, rendus possibles par des tarifs que l'on peut qualifier de prohibitifs, ce qui paraît difficilement compatible avec l'objectif d'une mobilité à la fois socialement accessible et écologiquement responsable.

Dans ce contexte, je m'interroge sur l'impact de l'ouverture à la concurrence sur les bénéfices de la filière SNCF Voyageurs et, partant, sur le budget global de l'Afitf. Dès lors que certaines lignes sont désormais ouvertes, pouvez-vous éclairer la représentation nationale sur les conséquences attendues de cette évolution ?

Ensuite, je constate une diminution très marquée, entre 2023 et 2025, de plus de 43 % des crédits alloués aux transports collectifs et aux mobilités actives, ce qui apparaît en

contradiction avec les engagements pris pour réduire la dépendance à la voiture individuelle dans un contexte de renchérissement de l'énergie.

La direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) m'indique que l'annulation de 276 millions d'euros résulte du report à 2026 de l'appel d'offres relatif à la location de nouveaux matériels roulants pour les trains de nuit d'équilibre du territoire (TET). Or ces crédits ont bien été inscrits au projet de loi de finances pour 2026, en lien avec un marché pluriannuel. Nous sommes désormais en mai 2026 : ces contrats ont-ils effectivement été passés ? Dans la négative, pour quelles raisons et selon quel calendrier les voyageurs pourront-ils enfin bénéficier de ce nouveau matériel roulant ?

M. Philippe Tabarot. Concernant l'A69, il convient de rappeler que la décision du tribunal administratif de Toulouse du 27 février 2025 a entraîné un arrêt brutal du chantier. Cette interruption a laissé près de 1 000 ouvriers sans activité immédiate, conduit à la démobilitation de 350 machines et provoqué un décalage d'environ neuf mois dans le calendrier initial.

Conformément au code de la commande publique et aux clauses du contrat de concession, le concessionnaire était légitimement fondé à demander une indemnisation visant à rétablir l'équilibre économique du contrat. Afin d'éviter un contentieux long et incertain, une médiation conduite par deux experts indépendants a permis d'aboutir à une transaction, évaluée avec précision et sans caractère lucratif pour Atosca. Cette solution répondait à l'intérêt de l'État. Par nature, cette dépense n'était pas prévisible.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence, il s'agit d'un enjeu déjà abordé, notamment dans le cadre de la loi d'orientation, visant à associer davantage les nouveaux entrants à l'aménagement du territoire. Ces opérateurs y contribuent déjà, à travers les péages notamment, et l'objectif de cette ouverture est d'accroître l'offre tout en favorisant une baisse des prix, comme cela a pu être observé sur certaines lignes comme Paris-Lyon.

Enfin, concernant les trains de nuit, la modernisation du matériel a été engagée dès février 2025. L'attribution des marchés est prévue d'ici la fin de l'année. Le renouvellement du matériel des trains de nuit concerne l'ensemble des TET de nuit, notamment des trains qui serviront, entre autres, aux Jeux olympiques sur le Paris-Briançon et sur le Paris-Nice. L'objectif concerne une mise en service progressive à l'horizon 2030, incluant environ 180 voitures et 27 locomotives.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je ne partage pas l'analyse qui a conduit à retenir la médiation, alors que les 79 millions d'euros n'étaient pas dus. Mais ma question était différente : trouvez-vous normal que ce règlement intervienne en dehors de toute ligne budgétaire clairement identifiable, sans information de la représentation nationale ? À ce jour, aucun document ne permet de vérifier son imputation à l'Affitf, et ce déficit de transparence, régulièrement dénoncé, s'observe à nouveau.

Par ailleurs, s'agissant des trains d'équilibre du territoire, et notamment des trains de nuit, les mêmes arguments ont été avancés l'an dernier. Le projet a été lancé en février 2025, mais a ensuite été reporté. Dès lors, une interrogation demeure : les contrats ont-ils effectivement été signés ? À quelle date ? Le matériel sera-t-il livré dans les délais annoncés ?

M. Philippe Tabarot. La signature concerne le mois de novembre pour les trains de nuit. S'agissant d'Atosca, les sommes ont été votées en conseil d'administration de l'Afitf, lequel compte un représentant de l'Assemblée nationale, un représentant du Sénat et un représentant des collectivités territoriales. Je rappelle par ailleurs que la demande du concessionnaire était deux fois supérieure.

Mme Éva Sas, rapporteure spéciale (*Écologie, développement et mobilité durables : Paysages, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition*). En premier lieu, s'agissant de la prévention des risques, le fonds Barnier a été sous-exécuté en 2025, avec seulement 87 % des crédits de paiement consommés. Comment justifiez-vous une telle sous-utilisation des moyens disponibles, alors même que l'urgence de protéger les Français contre les inondations apparaît de plus en plus pressante ?

Par ailleurs, je souhaite formuler une remarque concernant les moyens humains. Le pôle ministériel a encore perdu 319 postes en 2025, ce qui suscite une vive inquiétude quant à la perte de compétences de l'État dans le domaine de la transition écologique. Cette inquiétude est renforcée par votre projet de rattacher les 350 salariés des délégations régionales de l'Ademe aux directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), sous l'autorité des préfets, sans garanties claires à moyen terme pour ces personnels.

Or les Dreal et l'Ademe remplissent des missions distinctes. Les acteurs économiques eux-mêmes le soulignent : les Dreal assurent un contrôle réglementaire strict, tandis que l'Ademe apporte un accompagnement opérationnel, au plus près des projets. Les réponses apportées jusqu'à présent par la ministre ne dissipent pas ces inquiétudes.

Dans ces conditions, nous vous appelons à renoncer à ce projet de démantèlement. Il apparaît sans bénéfice opérationnel, ni gain budgétaire, et fragiliserait des politiques publiques essentielles pour faire de la France un acteur majeur de la transition écologique.

M. Mathieu Lefèvre. Je tiens à rappeler que le fonds Barnier a été exécuté à hauteur de 292,5 millions d'euros sur 300 millions d'euros en AE, soit un taux d'exécution tout à fait classique. J'ajoute que cette exécution a même bénéficié de mécanismes de fongibilité au détriment d'autres actions du programme 181. S'agissant des CP, l'enveloppe initiale de 287 millions d'euros a été exécutée à hauteur de 249 millions d'euros, ce qui constitue néanmoins un niveau historiquement élevé de consommation du fonds Barnier.

Ce niveau d'exécution s'explique notamment par le décalage de certains projets, qui ont été logiquement reportés de 2025 à 2026, comme c'est fréquemment le cas. Ainsi, des opérations importantes, telles que les acquisitions de biens dans le cadre du projet de relocalisation du village de Miquelon ou encore les travaux de protection de la presqu'île d'Ambès à Bordeaux, ont contribué à cette sous-consommation relative sans traduire une quelconque absence de volonté de l'État.

Concernant votre seconde question, la ministre a déjà été très claire sur ce point. Je n'aurai pas la prétention d'apporter davantage de précisions, mais je peux rappeler que les agents de l'Ademe demeureront des salariés de cet établissement. Le projet vise à transposer un modèle organisationnel comparable à celui de FranceAgriMer, afin de renforcer la lisibilité et la cohérence de l'action publique dans les territoires.

Le constat est que les préfets de région, dans la conduite des politiques d'aménagement, doivent pouvoir s'appuyer sur des services pleinement intégrés et coordonnés. Cette évolution n'altère en rien l'identité ni les missions de l'Ademe, dont l'intégrité est préservée. Les dispositions envisagées ont d'ailleurs été examinées par le Conseil d'État.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial (*Écologie, développement et mobilités durables : Paysages, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition*). Nous avons bien compris, s'agissant de l'Ademe, que, selon vous, sa réforme se justifierait par son bon fonctionnement, ce qui peut sembler, à tout le moins, paradoxal et appelle un approfondissement du débat dans les prochaines semaines.

Je souhaite néanmoins revenir sur le programme 113. Certes, les taux d'exécution des autorisations d'engagement et des crédits de paiement se situent entre 85 % et 92 %. Toutefois, derrière ces chiffres globaux, il apparaît que les arbitrages budgétaires ont particulièrement affecté la stratégie nationale biodiversité 2030. La Cour des comptes elle-même souligne que les crédits alloués à l'action correspondante s'éloignent de la trajectoire initialement définie par les rapports de référence de 2022.

Dès lors, la question est simple : cette stratégie a-t-elle vocation à servir de variable d'ajustement budgétaire ou le gouvernement entend-il respecter ses engagements, voire compenser le retard accumulé ?

S'agissant du fonds Vert, vous avez partiellement répondu, mais les faits restent préoccupants. Les enveloppes annoncées, qui devaient progresser, ont été progressivement réduites, passant de 2,5 milliards d'euros à des niveaux nettement inférieurs, avec une exécution budgétaire incomplète. Parallèlement, de nombreux projets demeurent en attente de financement, ce qui traduit un décalage entre les annonces et leur mise en œuvre effective.

Cette situation est d'autant plus problématique que le fonds Vert constitue un outil central pour accompagner la transition écologique dans les territoires. Enfin, je souhaite évoquer les économies annoncées, à hauteur de 6 milliards d'euros, et m'interroger sur leur répartition. Les politiques environnementales seront-elles, une nouvelle fois, mises à contribution comme variable d'ajustement ?

M. Mathieu Lefèvre. Permettez-moi de rappeler en préambule que, globalement, les crédits de la mission, pris dans leur ensemble, ne connaissent pas de diminution. Contrairement à certaines affirmations, ils sont stables, voire en progression. S'agissant plus spécifiquement de la stratégie nationale biodiversité 2030, il convient de rappeler que les crédits exécutés ont atteint un niveau supérieur de 119 millions d'euros en 2025 par rapport à 2022, soit une progression significative d'environ un tiers en trois ans. Dès lors, l'idée selon laquelle ces crédits feraient l'objet de diminutions ne correspond pas à la réalité. Par ailleurs, l'ensemble des actions prévues dans le cadre de cette stratégie a été engagé ou se trouve en voie d'achèvement.

S'agissant du fonds Vert, je tiens à rappeler qu'il constitue une politique publique structurante, mise en place en 2022, et largement saluée. Il s'agit d'un outil transversal essentiel pour accompagner l'adaptation au changement climatique. Le nombre de dossiers instruits a évolué, passant de près de 17 851 en 2023 à 10 413 en 2025, ce qui traduit une phase de montée en maturité des projets. Enfin, en matière de crédits, la trajectoire pour 2026 prévoit une enveloppe réévaluée, traduisant la volonté de poursuivre cet effort, tout en tenant compte d'un contexte budgétaire différent de celui de 2022.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La Cour des comptes a souligné que le fonds Vert portait des financements complémentaires à ceux d'autres programmes.

Selon elle, il présente par conséquent « *des risques de chevauchement budgétaire, voire d'atteinte au principe de spécialité* ». La Cour ajoute que la distinction entre les mesures financées par le fonds Vert et celles prises en charge dans le cadre de fonds de prévention des risques naturels majeurs reste ténue. Que pensez-vous de cette observation de la Cour des comptes ? Avez-vous l'intention, au moment du budget, d'en tirer des conséquences ?

M. Mathieu Lefèvre. Vous avez raison : plusieurs outils concourent à la même politique publique, ce qui peut nuire à l'objectif de spécialité des programmes budgétaires. Cependant, il existe une incompatibilité de financement : un projet financé par le fonds Vert ne peut pas être également financé par le fonds Barnier. Par ailleurs, les deux outils ne servent pas les mêmes territoires, les mêmes acteurs, ni les mêmes opérations sur le terrain.

En revanche, il existe effectivement un éclatement des outils budgétaires. Je suis à votre disposition pour qu'on puisse engager une réflexion sur l'unification de ces outils de financement.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La revue des dépenses de l'Inspection générale de finances, publiée le 16 juillet dernier, critique l'offre d'ingénierie territoriale des opérateurs de l'État, l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), l'Ademe et le Cerema. Elle ajoute que le coût d'offre d'ingénierie s'élève à 200 millions d'euros, dont 55 millions d'euros de coûts de gestion, soit un quart de ce montant. Qu'en pensez-vous ? Ne faudra-t-il pas, ici aussi, en tirer les enseignements lors du prochain budget ?

M. Mathieu Lefèvre. Il s'agit effectivement d'un montant trop élevé ; je ne mets pas en cause les travaux de l'Inspection générale des finances. Néanmoins, nous n'avons pas attendu la loi de finances pour agir, puisque 13 millions d'euros de contrats de l'Ademe à destination des collectivités ont été arrêtés dès le début de l'année.

Il faut très certainement aller plus loin, tout en soulignant l'appui que ces outils offrent à l'ingénierie des collectivités territoriales. Il est donc nécessaire de trouver un bon équilibre pour ne pas pénaliser ces dernières.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Monsieur le ministre Tabarot, je souhaite vous interroger sur la conférence Ambition France Transports. Vous y aviez évoqué la mobilisation d'1,5 milliard d'euros par an à partir de 2028 pour les infrastructures ferroviaires. Ces montants sont-ils toujours d'actualité, compte tenu de l'actualité, laquelle impacte évidemment la structuration du budget ? Ensuite, avez-vous pu faire le point sur les investissements réalisés au cours de l'année 2025 ?

M. Philippe Tabarot. Le montant de 1,5 milliard d'euros que nous avons évoqué lors d'Ambition France Transports demeure plus que jamais d'actualité. La suite logique de cette démarche a été le vote du projet de loi cadre, adopté par vos collègues sénateurs la semaine dernière. J'ai bon espoir que, malgré un calendrier contraint à l'Assemblée nationale, nous poursuivions son examen et puissions parvenir à son adoption dans un esprit transpartisan, car les enjeux de transport, et notamment d'investissements ferroviaires, doivent nous rassembler.

Comme je l'ai indiqué, il est indispensable d'augmenter les financements consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau. À cet égard, le futur contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau constitue une étape déterminante. D'ores et déjà, SNCF Réseau a engagé des contrats importants pour accroître les investissements, notamment dans le renouvellement des voies, du ballast et des rails, ce qui permet d'éviter des coûts futurs bien plus élevés liés à la dégradation des infrastructures.

Il convient également d'anticiper une période plus complexe entre 2028 et 2032, durant laquelle les ressources issues des concessions autoroutières monteront en puissance et permettront d'atteindre un niveau d'investissement de 4,5 milliards d'euros. D'ici là, des financements complémentaires seront mobilisés, notamment à travers des mécanismes existants et des contributions européennes.

Enfin, s'agissant des grands projets de l'année, je rappelle la poursuite de la phase 1 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, pour 2,7 milliards d'euros, ainsi que l'existence d'un montant de 3,3 milliards d'euros consacré à la régénération et à la modernisation du réseau.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Mme la ministre Borne avait évoqué lorsqu'elle était ministre de la transition écologique un investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Est-ce toujours d'actualité ?

M. Philippe Tabarot. Des événements sont intervenus entre-temps. Surtout, le projet de loi cadre vise à permettre d'investir durablement dans notre réseau ferroviaire et surtout de disposer d'une programmation qui me paraît indispensable, orientant les choix prioritairement en faveur de la modernisation, de la régénération et de futurs projets.

M. le président Éric Coquerel. Je cède la parole aux orateurs de groupe.

M. Matthias Renault (RN). Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur la préparation du renouvellement des concessions autoroutières, qui, sans être encore effectif, constitue un enjeu d'actualité majeur. Vous savez que les précédentes négociations ont été largement critiquées, notamment pour leur manque d'équilibre au détriment des usagers et du contribuable.

Dans cette perspective, plusieurs questions se posent. Tout d'abord, quelles garanties entendez-vous apporter en matière d'encadrement des tarifs, afin de prévenir toute dérive et de protéger le pouvoir d'achat des usagers ? Ensuite, quel niveau minimal d'investissement sera exigé des concessionnaires pour assurer la qualité et la modernisation du réseau ?

Par ailleurs, la question des clauses de revoyure apparaît essentielle. Leur absence a été soulignée, notamment par le Conseil d'État, comme une faiblesse des contrats antérieurs. Envisagez-vous d'introduire de telles clauses afin de permettre une adaptation régulière des conditions contractuelles ? Enfin, la durée des concessions constitue également un levier important. Des durées plus courtes pourraient-elles être retenues afin de renforcer le contrôle public et la capacité de révision des contrats ?

M. Philippe Tabarot. L'État prépare aujourd'hui la fin des concessions autoroutières selon une double exigence. D'une part, il s'agit de garantir que les infrastructures soient remises en bon état à l'issue des contrats, dont la durée résiduelle est en moyenne de sept années. À cette fin, les concessionnaires sont destinataires de notifications précises et impératives concernant les investissements qu'ils doivent réaliser jusqu'au dernier jour, notamment en matière d'entretien et de renouvellement.

D'autre part, il convient de préparer l'avenir, en anticipant les fins de concessions prévues entre 2031 et 2036. Dans ce cadre, les orientations issues d'Ambition France Transports, reprises dans le projet de loi cadre récemment adopté par le Sénat, visent à instaurer des concessions de durée plus courte, assorties de clauses de revoyure, sur des périmètres renouvelés. L'objectif consiste également à mobiliser une partie des recettes des péages, à hauteur de 2,5 milliards d'euros par an, afin de financer à la fois le réseau ferroviaire et les autres infrastructures de transport, qu'elles soient nationales ou locales.

M. Matthias Renault (RN). Dans le cadre de ces renouvellements de concessions, y aura-t-il une baisse générale des tarifs ou des baisses ciblées ?

Ensuite, nous nous souvenons du rapport de l'IGF, notamment sur la rentabilité des concessions, qui faisait la distinction entre le taux de rendement interne (TRI) actionnaire et le TRI projet. Le TRI actionnaire était extrêmement intéressant (12 %), trop aux yeux de l'IGF, qui préconisait de cibler un TRI plus raisonnable pour ces concessions. Le renouvellement inclut-il des objectifs de TRI ? Sur quelle base cela sera-t-il clarifié ?

M. Philippe Tabarot. Nous n'en sommes pas encore là.

S'agissant de votre deuxième question, l'idée consiste à maintenir des péages, pour continuer à entretenir les autoroutes, qui font aussi notre fierté quand on se compare à d'autres pays européens. Je pense notamment à ceux qui ont décidé de manière généreuse de rendre gratuits les péages, mais qui sont aujourd'hui dans l'incapacité d'investir dans leurs infrastructures. Cela ne signifie pas qu'il ne faille pas encadrer certaines sommes. Une piste de réflexion consisterait à inciter ceux qui consentent des efforts particuliers en matière de décarbonation à pouvoir moduler des tarifications bien plus intéressantes qu'elles ne le sont aujourd'hui.

M. Matthias Renault (RN). Le Parlement sera-t-il associé d'une manière ou d'une autre, en amont du renouvellement des contrats ? À quels documents pourra-t-il avoir accès ?

M. Philippe Tabarot. Vous y serez associés dans les semaines à venir, si nous parvenons à obtenir l'inscription du projet de loi cadre à l'Assemblée nationale, après les discussions passionnantes intervenues au Sénat.

M. Eddy Casterman (RN). Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur un dispositif largement absent du débat public actuel, malgré son potentiel en matière de souveraineté énergétique : les biocarburants de première génération. Dans le contexte de la crise énergétique, ces carburants constituent pourtant une réponse concrète à notre dépendance aux hydrocarbures importés, tout en permettant de réduire les émissions de CO₂ et le coût à la pompe pour les Français.

La France occupe une place de premier plan dans ce domaine, notamment avec la production de bioéthanol E85, qui soutient un tissu industriel et agricole important, y compris dans les territoires ruraux. Ce biocarburant compte d'ailleurs un tel succès que le ministère de l'intérieur a décidé de convertir l'ensemble de sa flotte de véhicules, à travers un appel d'offres exécuté en fin d'année dernière. Cette filière des biocarburants permettrait de soulager nombre de nos agriculteurs, producteurs de betteraves qui font face aujourd'hui à une baisse des prix, aux interdictions sans solution et à une concurrence déloyale, notamment en provenance d'Ukraine et du Mercosur.

Par ailleurs, selon plusieurs études, si la Commission européenne déplaçait l'incorporation de biocarburants, cela permettrait de réduire nos importations de bioéthanol en provenance du Brésil et d'offrir un mix énergétique économiquement plus intéressant. Cela permettrait même d'envisager d'équiper quatre à cinq millions de véhicules avec la technologie FlexFuel. Récemment, un article de *Courrier international* titrait « Biocarburant, l'arme secrète du Brésil pour résister à la flambée du pétrole ». Et si, justement, cette arme secrète devenait celle de la France pour réduire sa dépendance aux hydrocarbures du Golfe ?

M. Philippe Tabarot. Le gouvernement ne peut que soutenir toute démarche permettant de réduire notre dépendance énergétique à un certain nombre de pays.

Le sujet des biocarburants concerne plus ma collègue ministre de l'énergie. Ce type de carburant bénéficie de deux régimes fiscaux avantageux. Ainsi, le tarif actuel de l'accise qui s'applique à ces carburants est inférieur au tarif normal des gazoles et des essences, ce qui correspond à environ 600 millions d'euros de dépense fiscale. D'autre part, leur mise à la consommation génère des certificats de taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (Tiruet) que les producteurs peuvent valoriser.

M. Eddy Casterman (RN). Aujourd'hui, les biocarburants sont plafonnés à 7 % au sein de l'Union européenne. Quelle est justement votre politique pour parvenir à un déplaçonnement et permettre à ces biocarburants français de rayonner sur le territoire national, voire au-delà ?

M. Philippe Tabarot. Je ne manquerai pas d'en parler à ma collègue ministre de l'énergie. J'ai bien entendu votre demande que la France porte cette voix des biocarburants au niveau européen. Nous mettrons tout en œuvre avec ma collègue Maud Bregeon afin que ces demandes soient entendues au niveau européen.

M. Eddy Casterman (RN). J'espère que vous porterez cette voix : les biocarburants sont sains pour l'environnement, peu onéreux pour les Français et ils participent à la dynamique de la ruralité.

M. Paul Midy (EPR). La transition écologique constitue une nécessité absolue, à la fois environnementale et en matière de souveraineté énergétique. L'actualité internationale,

notamment les tensions géopolitiques, nous rappelle concrètement notre vulnérabilité, avec une hausse récente de plus de 10 % des prix des carburants, directement ressentie par les Français.

Face à cette situation, il est impératif de sortir de notre dépendance au pétrole afin de réduire durablement les émissions et les coûts énergétiques. L'électrification du parc automobile s'inscrit pleinement dans cette logique et les ventes de véhicules électriques ont d'ailleurs progressé de près de 50 % depuis le début de l'année. Toutefois, demeure un obstacle majeur : le coût d'accès à ces véhicules. C'est précisément dans cette perspective que le dispositif de *leasing* social apporte une réponse pertinente. Il permet de rendre accessible le véhicule électrique à des ménages qui, sans cet accompagnement, n'auraient pas franchi le pas. Cette démarche mérite d'être soutenue et amplifiée.

J'avais soutenu dans mon rapport spécial le *leasing* social. Je me réjouis qu'il ait été reconduit dans le budget 2026. Compte tenu du coût engendré par la situation au Moyen-Orient, le gouvernement a récemment annoncé un plan d'économie de 6 milliards d'euros. Dans un contexte budgétaire contraint, marqué par l'annonce d'un plan d'économies, il est essentiel de procéder à des arbitrages justes. La transition écologique ne doit pas être considérée comme une variable d'ajustement, mais au contraire comme un levier structurant pour l'avenir. Le *leasing* social, notamment, doit être préservé et mieux ciblé vers les publics les plus dépendants à leur véhicule, tels que les travailleurs modestes (aides à domicile, soignants, artisans par exemple).

Dès lors, deux interrogations se posent : l'objectif de mise à disposition de 50 000 véhicules en *leasing* social sera-t-il atteint en 2026 ? Une montée en puissance de ce dispositif, à hauteur de 100 000 véhicules par an, est-elle envisagée à moyen terme ?

M. Philippe Tabarot. L'objectif de 50 000 véhicules en *leasing* social sera bien atteint en 2026. Je tiens d'ailleurs à vous remercier, monsieur le rapporteur, pour le travail que vous avez mené en amont sur ce dossier.

Un engagement clair en matière d'électrification a été présenté par le Premier ministre. À partir du mois de juillet, une troisième édition sera spécifiquement consacrée aux ménages modestes, comme vous l'avez suggéré. Je rappelle simplement le cadre de ce dispositif : des offres à moins de 100 euros par mois, ciblées sur les cinq premiers déciles de revenus, c'est-à-dire ceux pour lesquels la voiture est indispensable pour travailler, mais reste aujourd'hui inaccessible. À ce jour, 100 000 ménages modestes ont pu en bénéficier en deux ans, dont une part très importante en zone rurale.

M. Mathieu Lefèvre. Le Premier ministre a également indiqué, dans le cadre du plan d'électrification, que les travailleurs gros rouleurs des sixième au huitième déciles de revenus, dépendants de leur véhicule pour leur activité professionnelle et qui ne peuvent pas, par ailleurs, profiter d'allocations sociales, pourront bénéficier d'une aide allant jusqu'à 7 700 euros. La cible visée porte sur l'achat de 50 000 véhicules électriques additionnels, en plus des 50 000 en *leasing* social.

S'agissant de 2026 et des exercices ultérieurs, il faudra effectuer un retour d'expérience relatif aux différentes mesures déjà mises en place, mais aussi à la capacité des constructeurs à produire les véhicules, notamment en Europe, pour répondre à la demande, sans créer d'à-coups artificiels sur la demande ou susciter des délais de livraison qui seraient trop longs.

M. Daniel Labaronne (EPR). Les communes rurales sont aujourd'hui en première ligne de la transition écologique. Elles abritent une grande part de la biodiversité, des puits de carbone et des paysages remarquables, tout en supportant concrètement les charges de leur entretien et de leur préservation. Le projet de loi de finances (PLF) pour 2026 traduit un effort financier notable, avec une montée en puissance des aménités rurales et du fonds Vert.

S'agissant des aménités rurales, la progression est notable : 110 millions d'euros en 2026 contre 40 millions d'euros en 2022 et près de 9 200 communes bénéficiaires aujourd'hui contre 4 871 il y a quatre ans.

Cette montée en puissance est tout à fait intéressante, mais appelle plusieurs questions. Premièrement, comment passer d'une logique de compensation à une logique d'investissement durable dans ces territoires, pour mieux accompagner les communes ? En d'autres termes, comment passer d'une vision un peu statique à une approche dynamique ?

Deuxièmement, une piste régulièrement évoquée concerne l'élargissement du champ des communes éligibles. Aujourd'hui, au titre du décret du 6 juillet 2024, cette dotation est attribuée aux communes dont les territoires couvrent une zone protégée. Cependant, le président de l'Association des maires ruraux de France a souligné qu'elle ne bénéficie qu'à une partie des territoires, alors que tous les territoires ruraux sont impliqués dans la transition écologique. Ne faudrait-il pas intégrer une logique d'espaces ruraux contribuant à la biodiversité ?

Troisièmement, se pose la question de la lisibilité et de la simplification. Les petites communes font face à une architecture de dotations parfois difficilement lisibles et mobilisables. Comment garantir une meilleure cohérence d'ensemble et éviter la dispersion des dotations, afin que les communes rurales, souvent les moins dotées en ingénierie, puissent accéder effectivement et simplement au financement auquel elles ont droit ?

M. Mathieu Lefèvre. Monsieur le député, je salue d'abord votre investissement sur ces questions de ruralité et je souhaite rappeler que le gouvernement est pleinement engagé pour ne laisser aucune commune rurale de côté.

La dotation aménité rurale est conçue de manière souple et laissée à l'appréciation des communes bénéficiaires. Rien n'empêche, dans ce cadre, une utilisation orientée vers la transition écologique. Nous nous inscrivons en effet dans une logique décentralisatrice, qui vise à préserver une capacité d'initiative au niveau local. Vous avez raison d'indiquer qu'il faut évoluer vers une logique plus dynamique : cette dotation ne relève plus d'une simple

compensation, mais bien d'une reconnaissance des services rendus en matière de biodiversité et de paysages.

Concernant l'élargissement du champ des bénéficiaires, ce débat devra se tenir dans le cadre des discussions budgétaires. Deux options se présentent : soit maintenir l'enveloppe actuelle avec un impact sur les aménités rurales par commune, soit augmenter les crédits, ce qui doit être concilié avec les contraintes budgétaires.

De la même manière, s'agissant de la clarification des financements et des dotations au sens large, le Parlement avait rejeté l'an dernier la proposition de création d'un fonds d'intervention territoriale qui visait à fusionner la dotation de soutien à l'investissement local (DESIL) et la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR). Vous auditionnez Madame Gatel demain, elle pourra vous donner la position du gouvernement sur le sujet.

En revanche, concernant le fonds Vert, nous avons demandé aux préfets d'insister très fortement, afin que les communes rurales en soient les premières bénéficiaires. En 2025, 3 700 communes de moins de 3 500 habitants en étaient bénéficiaires, soit 44 % du total des communes.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). L'évaluation de la mission *Écologie, développement et mobilités durables* doit s'apprécier au regard des objectifs que nous nous sommes fixés, notamment ceux inscrits dans la stratégie nationale bas carbone. Or le Haut Conseil pour le climat a rappelé qu'il faudrait doubler les efforts de réduction par rapport à 2024 pour respecter la trajectoire. Les résultats observés montrent un ralentissement préoccupant, avec une baisse des émissions de 1,8 % en 2024 puis de 1,5 % en 2025, très éloignée du niveau requis.

Dans ce contexte, la satisfaction exprimée quant à la contribution de l'écologie à l'effort budgétaire peut interroger, dès lors que les crédits de cette mission ont diminué de 22 % en deux ans. Plusieurs dispositifs ont été affectés, notamment MaPrimeRénov', dont les moyens ont été réduits, ainsi que le fonds Vert, dont les ressources ont fortement diminué. Ma première interrogation concerne le fondement de cet autosatisfecit.

À cela s'ajoutent les interrogations sur la débudgétisation croissante de nombreuses actions qui devraient relever du budget de l'État, notamment par le dispositif des C2E, pour lesquels il est prévu une montée en puissance significative sur la sixième période 2025-2030, à travers une hausse de 27 % des obligations, soit 8 milliards d'euros pour 2026, qui échappe au contrôle des parlementaires. La Cour des comptes avait publié un rapport extrêmement critique du dispositif des C2E sur la base de son opacité, de son coût moyen pour chaque ménage, de 164 euros en 2024 et qui pourrait s'élever à 500 euros compte tenu de la montée en charge prévue pour les années à venir.

Je souhaite donc connaître votre regard sur la suite de cette politique et son caractère potentiellement problématique, mais aussi vous questionner, dans la mesure où de nombreuses fraudes existent et que les moyens de contrôle demeurent largement insuffisants.

M. Mathieu Lefèvre. En premier lieu, nous n'avons pas la même appréciation s'agissant de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre. Je rappelle qu'entre 1990 et 2017, elles ont baissé de 17 % et que depuis 2017, elles ont diminué de 20 %, soit un progrès notable. Ensuite, les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* au sens large ne sont pas en diminution ; ils sont même en augmentation entre 2024 et 2025 et 2025 et 2026.

J'ajoute par ailleurs que vous soulignez la nécessité de préserver MaPrimeRénov' ou le fonds Vert mais que, dans le même temps, vous souhaitez censurer chaque projet de budget. Cela me semble quelque peu incompatible.

S'agissant des agences et des opérateurs, les dotations pour charges de service public sont stables. Le schéma d'emplois concerne principalement l'administration centrale, notamment les fonctions support.

Sur les C2E, nous avons une divergence d'appréciation politique. Cette politique publique consiste – vous devriez peut-être vous en réjouir – à faire payer les pétroliers, les gaziers, les énergéticiens au sens large, afin que les ménages les plus modestes puissent bénéficier de dispositifs favorables à la transition écologique. J'interroge toujours celles et ceux qui sont opposés aux C2E par principe, pour connaître exactement les éléments à supprimer. S'agit-il du bonus écologique ou de MaPrimeRénov' pour partie financée par les C2E ?

Enfin, s'agissant du contrôle, nous disposons, grâce à la loi Cazenave, de moyens d'action et de moyens budgétaires supplémentaires. Ainsi, le nombre d'ETP dédiés au contrôle est passé de dix à trente personnes pour contrôler et lutter contre la fraude.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Monsieur Tabarot, le 23 décembre 2025, vous avez déclaré que vous ne pouviez pas passer la commande à 1 milliard d'euros prévue en janvier concernant les trains de nuit, puisqu'il n'existait pas de budget. Désormais, nous en avons un. En conséquence, avez-vous passé cette commande ? Si tel n'est pas le cas, quelles en sont les raisons et quand sera-t-elle effectuée ?

Ensuite, à la fin de l'année 2025, vous avez coupé les subventions d'environ 6 millions d'euros pour le train de nuit Paris-Berlin-Vienne. En 2026, vous avez décidé de subventionner l'avion sur le trajet Strasbourg-Munich, desservi auparavant par ce train. Le train est-il réellement votre priorité ?

Enfin, un rapport est sur votre bureau depuis plusieurs mois concernant la question de l'industrialisation du matériel ferroviaire. Quand celui-ci sera-t-il publié ?

M. Philippe Tabarot. Monsieur le député, je sais que vous connaissez bien ces sujets. Concernant les trains de nuit, un marché de renouvellement du matériel roulant a été lancé en février 2025, afin d'améliorer sensiblement le confort et l'attractivité de ces services. L'attribution de ces marchés est prévue avant la fin de l'année, pour une livraison progressive du matériel, soit 180 voitures et 27 locomotives, au début de l'année 2030.

S'agissant de l'arrêt de la ligne Paris-Vienne-Berlin, j'ai déjà expliqué que cette liaison présentait un coût de subvention particulièrement élevé par rapport aux lignes nationales. Nous avons donc fait le choix de concentrer l'effort sur les trains de nuit intérieurs, d'autant que certains partenaires, notamment l'Allemagne, ne souhaitaient pas participer au financement. Par ailleurs, une initiative privée a depuis émergé, ce dont je me réjouis.

Enfin, concernant le matériel et son renouvellement, des échanges ont eu lieu avec les régions et les acteurs concernés. Le rapport sera prochainement rendu public. Il mettra en lumière, de manière objective, les retards observés, tout en soulignant que les responsabilités sont partagées entre industriels, opérateurs et autorités organisatrices de la mobilité.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Je souhaite revenir sur le dossier de l'A69, dont le caractère profondément anachronique a été confirmé par la décision du tribunal administratif de Toulouse ayant annulé le projet initial.

Dans ce contexte, une question essentielle demeure s'agissant de l'indemnisation versée aux concessionnaires, estimée entre 79 millions d'euros et 100 millions d'euros. Cette somme vise à compenser le retard d'un chantier que vous refusez de suspendre, alors même qu'il risque finalement d'être condamné par le Conseil d'État.

Vous jetez des millions d'euros d'argent public par la fenêtre. Comment l'Etat le justifie-t-elle ? Surtout, d'où viennent ces millions ? Quels autres projets sont amputés pour tenir à bout de bras ce projet honteux, qui dépasse d'au moins 88 hectares l'empreinte qui lui était impartie, soit 20 % de saccages supplémentaires ? Cela devrait donner lieu à une nouvelle demande d'autorisation environnementale. Comment justifiez-vous, monsieur Lefèvre, que cela ne soit pas le cas ?

M. Philippe Tabarot. La décision du tribunal administratif de Toulouse nous a conduits à mettre en place une transaction, qui a prévu une indemnité globale et forfaitaire de 79 millions d'euros. Elle n'était pas prévue initialement au budget, mais nous avons malheureusement dû la verser, dans le cadre de cette médiation et du protocole transactionnel.

S'agissant de la régularisation de l'autorisation environnementale, vous avez raison de souligner que des travaux ont été réalisés en dehors du périmètre autorisé, faits qui ont été constatés à la fin de l'année 2025. Dès que ces éléments ont été portés à ma connaissance, j'ai saisi les préfets compétents. Ceux-ci ont immédiatement suspendu les travaux concernés et mis le concessionnaire en demeure de se conformer à ses obligations.

Depuis lors, une procédure de régularisation a été engagée, en lien avec les services de l'État. Une consultation du public a été ouverte, accompagnée d'échanges spécifiques avec les associations environnementales, à l'initiative du préfet. Cette consultation se poursuit pour faire cesser les manquements du concessionnaire, mais également par souci de transparence.

Enfin, je précise que, à la demande de certains membres de la commission, j'ai remis l'ensemble des documents relatifs à la procédure d'arbitrage ayant conduit à la transaction.

M. le président Éric Coquerel. S'agissant des C2E, le rapport réalisé par la Cour des comptes est extrêmement critique.

M. Fabrice Roussel (SOC). La transition écologique que vous revendiquez apparaît aujourd'hui sous-financée, fragmentée et de plus en plus soustraite au contrôle direct du Parlement, alors même que les besoins d'investissement sont désormais clairement identifiés et largement partagés.

S'agissant des mobilités du quotidien, et en particulier des infrastructures de transport, la question du financement du ferroviaire est devenue centrale. Les besoins de régénération du réseau sont évalués à plusieurs milliards d'euros par an, sans que les ressources correspondantes soient aujourd'hui pleinement sécurisées. Vous évoquez la mobilisation future des concessions autoroutières, avec un potentiel de recettes de 2,5 milliards d'euros par an, mais cette ressource reste incertaine, tant par son calendrier, qui ne produira des effets qu'à partir de 2032, que par le modèle de gestion, qui demeure encore en discussion.

Par ailleurs, les mécanismes européens, tels que le système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SCEQE-UE ou ETS), sont présentés comme des leviers de financement.

Toutefois, le marché ETS 1 génère aujourd'hui 2,4 milliards d'euros par an pour la France, sans qu'un fléchage vers la mobilité décarbonée ne soit assuré malgré les intentions affichées au niveau européen. Quant à l'ETS 2, dont les recettes pourraient atteindre 5 milliards d'euros par an à partir de 2028, il repose sur un calendrier encore incertain et progressif, qui ne permet pas de bâtir aujourd'hui une programmation crédible de financement des infrastructures ferroviaires. Ma première question est simple : sur quelles ressources réelles sécurisées le gouvernement s'appuie-t-il aujourd'hui pour financer la trajectoire d'investissement promise dans les transports ?

M. Philippe Tabarot. Je me réjouis que votre groupe à l'Assemblée nationale, et en particulier vos collègues socialistes, ait contribué à la co-construction de ce texte à travers leur participation à la conférence Ambition France Transports et les amendements qu'ils ont fait adopter.

Je crois, en effet, qu'ils ont été sensibles à la volonté affichée de renforcer les investissements, notamment dans les infrastructures ferroviaires, pour les raisons que j'ai déjà évoquées, mais aussi dans la régénération et la modernisation de nos réseaux routiers – nationaux, départementaux ou communaux – ainsi que pour les ouvrages d'art, le fluvial et le portuaire.

Comme vous l'avez rappelé, nous avons fait le choix de flécher, à l'article 1^{er}, les futures recettes des concessions autoroutières à hauteur de 2,5 milliards d'euros. Par ailleurs, pour faire face à la période de transition plus délicate entre 2028 et 2032, nous avons identifié plusieurs leviers complémentaires : le recours à des fonds de concours, à des dispositifs comme les certificats d'économies d'énergie, ainsi qu'à des financements européens potentiels.

Nous n'excluons pas non plus, sur des segments très ciblés comme la modernisation de certaines infrastructures, le recours à des partenariats public-privé, dont l'efficacité a été reconnue dans des cas précis.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Je souhaite revenir sur le fonds Vert, en m'appuyant notamment sur les observations de la Cour des comptes dans sa note d'exécution budgétaire 2025. Celle-ci rappelle qu'un premier décret, en date de juillet 2025, a ainsi annulé 10 millions d'euros du programme 380 afin de les redéployer vers le programme 105, notamment pour financer des actions de communication dans le cadre de la troisième conférence des Nations unies sur l'océan à Nice. Un second décret, en décembre 2025, a procédé à une annulation de 450 000 euros sur ce même programme, au profit du programme 205, en vue de financer des travaux relatifs au Callisto, un navire affecté à la direction de la mer et du littoral de Corse, et assurant notamment des missions de surveillance du milieu marin. À ces redéploiements s'ajoute un gel budgétaire de 180 millions d'euros sur l'ensemble de l'année.

Or ces évolutions interviennent dans un contexte où les crédits du fonds Vert avaient déjà été réduits de moitié par rapport à l'année précédente. Cette situation interroge d'autant plus que ce fonds constitue un levier essentiel de financement pour les collectivités territoriales dans la mise en œuvre des politiques de transition écologique et énergétique, notamment dans le cadre du plan national d'adaptation au changement climatique.

Dès lors, la question se pose de la trajectoire à venir. À partir de cette exécution 2025, que se passera-t-il en 2026 et à quoi devons-nous nous attendre pour 2027 ?

M. Mathieu Lefèvre. Il convient de relativiser l'ampleur des redéploiements que vous évoquez. Nous parlons d'environ 10,5 millions d'euros rapportés à une enveloppe d'autorisations d'engagement de 1,1 milliard d'euros, ce qui reste, en proportion, marginal.

S'agissant de la conférence des Nations unies sur l'océan, il peut être considéré que ces dépenses participent, malgré tout, à des enjeux centraux de transition écologique et de protection des milieux marins, ce qui justifie leur rattachement au fonds Vert. De même, pour

le financement du navire Callisto, il s'inscrit dans un engagement antérieur pris par le ministre François Rebsamen.

Sur l'évolution globale des crédits, la trajectoire doit être rappelée. Elle est marquée par une ouverture de 1,1 milliard d'euros en 2025, une exécution autour de 880 millions d'euros, puis un niveau stabilisé à environ 850 millions d'euros en 2026. Dans ce cadre, l'enveloppe en faveur du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) est maintenue et les actions d'adaptation finançables sont relevées à hauteur de 50 %.

Ainsi, dans un contexte budgétaire contraint, l'objectif reste d'assurer une continuité des financements, tout en articulant le fonds Vert avec les autres dispositifs publics, en particulier ceux relevant de la prévention. Quant à la trajectoire pour 2027, elle fera naturellement l'objet d'un débat à l'automne.

M. Fabrice Roussel (SOC). Je souhaite évoquer la décarbonation du transport maritime. Un fonds de décarbonation a été créé, doté de 70 millions d'euros en autorisations d'engagement et 30 millions d'euros en crédits de paiement. Cela ne correspond pas aujourd'hui aux attentes du secteur, prêt à accélérer sur la décarbonation du transport maritime, mais qui évalue les besoins à hauteur de 350 millions d'euros. Quelle perspective, quelle trajectoire allez-vous tracer dans les prochaines années ?

M. Philippe Tabarot. Il a été difficile d'obtenir ce fléchage des ETS, tant sur le principe que sur le montant. Il a fallu parvenir à un accord entre des acteurs aux positions parfois divergentes, et nous avons estimé qu'il était préférable d'engager rapidement les premières enveloppes afin d'amorcer la dynamique et de financer des projets.

Je suis, pour ma part, profondément attaché à la décarbonation des transports. Je me félicite que cet appel à projets ait pu être lancé. Dans le même esprit, je me réjouis que nous puissions poursuivre les discussions sur des initiatives comme la proposition de loi relative au transport maritime à propulsion vélique, portée par un certain nombre d'entre vous.

Par ailleurs, au niveau européen et international, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale, la France se mobilise activement pour faire progresser la décarbonation du transport maritime, quand d'autres pays sont plus réticents.

M. Nicolas Ray (DR). Ma première question s'adresse au ministre Mathieu Lefèvre et porte sur le programme 345, concernant le service public de l'énergie, un programme qui finance effectivement des dépenses qui découlent des contrats de soutien aux énergies renouvelables. Ces contrats peuvent engager l'État sur des durées très importantes et leur coût dépend de l'évolution des prix du marché. Lorsque les prix baissent, la compensation publique augmente, et inversement. Actuellement, les engagements hors bilan atteignent 124 milliards d'euros.

Dans l'état actuel de nos comptes publics, peut-on encore se permettre des dispositifs aussi massifs et volatils ? Le gouvernement envisage-t-il de revoir ces mécanismes actuels de soutien aux énergies renouvelables, au moins pour les futurs contrats, afin de réduire leurs coûts et leur exposition aux variations du prix de marché ? Notre groupe est favorable au mix énergétique, mais nous considérons que nous ne pouvons pas continuer à financer de manière aussi conséquente les énergies renouvelables.

M. Mathieu Lefèvre. Notre collègue Maud Bregeon est en charge de ces enjeux, mais je peux vous indiquer que les contrats de soutien aux énergies renouvelables visent à apporter une protection des producteurs vis-à-vis des variations des prix à court terme des marchés de l'électricité, afin de sécuriser leurs investissements.

Au travers de ces contrats, l'État est exposé à ces variations de prix de marché. Nous travaillons avec la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour augmenter la couverture de cette exposition de l'État en vendant une part de l'énergie correspondante sur les marchés à terme, ce qui assure une meilleure prévisibilité des dépenses publiques. Ainsi, environ 50 % de la production des obligations d'achat est couverte à terme. Un appel à manifestation a été lancé par la CRE pour couvrir une partie des volumes sous complément de rémunération.

M. Nicolas Ray (DR). Ma deuxième question s'adresse au ministre des transports. Monsieur le ministre, vous avez annoncé des dispositifs de compensation en faveur des secteurs particulièrement exposés à la hausse du prix des carburants, notamment le transport routier. Toutefois, il apparaît que le portail permettant le versement de la ristourne de 20 centimes n'est pas encore opérationnel, créant une attente pressante chez les professionnels, notamment pour les dépenses engagées au mois d'avril. Pouvez-vous préciser les solutions envisagées pour les mois à venir ?

Par ailleurs, vous avez indiqué que ces mesures de compensation seraient financées sur les crédits de votre ministère. Je le regrette, dans la mesure où il s'agit de mesures conjoncturelles, qui risquent d'être mises en concurrence avec des investissements structurels indispensables, notamment pour le désenclavement des territoires et le développement des infrastructures ferroviaires et routières. Pouvez-vous confirmer que ces financements seront effectivement prélevés sur le programme 203 ?

Je souhaiterais également obtenir des informations sur l'exécution des CPER, en particulier sur le volet mobilités, dont l'importance est reconnue pour les territoires. Enfin, s'agissant de la modernisation de la ligne Paris-Clermont, pouvez-vous nous indiquer l'état d'avancement des travaux, notamment en matière d'engrillagement, ainsi que le calendrier de livraison des rames Oxygène attendues l'année prochaine ?

M. Philippe Tabarot. Le chantier de la ligne Paris-Clermont constitue aujourd'hui l'un des investissements les plus significatifs en France. Sur le précédent exercice budgétaire, il a représenté près de 300 millions d'euros. Au total, ce programme mobilisera environ 760 millions d'euros pour la régénération et près de 130 millions d'euros pour la

modernisation du réseau, auxquels s'ajoute la commande du matériel roulant, notamment les rames Oxygène, pour un montant de 365 millions d'euros.

S'agissant de ces rames, j'ai déjà évoqué les tensions et les retards rencontrés dans la filière industrielle ferroviaire. Le rapport que nous venons de recevoir, et qui vous sera prochainement communiqué, permettra d'apporter un éclairage précis sur ces difficultés. Dans l'intervalle, nous avons mis en place des mesures visant à améliorer la fiabilité du service : renforcement des équipes d'ingénierie, dispositifs d'indemnisation renforcés en cas de retard, plans de continuité en situation de crise.

L'aide aux transporteurs routiers a fait l'objet d'une concertation étroite avec les fédérations professionnelles. Les délais observés dans la mise en œuvre du dispositif s'expliquent par la nécessité d'intégrer leurs demandes, notamment le relèvement du plafond d'aide de 30 000 à 60 000 euros et l'élargissement du dispositif à différentes tailles d'entreprises. Le portail sera opérationnel très prochainement, avec des versements attendus dans la foulée, incluant une rétroactivité pour le mois d'avril et une extension possible au mois de mai.

Enfin, s'agissant des CPER, des sous-consommations ont été constatées, mais la quasi-totalité des volets mobilités a désormais été contractualisée.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. La question concernant les contrats sur l'appel d'offres pour le nouveau matériel roulant de nuit a été posée à deux reprises, mais je n'ai pas bien compris la réponse. Je me permets donc de la formuler à nouveau : à quelle date ces contrats ont-ils été signés ?

M. Philippe Tabarot. Ils le seront au mois de novembre. Je partage votre souhait que ce matériel soit disponible le plus rapidement possible. Je m'y suis personnellement engagé. J'ai considéré que l'organisation des Jeux olympiques d'hiver en 2030 pouvait constituer une opportunité, en laissant un véritable héritage, notamment sous la forme de trains de nuit reliant Paris à Briançon, Paris à Nice, ainsi que d'autres destinations.

Je tiens également à rappeler le chemin parcouru. Il y a quelques années, la fermeture des trains de nuit avait été engagée. Cette orientation a été corrigée, notamment à l'initiative de Jean Castex, ce dont je me félicite. Je suis donc particulièrement satisfait d'avoir à traiter ces questions dans une perspective de développement, et non plus de restriction. Les trains de nuit connaissent un regain d'intérêt réel et répondent à une attente croissante de nos concitoyens.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Que pensez-vous d'une proposition de loi visant à supprimer les C2E, en s'appuyant sur le dernier rapport de la Cour des comptes ?

M. Mathieu Lefèvre. Il en va naturellement de la totale liberté d'appréciation du Parlement. Mais si l'on supprime les C2E, il faut avoir conscience que seront également supprimés 8 milliards d'euros de politiques publiques.

M. Philippe Tabarot. Je suis entièrement solidaire de la réponse de mon collègue Mathieu Lefèvre.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je souhaite vous interroger sur la question des trains d'équilibre du territoire, et plus particulièrement sur leur ponctualité. Les indicateurs de performance pour 2025 montrent une situation préoccupante : le taux de ponctualité s'établit à 74,5 %, bien en deçà de l'objectif fixé à 80 %, et près de 10 % des trains accusent des retards supérieurs à trente minutes, avec des situations encore plus dégradées sur certaines lignes, comme Bordeaux-Marseille (20 %).

Or l'État est l'autorité organisatrice de ces lignes et en assume donc directement la responsabilité. Dans le même temps, les crédits du programme 203 ont diminué de 4 %. Quelle part de cette dégradation de la ponctualité peut être imputée à un sous-investissement chronique dans le réseau ? Ensuite, quelles mesures concrètes sont mises en œuvre pour améliorer la situation et accompagner les voyageurs qui subissent quotidiennement ces retards ?

M. Philippe Tabarot. Les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et Paris-Clermont font aujourd'hui l'objet d'un effort d'investissement sans précédent. Plus de 300 millions d'euros y sont consacrés annuellement, dans le cadre d'un programme global d'environ un milliard d'euros, dédié exclusivement à la régénération et à la modernisation du réseau, auxquels s'ajoutent entre 300 et 400 millions d'euros pour le matériel roulant.

Il est exact que le service s'est dégradé sur ces lignes depuis plusieurs années, en raison de choix d'investissement qui n'ont pas été effectués au moment opportun. Toutefois, depuis 2017, une priorité claire a été donnée à la modernisation, ce qui doit permettre de rattraper progressivement le retard accumulé.

S'agissant des usagers, leur situation constitue une préoccupation constante. Les retards prolongés et les conditions de transport dégradées sont inacceptables. C'est pourquoi des mesures ont été mises en œuvre avec la SNCF : dispositifs d'intervention rapide, renforcement des équipes, mise à disposition de matériel d'appoint, amélioration des indemnisations pouvant aller jusqu'à 200 %.

Enfin, j'ai souhaité qu'aucune augmentation tarifaire ne soit appliquée cette année sur ces lignes, compte tenu de la qualité de service actuelle. Mais ma priorité demeure d'investir massivement pour améliorer durablement la situation.

M. François Jolivet (HOR). Monsieur le ministre, je souhaiterais vous interroger plus largement sur la question des mobilités, au sens étendu du terme, tant les réalités de terrain dépassent souvent les seuls indicateurs budgétaires. Dans des territoires ruraux comme le département de l'Indre, la première condition d'accès à l'emploi, aux services ou à la vie sociale demeure le permis de conduire.

Certes, des efforts ont été engagés, notamment dans les zones urbaines denses, et des dispositifs ont permis aux collectivités de s'organiser en matière de mobilité. Toutefois, dans les territoires peu dotés en activités économiques, ces mécanismes trouvent rapidement leurs limites. La fracture territoriale se traduit donc d'abord par un accès inégal aux mobilités et, par conséquent, aux services essentiels.

S'agissant des trains d'équilibre du territoire, et notamment de la ligne POLT, les investissements engagés depuis 2017 constituent une avancée notable. Toutefois, les travaux en cours, nécessaires, pèsent fortement sur les usagers. Quel sera demain le cadencement, une fois que les travaux seront terminés ? Aujourd'hui, la desserte de Toulouse s'effectue fréquemment par Bordeaux.

Par ailleurs, une meilleure information de la représentation nationale sur l'état réel des infrastructures apparaît indispensable. La découverte de matériels anciens ou dégradés révèle un déficit de visibilité sur la vétusté du réseau, qui mérite d'être partagé afin d'orienter les décisions publiques.

Enfin, au-delà de ces lignes structurantes, la question d'une politique globale de lutte contre la fracture en matière de mobilité dans les territoires ruraux se pose. Les investissements importants réalisés dans certaines zones, notamment en Île-de-France, pour accompagner l'organisation des Jeux olympiques de Paris 2024, contrastent avec l'absence de solutions pour d'autres populations.

M. Philippe Tabarot. La question des mobilités en milieu rural constitue un enjeu majeur et auquel je suis particulièrement attaché. C'est précisément pour répondre à cette problématique qu'a été instauré, par l'article 118 de la loi de finances pour 2025, un versement mobilité régional et rural. Je tiens d'ailleurs à rappeler que cette disposition résulte d'un amendement que j'avais porté en tant que sénateur.

Ce dispositif permet désormais aux régions de définir librement leur politique de financement, en compensant notamment les lacunes laissées par des dispositifs antérieurs. Toutes les régions ne se sont pas encore pleinement saisies de cette faculté, mais certaines l'ont fait, et je m'en félicite.

S'agissant de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, je rappelle qu'elle fait l'objet d'un effort d'investissement particulièrement important. En 2025, plus de 300 millions d'euros y ont été consacrés, et en 2026, 250 millions d'euros supplémentaires seront investis dans la

régénération, auxquels s'ajoutent 83 millions d'euros pour la modernisation. Enfin, je vous confirme la commande de seize nouvelles rames Oxygène pour un montant de 485 millions d'euros. À terme, leur mise en service permettra d'augmenter la fréquence, avec un onzième aller-retour quotidien, renforçant ainsi la desserte de plusieurs gares, telles que Châteauroux, Argenton-sur-Creuse et Issoudun.

M. François Jolivet (HOR). Comment envisagez-vous informer la représentation nationale sur l'état du réseau ?

M. Philippe Tabarot. Sur l'état du réseau, je souhaite être clair. J'ai souhaité porter ce projet de loi cadre, précisément parce que je considère inacceptable que notre réseau vieillisse dans les proportions que nous observons aujourd'hui. Au-delà des enjeux de performance, il s'agit avant tout d'un enjeu de sécurité. Les comparaisons internationales sont éclairantes : là où certains pays, comme la Suisse, ont un réseau dont l'âge moyen avoisine quinze ans, le nôtre atteint environ trente ans, avec certains segments dépassant même soixante à soixante-dix ans.

C'est précisément pour répondre à cette situation que je défends une élévation significative du niveau d'investissement. Les 3 milliards d'euros aujourd'hui engagés ne suffisent pas ; il est nécessaire de porter cet effort à 4,5 milliards d'euros afin de régénérer et moderniser efficacement l'ensemble du réseau. Cette ambition s'accompagnera d'une cartographie détaillée.

M. le président Éric Coquerel. Je vous remercie. Je retiens notamment de cette audition que le plan de 100 milliards d'euros présenté il y a deux ou trois ans par Mme Borne et par M. Farandou a été oublié.

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mardi 5 mai 2026 à 16 heures 35

Présents. - Mme Christine Arrighi, M. Anthony Boulogne, M. Eddy Casterman, M. Éric Coquerel, M. Emmanuel Fouquart, M. Antoine Golliot, M. François Jolivet, M. Philippe Juvin, M. Daniel Labaronne, M. Tristan Lahais, Mme Claire Lejeune, M. Thierry Liger, M. Kévin Mauvieux, M. Paul Midy, M. Christophe Plassard, M. Nicolas Ray, M. Matthias Renault, Mme Eva Sas

Excusés. - M. Christian Baptiste, M. Karim Ben Cheikh, Mme Yaël Braun-Pivet, M. Éric Ciotti, M. Pierre Henriet, M. Nicolas Metzdorf, Mme Christine Pirès Beaune, M. Nicolas Sansu, M. Charles Sitzenstuhl, M. Emmanuel Tjibaou, M. Nicolas Tryzna

Assistaient également à la réunion. - M. Bérenger Cernon, M. Stéphane Delautrette, M. Fabrice Roussel, Mme Anne Stambach-Terreoir