



N° 2047

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 octobre 2025.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2026** (n° 1906)

TOME X

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

COMPTES RENDUS

PAR MME DANIELLE BRULEBOIS, MM. JEAN-VICTOR CASTOR,
BÉRENGER CERNON, VINCENT DESCOEUR, PIERRE MEURIN,
MME JULIE OZENNE ET M. JIMMY PAHUN

Députés

SOMMAIRE

	Pages
TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
I. AUDITION DES MINISTRES	5
1. Audition de Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, de Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche, et de M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique (réunion du vendredi 24 octobre 2025 matin).....	5
2. Audition de M. Philippe Tabarot, ministre des transports (réunion du vendredi 24 octobre 2025 après-midi).....	28
II. EXAMEN POUR AVIS DES CRÉDITS DE LA MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES »	53
1. Réunion du mardi 28 octobre 2024 après-midi.....	53
2. Réunion du mercredi 29 octobre 2024 matin.....	94
3. Réunion du mercredi 29 octobre 2024 après-midi.....	133

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. AUDITION DES MINISTRES

1. Audition de Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, de Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche, et de M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique (réunion du vendredi 24 octobre 2025 matin)

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Mesdames et monsieur les ministres, nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui pour la première fois devant notre commission. Je vous remercie de vous être rendus disponibles rapidement afin que nous puissions échanger utilement en cette période d'examen du projet de loi de finances.

Madame la ministre, votre grande expérience internationale sera précieuse à l'approche de la COP 30 début novembre. Votre éclairage sur les négociations en cours à Bruxelles, en particulier sur les objectifs climatiques et les nombreux projets de simplification, nous aidera à remettre en perspective plusieurs de nos débats. La simplification, nécessaire pour donner du souffle à nos entreprises et à notre économie, ne doit pas servir d'alibi à un abandon des ambitions en matière environnementale. Et cela d'autant moins que nos concitoyens sont beaucoup plus soucieux de protection de l'environnement et d'adaptation au changement climatique que ce que certains essaient de faire croire. Ils sont même de plus en plus préoccupés, comme l'a récemment montré un sondage d'Ipsos publié par Réseau Action Climat.

J'ai été particulièrement attentive à l'un des résultats de ce sondage. Faites-vous partie, madame la ministre, des 87 % de Français favorables au maintien de l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) ? La transition foncière convoque plusieurs sujets chers à notre commission : biodiversité, eau, protection des terres agricoles, aménagement du territoire, mais aussi réindustrialisation, adaptation démographique et soutien aux élus locaux. Quelle est votre approche de ces questions ?

Madame la ministre déléguée, l'année de la mer s'achève sur des progrès notables, notamment grâce au Traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine, dit BBNJ.

Au niveau national, plusieurs sujets préoccupent notre commission, parmi lesquels la protection des littoraux face à l'adaptation au changement climatique. Envisagez-vous une inscription à l'ordre du jour de la proposition de loi sur la société portuaire ?

Sans un calendrier d'examen du PLF quelque peu inhabituel, une délégation de notre commission aurait effectué aujourd'hui un déplacement de travail au Havre sur le thème de la propulsion vélique. Jimmy Pahun nous y représente, et je l'associe donc à ma question sur le soutien que vous êtes prête à apporter à la filière du transport à la voile.

Monsieur le ministre délégué, je me félicite de votre engagement ancien sur les questions fiscales et budgétaires. Dans son très récent rapport sur la transition écologique, la Cour des comptes estime à plus de 11 points la perte de PIB à l'horizon 2050 si nous nous en tenons *au statu quo* dans la lutte contre le dérèglement climatique.

Le verdissement du budget ainsi que le financement de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique doivent être considérés comme des priorités aussi stratégiques que

le financement de la défense, sans quoi le coût de l'inaction aura des conséquences critiques pour notre souveraineté.

Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature. N'ayant jamais été élue, j'ai une grande estime pour la mission que vous assumez en tant que parlementaires. Avec Catherine Chabaud et Mathieu Lefèvre, qui, eux, l'ont été, nous avons accepté, en entrant dans ce gouvernement, un cadre issu de travaux antérieurs, et nous sommes attachés au sérieux budgétaire dont il est la traduction.

Aux termes de l'article 24 de la Constitution, le Parlement vote la loi et contrôle l'action du gouvernement. Plus encore, le Premier ministre a défini une méthode en vertu de laquelle le gouvernement propose, nous débattons et vous votez. Nous abordons donc cette audition avec la volonté de contribuer à vos débats et, le cas échéant, d'éclairer vos votes par nos explications et nos précisions.

Avant d'en venir aux chiffres, je voudrais vous dire qui je suis et présenter ma vision de ce ministère – ce que j'aimerais faire et comment je souhaite le faire.

Issue de la société civile, je suis venue au gouvernement par conviction, pour me battre en faveur de l'écologie. Il s'agit non seulement de lutter contre le dérèglement climatique, contre les pollutions, contre l'effondrement de la biodiversité terrestre et marine, mais aussi de promouvoir une gestion durable des ressources halieutiques et des forêts.

À cet égard, je tiens à souligner l'importance que nous devons accorder aux outremer. La forêt guyanaise représente à elle seule 30 % de toute la forêt française. C'est en Polynésie française que nous avons pu créer la plus grande aire marine protégée du monde. La Nouvelle-Calédonie est l'un des plus importants points chauds de biodiversité de la planète. Si bien qu'au total, les départements et territoires ultramarins concentrent 80 % de notre biodiversité.

Notre ambition consiste à rendre possible ce qui est nécessaire pour chaque territoire en France. Je suis convaincue qu'il existe une voie pour une écologie du quotidien, concrète, accessible aux Français. Je défends une écologie du contrat et non de la contrainte.

Le premier contrat qui nous lie, c'est l'accord de Paris, lequel nous oblige à accélérer la décarbonation. Mais il nous faut aussi trouver des solutions pour la nature, car nous avons tous un lien affectif avec elle. Nous ne pourrions pas le renforcer sans partir des territoires ni revenir à la vie quotidienne. Je plaide pour une écologie que les gens comprennent et à laquelle ils adhèrent.

Nous voulons apporter des réponses à des problèmes qui touchent directement les Français, comme la pollution de l'eau, les substances per- ou polyfluoroalkylées (PFAS) ou le retrait-gonflement des argiles. Je veux en faire une priorité de ce ministère.

Chacun doit comprendre que la transition écologique est un modèle économique qui alimentera notre croissance dans les prochaines décennies. Ainsi, 50 % des implantations d'usines des deux dernières années sont le fait de l'industrie verte, et les créations d'emplois y sont deux fois plus dynamiques que dans le reste de l'économie. L'écologie est donc aussi un levier de réindustrialisation pour nos territoires.

Tout objectif demande des moyens pour être atteint. Dans la situation difficile que nous connaissons, qui demande à tous de faire des efforts, nous sommes fiers d'une chose : le budget général de la transition écologique est stable. Il n'a pas été sacrifié. Cela montre que le gouvernement tient à l'écologie et à l'activité des agences, qui font un travail remarquable, comme l'Agence de la transition écologique (Ademe), l'Office national des forêts (ONF),

l'Office français de la biodiversité (OFB) et les parcs nationaux. Ainsi, le budget de notre ministère s'élève à 8,4 milliards d'euros, et les autorisations d'engagement augmentent de 310 millions.

Vous le savez, la France a été pionnière dans l'établissement d'un budget vert dès 2021. Ce dispositif est très précieux pour le débat à venir – je vous invite à vous y référer le plus possible. Il présente très efficacement les dépenses favorables aux différentes dimensions de la transition écologique, de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique, ainsi que de la protection de la biodiversité. Au total, les dépenses du budget vert progresseront en 2026 de plus de 2 milliards d'euros.

En outre, certaines activités, qui figuraient auparavant dans le budget vert, seront désormais financées par les ressources issues des certificats d'économie d'énergie (CEE). Ces derniers devraient augmenter d'environ 27 % et passer de 6 milliards d'euros en 2025 à plus de 8 milliards en 2026. Cette hausse profitera à trois dispositifs rattachés à notre ministère – MaPrimeRénov', le leasing social et le bonus écologique, trois dispositifs essentiels pour le pouvoir d'achat, auxquels les Français sont attachés. Nous veillerons à ce qu'ils s'adressent d'abord aux populations les plus vulnérables.

Il est vrai cependant qu'à la lecture du budget, certains crédits apparaissent en baisse. Le fonds Vert est maintenu en 2026 pour continuer à soutenir les territoires. Nous savons combien les élus locaux y sont attachés – cela s'est vu dès son lancement en 2023. Nous notons avec satisfaction qu'en deux ans, le fonds Vert a permis d'accompagner 9 200 communes, soit une sur trois. Son principe est donc reconduit, mais puisque nous avons été contraints de faire des choix, nous proposons, pour l'année 2026, de l'abaisser à 650 millions d'euros. Loin d'être arbitraire, cette baisse trouve sa justification dans le calendrier électoral : 2026 étant une année d'élections municipales, il est raisonnable de penser que la demande sera moindre – le temps que les conseils municipaux s'installent, que les besoins soient évalués et que les commandes soient passées.

Le fonds Chaleur est maintenu à 800 millions d'euros et le fonds Barnier à 300 millions, après sa hausse de 2025. Ce dernier nous donne les moyens de lutter contre l'aggravation des risques liés aux catastrophes naturelles. Chaque euro investi permet d'éviter de dépenser en moyenne 8 euros au titre de la réparation de dommages.

L'action du ministère s'appuie sur d'autres leviers que le budget de l'État, parmi lesquels le levier réglementaire et fiscal. Je pense à la réforme du diagnostic de performance énergétique, à la réforme des redevances des agences de l'eau, à l'augmentation de la taxe sur les polluants atmosphériques, à la fiscalité sur les modes de traitement des déchets peu écologiques, ou encore à la création d'une « taxe plastique ».

Il me faut citer également les financements octroyés par le secteur bancaire public – Caisse des dépôts, Banque des territoires, Bpifrance – et les financements européens, sans oublier le secteur privé. Vous connaissez tous des entreprises, dans vos circonscriptions, qui s'engagent, misent sur leur décarbonation et font des investissements bas-carbone. En 2024, sur les 113 milliards d'euros d'investissements bas-carbone, 99 ont été réalisés par des acteurs privés. Cet engagement du secteur privé montre que le financement de la transition écologique est l'affaire de tous et que tous les secteurs l'ont compris.

Enfin, vous le savez, je suis très attachée aux relations internationales et à la coopération. La place de la France dans le monde sur les thématiques environnementales est forte, comme l'a montré le récent succès de la conférence des Nations unies sur l'océan (Unoc). Grâce aux efforts inlassables de notre pays, il existe aujourd'hui un traité de la haute mer. Mais pour maintenir notre place forte et notre rayonnement, nous devons rester exemplaires. Les actions nationales et le budget qui les finance en sont la condition. Cela vaut

aussi dans l'autre sens : les négociations internationales donnent lieu à des accords, puis à des lois, qui encouragent *in fine* le déblocage de moyens financiers.

Ce budget 2026 est perfectible, mais il n'est pas sacrifié. Il soutient les mesures qui fonctionnent. Le ministère vous laisse la main, et nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Sébastien Humbert (RN). Votre entrée collective au gouvernement, particulièrement celle de Mme Barbut, illustre parfaitement l'illisibilité d'un exécutif qui ne sait plus quoi faire pour se maintenir. Un temps pro-nucléaire, l'exécutif semble avoir encore une fois changé d'avis, optant pour votre nomination très calculée politiquement et offrant à la gauche radicale une personnalité qu'elle valide.

Votre portefeuille ministériel comporte de nombreux dossiers sur lesquels les Français attendent une réponse forte et rapide.

S'agissant tout d'abord de l'énergie, il est indéniable que l'explosion du coût de l'électricité pour les particuliers est la conséquence directe des choix de politique énergétique des dernières années. Il est indispensable de soutenir la filière nucléaire et de mettre un coup d'arrêt définitif au développement des énergies renouvelables intermittentes, qui non seulement sont très coûteuses financièrement et socialement, mais ont aussi défiguré durablement de nombreux territoires ruraux. Le nucléaire est un fleuron national que le monde entier nous envie. C'est une énergie abondante, peu chère, décarbonée et pilotable, pour laquelle les avancées en matière de traitement des déchets sont remarquables. Je pense notamment au site de traitement Orano de La Hague en Normandie.

Ensuite, laissons les Français respirer ! Cessons la repentance et la culpabilisation permanentes... Avec à peine 0,7 % des émissions de CO₂ mondiales, nous sommes vertueux, il faut le dire.

En matière d'adaptation aux événements climatiques et de gestion des ressources naturelles telles que l'eau et la biodiversité, votre ministère doit être proactif et privilégier les actions à mener au service des collectivités, souvent prises au dépourvu face à l'imprévu. Je pense également aux problèmes posés par l'eau potable et l'assainissement en France hexagonale, mais aussi particulièrement en outre-mer.

Enfin, en matière de fiscalité environnementale, il convient de donner immédiatement aux Français une bouffée d'oxygène en fixant à 5,5 % le taux de TVA applicable aux carburants automobiles – y compris au E85 – et domestiques, ainsi qu'à l'électricité.

Le groupe Rassemblement national souhaite également vous alerter sur l'impérieuse nécessité de rationaliser les coûts exorbitants des agences et opérateurs qui gravitent autour de votre ministère. Certains ressemblent davantage à des incubateurs à propagande gauchisante qu'à des structures sérieuses. Leurs missions et résultats sont flous, leur utilité souvent douteuse et leurs recommandations parfois grotesques. Je pense notamment au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), à l'Agence nationale de l'habitat (Anah), au Haut Conseil pour le climat, ou encore à l'Ademe avec ses 4 milliards de budget. Cette dernière a récemment fait parler d'elle pour ses conseils en matière de lavage de vêtements et pour sa campagne « Plante ton slip ».

L'heure n'est plus au militantisme associatif ni au zèle écologiste. Dans cette période de crise budgétaire majeure, nous attendons de vous beaucoup de sérieux. Nous souhaitons que votre ministère agisse enfin dans l'intérêt de la France, de sa souveraineté et de sa

puissance – notamment en cessant de décliner le pacte vert –, mais aussi dans l'intérêt des Français, de leur pouvoir d'achat et de leur bien-être.

Mme Monique Barbut, ministre. Vous avez fait état de votre insatisfaction devant la politique de soutien au développement des énergies renouvelables. Je considère pour ma part que pour marcher, le système énergétique français a besoin de ses deux jambes : le renouvelable et le nucléaire. Vous constaterez que je ne suis pas une anti-atome, contrairement à ce que vous avez voulu laisser croire. Le recours au nucléaire est une nécessité pour poursuivre l'électrification des usages et répondre à un impératif qui vous tient à cœur, la souveraineté énergétique.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, il est vrai que la France est un bon élève, à l'échelle planétaire, et qu'elle a fait de gros efforts. Il n'empêche qu'il nous faut les poursuivre, notamment parce que cette voie offre d'importantes possibilités de développement économique liées aux nouvelles technologies, auxquelles vous devriez être sensibles. Notre filière agricole pourrait grandement profiter de telles avancées. Si vous accroissez la séquestration du carbone dans les sols, vous gagnez en productivité pour l'agriculture. La non-artificialisation des sols, à laquelle je suis attachée comme vous, madame la présidente, facilite la séquestration de carbone et l'adaptation au changement climatique, préserve la richesse de la biodiversité et, surtout, monsieur le député, garantit notre souveraineté alimentaire. Le jour où il n'y aura plus de sols agricoles en France, vous serez condamnés à dépendre de l'extérieur pour nourrir la population française.

Je pense que nous pourrions nous retrouver sur plusieurs sujets. Je le répète, je suis contre l'écologie punitive, je suis favorable à une écologie que les gens comprennent et à laquelle ils adhèrent. Compte tenu du temps qui nous est imparti – dix-huit mois tout au plus – certaines choses seront faisables et d'autres pas, mais les chantiers seront lancés et tout ce qui peut être fait le sera.

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. Monsieur le député, je regrette la tonalité de votre question sur les agences. Les propagandistes dont vous parlez sont des agents qui méritent votre respect pour leur travail au service des collectivités.

Le Rassemblement national propose de supprimer l'Ademe et l'OFB. Je serais curieux de savoir comment vous expliquerez aux citoyens de votre circonscription la fin de tous les projets financés par l'Ademe. C'est un choix de politique publique, au service de l'emploi dans les territoires. Vous y renoncez, semblant de surcroît oublier que le coût de fonctionnement de l'Ademe est marginal par rapport aux interventions qu'elle réalise dans les circonscriptions, y compris dans la vôtre.

S'agissant de l'OFB, vous semblez opposer l'agriculture et la protection du vivant.

M. Sébastien Humbert (RN). Je n'en ai pas parlé.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. C'est dans le contre-budget du Rassemblement national Vous pouvez ne pas l'assumer aujourd'hui, c'est votre droit. Mais sachez que si l'on n'améliore pas la qualité de l'eau, si l'on ne préserve pas la santé des sols, si l'on ne maintient pas le nombre de pollinisateurs, il n'y aura pas d'agriculture durable demain.

Dire « on supprime tout et on verra après », c'est tenir un discours simpliste, réducteur et offensant pour les agents.

Mme Olga Givernet (EPR). Vous prenez vos fonctions dans un contexte compliqué pour notre pays et plus encore sur les questions écologiques et environnementales.

L'Assemblée nationale n'est pas en reste, puisqu'elle prend part au *backlash* écologique auquel nous assistons depuis plusieurs mois. Qu'il s'agisse des pesticides, du ZAN ou des zones à faibles émissions (ZFE), les remises en question sont nombreuses. Au sein de cette commission, le groupe Ensemble pour la République défend fièrement les avancées obtenues par le président de la République et les gouvernements qui vous ont précédés.

Depuis 2017, nous avons défendu des textes majeurs – je pense à la loi mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures, à la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, à la loi « climat et résilience », issue de la Convention citoyenne pour le climat, ou encore aux lois relatives à l'accélération de la production d'énergies renouvelables et d'énergie nucléaire. D'autres dispositifs gouvernementaux, tels que MaPrimeRénov' et le leasing social, nous tiennent à cœur. Je précise néanmoins qu'ils échapperont au débat budgétaire, puisqu'ils seront financés par les certificats d'économie d'énergie (CEE).

Quand bien même les politiques menées ont porté leurs fruits – en 2023, les émissions de CO₂ ont baissé de 5,8 % –, il faut poursuivre les efforts. Nous continuons de soutenir avec constance et détermination les politiques publiques qui y contribuent.

Les attentes de nos concitoyens sont fortes en matière de santé environnementale – meilleure qualité de l'air, alimentation plus saine, encadrement fort des produits toxiques.

Les questions de souveraineté et de compétitivité économique nous tiennent également à cœur, et nous devons encourager les investissements massifs des entreprises dans la transition écologique et énergétique.

Enfin, il faut préserver nos sols, nos forêts, nos eaux et notre faune. C'est indispensable pour la survie de l'espèce humaine.

Pour terminer, je citerai d'autres victoires de la France au niveau international, telles que la fermeture des centrales à charbon, l'accord de Paris, le pacte vert, le *One Planet Summit* ou le tout nouvel accord BNJJ, qui permet notamment la création de nouvelles aires marines protégées. À l'heure de la COP30, nous comptons sur vous pour porter haut et fort la voix de la France.

Le projet de loi de finances pour 2026 doit marquer la poursuite de l'action ambitieuse engagée par la France. Nos attentes sont grandes. Les débats au Parlement seront peut-être âpres, mais nous connaissons votre énergie et votre détermination. Quel sera l'impact du contexte de restriction budgétaire sur le ministère de la transition écologique ? Comment la priorité que vous entendez donner à l'adaptation au dérèglement climatique se traduit-elle dans ce budget ?

Mme Monique Barbut, ministre. Vous avez commencé votre propos en évoquant un sujet qui me tient particulièrement à cœur : la lutte contre ce que l'on appelle le *backlash* écologique. J'y ajouterai la lutte contre la désinformation, la déformation de la réalité justifiant un refus d'agir. La France n'est hélas pas la seule concernée. Il est plus que jamais nécessaire de porter une parole claire, ferme et fondée sur la science pour contrecarrer ces discours, ces promesses creuses ou ces contre-vérités.

Vous le savez, ces derniers mois ont été particulièrement éprouvants pour la cause écologique. Vous en avez été les témoins ici même. Ce n'est pas la première fois et ce ne sera pas la dernière. Mais ces difficultés ne doivent pas freiner notre engagement, car, comme nous pouvons le constater quotidiennement, le dérèglement climatique est chaque jour plus présent.

Les signes sont partout : vagues de chaleur précoce, catastrophes climatiques, glaciers qui fondent à un rythme alarmant.

Cependant, la cause écologique ne doit pas être opposée à la justice sociale. Il nous faut proposer une écologie qui transforme, qui protège et qui accompagne les Français, sans chercher à les culpabiliser.

Le projet de loi de finances nous permettra de poursuivre des politiques essentielles : la décarbonation, grâce au fonds Chaleur ; MaPrimeRénov', dont le financement est maintenu ; le leasing social, pour lequel nous allons lancer la prochaine tranche le mois prochain ; le bonus auto. Toutes ces mesures ont été plébiscitées par les Français, et nous les continuerons.

L'adaptation au changement climatique doit être l'urgence absolue et la première bénéficiaire de l'effort financier.

Il est vrai que la France et l'Europe ne pèsent plus que 5 % des émissions mondiales. Mais nous devons aussi travailler pour diminuer les 95 % restants, car tous nos efforts sur le territoire français – même si nous parvenions à zéro émission – ne suffiront pas à mettre fin au réchauffement climatique.

Le secrétaire général des Nations unies lui-même a reconnu que l'objectif consistant à limiter la hausse des températures à 1,5 degré était hors d'atteinte ; il en résulte que les effets du réchauffement seront de plus en plus lourds. Les cartes réalisées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) montrent que la France comptera de nombreuses zones extrêmement vulnérables. Il faudra donc que nous réfléchissions tous ensemble à des mesures d'adaptation. Des réglementations nationales seront édictées, mais l'adaptation étant une question très locale, nous devons aider les collectivités territoriales, notamment les communes, à protéger leurs sols et l'eau, à s'assurer que les captages sont faits de façon intelligente, à faire en sorte que les villes ne soient pas des îlots de chaleur et à rendre les logements compatibles avec la hausse de 2 ou 3 degrés à laquelle nous pouvons nous attendre dans les années à venir.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). « Une chose est claire, nous ne parviendrons pas à contenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5 degré », disait avant-hier le secrétaire général de l'ONU. La maison brûle littéralement, mais vous vous dites fière d'un budget écologique stable. Or, selon la Cour des comptes – pas Greenpeace –, pour atteindre la neutralité carbone et préserver la biodiversité, les dépenses pour la transition écologique devraient augmenter de 110 milliards par an.

Ce que vous nous présentez, c'est un budget de renoncement écologique : on n'augmente pas les crédits de la transition écologique mais on coupe dans le fonds Vert et MaPrimeRénov' ; on supprime encore des postes dans les opérateurs publics ; on retire des milliards aux collectivités territoriales, premier maillon de la planification écologique. C'est un budget qui va creuser la dette climatique, comme le dit France Nature Environnement.

On entend pleurer, à longueur de plateaux télé, sur la terrible dette que nous laisserions à nos enfants. Mais ce n'est pas cela qui les angoisse, nos enfants ! C'est plutôt de savoir quelle eau, quel sol, quel air on va leur laisser, quels animaux, quelles plantes vivront encore autour d'eux...

Et je pèse mes mots alors qu'un décret d'une gravité inédite nous menace. Soumis en catimini à la consultation publique, sans consultation préalable du Conseil national de la protection de la nature – ce qui est illégal –, ce décret modifie le code de l'environnement pour que la protection des espèces soit désormais conditionnée à leur coexistence avec les activités économiques. Autrement dit, ce n'est plus l'économie qui s'adapte à la nature, c'est la nature

qui doit se plier à l'économie. Parfait symbole de la Macronie finissante, mais renversement de principe complètement fou en pleine sixième extinction des espèces, dénoncé par 95 % des contributions citoyennes et par toutes les associations environnementales.

La France figure parmi les dix pays abritant le plus grand nombre d'espèces menacées. Après le projet de loi de simplification de la vie économique, la proposition de loi de validation de l'autoroute A69 et la loi Duplomb, laisserez-vous encore saccager le droit de l'environnement ?

Hier, le groupe TotalEnergies a été condamné pour pratiques commerciales trompeuses, après avoir prétendu être un acteur majeur de la transition énergétique alors que plus de 97 % de sa production d'énergie est issue des hydrocarbures. Pourtant, ce groupe et les autres grandes entreprises polluantes nous coûtent toujours 211 milliards d'aides publiques, sans qu'aucune condition ne leur soit imposée sur le plan écologique ou social. Dans le même temps, vous rejetez la taxe Zucman sur les très hauts patrimoines, alors que cinquante milliardaires polluent plus que 1,3 milliard de personnes dans le monde, uniquement par le biais de leur patrimoine financier, investi dans ces industries polluantes. Bernard Arnault émet 1 200 fois plus de CO₂ qu'un Français moyen, mais on ne lui demande rien ! Au contraire, on le félicite d'avoir gagné 16 milliards en une journée, soit plus de la moitié des économies que vous prétendez faire sur le dos des apprentis, des retraités, des allocataires du RSA ou de l'allocation adulte handicapé. Avouez que ces chiffres sont de nature à faire réfléchir !

Le budget qui nous est présenté est celui de la soumission aux marchés et de la résignation climatique. Nous refusons cette politique du renoncement. Nous voulons instaurer un ISF climatique, une fiscalité écologique juste et un grand plan d'investissements publics en faveur de la bifurcation écologique, parce que l'écologie n'est pas une ligne comptable, mais une question de survie.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je regrette la tonalité de votre question. Vous avez le droit d'être en colère, mais pas de dire des contrevérités. Les crédits alloués à la transition écologique ont été augmentés de manière continue par l'ancienne majorité et le président de la République. Et si les objectifs climatiques ont été atteints ces dernières années, c'est bien parce que nous y avons mis les moyens. Le fonds Vert, que vous avez évoqué, n'existait pas il y a trois ans ; c'est l'ancienne majorité qui l'a créé.

Je n'ai pas entendu un seul mot, dans votre propos liminaire, concernant une écologie populaire, concrète, au service des Français. Vous parlez de fiscalité, mais ce n'est pas la fiscalité écologique qui changera la vie de nos concitoyens ; ce sont les mesures concrètes du plan national d'adaptation au changement climatique (Pnacc), qui a été préparé par la prédécesseure de Mme Barbut et que celle-ci continuera de déployer au service des Français. Je ne suis pas certain qu'en évoquant les modalités de variation de la fortune supposée de Bernard Arnault en un jour, vous fassiez progresser la cause de l'écologie populaire. Votre assemblée devrait, au contraire, formuler des propositions concrètes pour aider les Français à opérer la transition énergétique.

Vous n'avez pas non plus mentionné les mesures concrètes qui figurent dans ce projet de budget : le maintien du fonds Chaleur à un niveau exceptionnel ; le maintien du fonds Barnier à hauteur de 300 millions d'euros, c'est-à-dire au niveau auquel nous l'avions porté, par amendement parlementaire, l'an dernier ; la poursuite du plan Eau, que vous aviez légitimement demandé et qui se concrétise cette année ; le financement d'investissements tels que le supercalculateur de Météo France ; les ressources affectées au Conservatoire du littoral ; la mesure de leasing social voulue par le président de la République à destination des Français les plus modestes ; le recentrage de MaPrimeRénov' vers les Français les plus vulnérables,

dont les factures d'énergie sont particulièrement lourdes ; les crédits du programme en faveur de la biodiversité.

Je souhaite que notre débat porte sur ce projet de budget, et non pas sur des considérations idéologiques très éloignées des préoccupations concrètes des Français.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous examinerons dans les prochains jours un projet de budget consacré à l'environnement que vous qualifiez de stable, madame la ministre, mais qui reste, disons-le, très en deçà des enjeux auxquels nous devons faire face.

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il faudrait presque doubler les investissements publics et privés en faveur du climat d'ici à 2030, pour les faire passer de 103 à 190 milliards d'euros, selon l'Institut de l'économie pour le climat. Or ces investissements stagnent depuis deux ans et, sans un effort public massif, rien ne laisse présager une inversion de la tendance. Ce même institut estime qu'il faudrait mobiliser entre 18 et 52 milliards d'euros publics supplémentaires chaque année, dès maintenant, pour ne serait-ce que respecter notre propre trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Certes, les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* passent de 21,9 à 22,9 milliards ; toutefois, cette hausse n'est qu'un effet d'affichage puisque, dans le même temps, la mission *Cohésion des territoires*, qui finance notamment la rénovation thermique des logements, recule de 1,5 milliard. C'est un contresens absolu face aux enjeux de justice sociale et climatique que nous défendons.

Et que dire du fonds Vert, présenté comme l'outil essentiel de la transition dans les territoires, qui a été progressivement vidé de sa substance ? Doté de 2,5 milliards en 2024, puis de 1,1 milliard en 2025, il ne sera abondé que de 650 millions dans le PLF pour 2026. Vous dites que ce choix n'est pas arbitraire, mais il est en total décalage avec ce que j'observe dans le territoire, à savoir une liste de projets qui n'attendent que des financements, indépendamment du calendrier des élections municipales. Vous rappelez, madame la ministre, le rôle primordial des territoires dans la transition ; nous avons effectivement besoin d'eux.

En somme, ce budget comporte moins d'actions concrètes en faveur de l'écologie, au moment même où nous avons besoin de résultats tangibles pour contrer les discours climatorelativistes et climatosceptiques que certains continuent de tenir, au mépris de la science, de l'avenir et des générations futures.

Notre groupe formulera des propositions constructives tout au long des débats budgétaires afin de défendre une transition climatique ambitieuse et équitable. Nous espérons que vous vous en saisirez.

Mme Monique Barbut, ministre. J'entends vos inquiétudes. Votre question soulève une autre interrogation, celle de notre conception du rôle de l'État : pour ma part, je ne considère pas qu'il est le financeur de la transition écologique, mais qu'il doit instaurer les lois et les règlements qui permettront à l'économie, dans son ensemble, de suivre les bonnes trajectoires. Or disposons-nous des bonnes politiques publiques pour engager la transformation de la société ? Si l'État devra bien sûr prévoir des accompagnements financiers, il ne me semble pas tout à fait juste de mettre le budget de la transition écologique en contrepois de celui de mon ministère.

La véritable question est plutôt la suivante : à quoi servira le budget du ministère, et sera-t-il bien employé pour inciter le reste de l'économie à évoluer ? J'attends vos propositions en ce sens, car c'est ainsi que nous progresserons. Les choses avancent mais, je suis d'accord avec vous, nous n'allons pas assez vite. Il faut davantage de réglementation, mais il faut aussi veiller à viser les bonnes cibles. Il ne faudrait pas que les contribuables les plus modestes aient

toujours l'impression que les mesures prises dans ce domaine ne conduisent qu'à réduire leur pouvoir d'achat. Nous devons, à chaque fois, trouver le bon équilibre pour adopter la bonne mesure. Je suis la première à vouloir engager ce débat avec vous, car j'admets ne pas avoir toutes les solutions, et j'attends beaucoup de nos échanges.

Vous avez évoqué la baisse des crédits alloués au fonds Vert. Dans un budget contraint, il faut procéder à des arbitrages ; nous avons considéré qu'il était possible, cette année, d'en diminuer la dotation. Mais, je le répète, comme l'a expliqué le premier ministre, nous proposons, nous débattons et vous votez !

M. Stéphane Delautrette (SOC). Vous pouvez compter sur nous !

Mme Monique Barbut, ministre. J'appelle aussi votre attention sur le fait qu'il existe un fonds européen, le fonds Leader, qui porte sur les mêmes thématiques que le fonds Vert et est très peu employé par les collectivités. Il reste, par conséquent, un espace budgétaire.

M. Jean-Yves Bony (DR). Dans un contexte de politique générale particulièrement dégradé, qui engendre une confusion toujours un peu plus forte chez nos concitoyens, ces auditions budgétaires doivent être l'occasion, pour le gouvernement, de faire preuve de clarté dans ses intentions pour le pays et les Français.

Ces dernières semaines, on a davantage évoqué les personnes que les idées, les stratégies partisanes que les objectifs publics. La transition écologique fait partie de ces champs de l'action publique qui sont souvent mentionnés dans les débats et dont les Français mesurent l'urgence, sans que l'on sache vraiment, au-delà des discours, ce que l'on souhaite faire concrètement. Or, si le budget est un exercice éminemment technique, il reste la traduction en crédits des politiques publiques que l'on entend mener.

Vous le savez, le groupe Droite républicaine s'est toujours opposé à l'augmentation des taxes et à l'écologie punitive, qui vont souvent de pair et pénalisent presque toujours les mêmes. Nous estimons qu'il faut accompagner plutôt que sanctionner, pour des raisons évidentes de productivité, de compétitivité, de pouvoir d'achat et d'acceptabilité des politiques publiques. La commission des finances vient de supprimer la taxe plastique. Comptez-vous la réintroduire en séance ou estimez-vous, au contraire, pouvoir trouver d'autres pistes de recettes que celles issues de la taxation des entreprises, lesquelles en répercuteront fatalement le coût sur les Français ?

J'aimerais aussi connaître votre appréciation sur la trajectoire énergétique de la France pour les décennies à venir. Notre groupe doute fortement que l'avenir de la politique énergétique française passe par le développement immodéré de l'éolien, pour ne citer que lui. L'heure est plutôt à réparer les dégâts causés par cette fuite en avant, qui a davantage profité aux entreprises chinoises et allemandes qu'aux consommateurs français. Je ne reviendrai pas sur les conséquences désastreuses de l'abandon de la filière nucléaire française, au nom d'une idéologie affranchie de toute réalité économique et écologique, qui a coûté très cher au pays. Notre commission d'enquête a fait la démonstration éclatante de cette faillite.

Enfin, je souhaite saluer, au nom de notre groupe, le maintien du fonds Barnier à son plus haut niveau historique, ainsi que la pérennisation de l'enveloppe de prévention du risque de retrait-gonflement des argiles. Le coût de l'assurabilité des risques climatiques est un enjeu majeur pour l'avenir. Il est certain que notre modèle doit évoluer pour s'adapter à l'augmentation des aléas et des risques naturels. Entendez-vous entreprendre une réflexion en ce sens ? Dans l'affirmative, quelles pistes envisagez-vous pour consolider notre modèle et notre résilience face aux catastrophes naturelles ?

Mme Monique Barbut, ministre. Pour répondre à votre question sur la place des énergies renouvelables, en particulier de l'éolien, dans le mix énergétique, je souligne qu'il

est impossible de n'avoir qu'une seule source d'énergie. Le nucléaire ne suffira pas. Pour atteindre la souveraineté énergétique, il faut développer toutes les énergies possibles : le nucléaire, l'éolien, le solaire, l'hydraulique, la géothermie. Il existe de multiples sources d'énergie, sur lesquelles nous devons travailler de concert. Je m'emploierai, dans le temps qui m'est imparti, à faire en sorte que cet équilibre soit respecté. J'entends vos observations sur l'éolien terrestre. C'est vrai qu'il faut également protéger les campagnes et les paysages auxquels les Français sont attachés. Ce sera, j'y insiste, une question d'équilibre et de discussions avec les collectivités locales et les préfetures, afin de déterminer ce qui doit être fait, où et comment.

Je ne pense pas que le budget que nous présentons soit punitif. Nous nous efforçons d'accompagner les Français dans la transition écologique. Vous avez cité le fonds Barnier, mais le fonds Chaleur est aussi très important, tout comme les CEE. Ce budget est véritablement un budget d'accompagnement des collectivités locales – j'en profite d'ailleurs pour saluer le travail remarquable de nos élus, qui sont en première ligne lorsqu'une catastrophe survient comme ce fut le cas cette semaine.

J'assume parfaitement le principe de la taxe plastique. Il faut savoir que la France verse actuellement 1,3 milliard d'euros à l'Union européenne parce qu'elle ne remplit pas ses objectifs de recyclage du plastique et qu'elle est en infraction. La taxe plastique, elle, ne coûte que 30 millions d'euros aux entreprises. Pour moi, le choix budgétaire est clair. Je ne vous rejoindrai donc pas sur cette question, parce que le coût pour l'État est énorme. De plus, il y a des raisons objectives à taxer le plastique. Nous pourrions aussi envisager des solutions nouvelles : je pense notamment à la consigne sur les bouteilles en plastique – j'attends encore quelques consultations avant de prendre une décision à ce sujet.

Mme Marie Pochon (EcoS). L'écologie, « ça commence à bien faire », disait un éminent chef de l'État, condamné depuis pour avoir négocié un pacte corruptif avec un terroriste – mais là n'est pas notre sujet du jour. Dans le chaos politique surjoué au sein du socle commun ces temps-ci, cette citation a tout de même le mérite de constituer un fil rouge, une cohérence, peut-être même un mantra de votre gouvernement, mais aussi du précédent, et du précédent, et du précédent, qui reposent tous sur un socle pas si commun que cela, sauf quand il s'agit de s'attaquer à l'écologie.

Un beau motif d'union sacrée, vous en conviendrez, qui aura conduit ce socle commun à s'obstiner, au mépris de la justice de notre pays, sur le chantier de l'A69 ; à suspendre puis à reprendre, mais avec 0,5 milliard d'euros de crédits en moins, MaPrimeRénov' ; à passer en force pour réintroduire un néonicotinoïde tueur d'abeilles au mépris des revendications pour le revenu agricole ; à remettre en cause, avec une constance qui force l'admiration, l'agriculture biologique, les énergies renouvelables ou les objectifs climatiques de réduction de l'artificialisation des sols ou de la pollution de l'air.

Tout cela commence à bien faire, parce que, malgré les milliards d'euros que nous auront coûtés les canicules et les feux dans l'Aude cet été, qui s'ajouteront donc aux 40 milliards d'économies qu'il faudra faire pour éponger votre dette – je dis bien « votre » dette –, vous réaffirmez ce même cap dans ce budget.

Tout cela commence à bien faire. Au lieu d'en finir avec les dépenses néfastes au climat et d'enclencher les investissements supplémentaires nécessaires – il faudrait 110 milliards par an de plus d'ici à 2030 –, vous préférez surtaxer l'énergie solaire, réduire le budget du fonds Vert à 650 millions d'euros au lieu des 2,5 milliards annoncés l'an passé – soit une double division par deux en un an, chapeau l'artiste ! –, réduire les crédits nécessaires à la préservation de la biodiversité, aux parcs nationaux et aux réserves naturelles et faire de même, globalement, pour tous les budgets de la transition.

Tout cela n'a rien à voir avec une quelconque volonté populaire : deux Français sur trois estiment que l'État doit intensifier la planification écologique et créer des emplois dans la transition, même si cela implique un cadre plus contraignant ou des coûts supplémentaires.

L'un de vos prédécesseurs déclarait, en 2023, qu'il fallait modéliser un scénario à + 4 degrés de réchauffement climatique, alarmant sur la nécessité de se préparer. Deux ans plus tard, vous faites comme si la simple reconnaissance du danger suffisait à le conjurer, et tout cela commence sérieusement à bien faire !

On ne peut pas, madame la ministre, signer d'une main l'accord de Paris et, de l'autre, en effacer les lignes dans le budget de la nation. Je sais bien que vous n'êtes pas personnellement responsable de tout ce que je viens d'énoncer. Toutefois, à partir de maintenant, vous serez responsable de chaque ligne budgétaire sur la préservation d'un vivant qui s'effondre, sur les mobilités durables ou les polluants éternels, de chaque recul sur la dignité des plus précaires face aux impacts de l'inaction climatique, de chaque poste en moins à l'ONF, dans les parcs naturels et dans les collectivités en charge de la transition. Vous serez responsable, enfin, de chaque vie abîmée par notre inaction, de chaque avenir amputé pour les plus jeunes. Ma question est donc simple : comment comptez-vous être responsable de tout cela ?

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Les ambitions écologiques du gouvernement restent intactes. C'est d'ailleurs à l'initiative du président de la République que des victoires ont été obtenues, telles que l'adoption du traité sur la haute mer, auquel vous n'avez pas fait allusion.

Vous avez une position assez contradictoire : nous aurions pu discuter de ce budget ligne par ligne, mais vous avez souhaité censurer le gouvernement *ab initio*. C'est donc que vous ne souhaitez pas véritablement entrer dans cette discussion.

Il n'y a pas de réduction des crédits alloués à MaPrimeRénov' ; simplement, nous opérons un basculement d'une partie du financement vers les certificats d'économie d'énergie – l'ambition reste donc intacte. En ce qui concerne les parcs nationaux, il n'y a pas, sauf erreur, un euro en moins, pas plus que de suppression de postes. En matière de biodiversité, les crédits sont en hausse de plus de 55 % par rapport à 2022. Enfin, s'agissant de l'artificialisation des sols, l'ambition du gouvernement est, là encore, intacte, même si nous devons dialoguer avec les collectivités territoriales et les parties prenantes – notre ambition n'est pas de créer une écologie descendante ni punitive.

La charge des intérêts de la dette française pourrait atteindre 100 milliards d'euros en 2029 – quelles que soient les responsabilités passées, et j'y prends à titre personnel toute ma part. Par conséquent, soit on considère que cet argent serait plus utile pour financer la transition énergétique, qui est un enjeu collectif, soit on accepte qu'il aille dans la poche des fonds de pension qui nous financent. Nous avons tout intérêt à respecter nos engagements européens et à dépenser moins d'argent pour rembourser nos créanciers et un peu plus en faveur de la transition écologique.

Permettez-moi de répondre également à Mme Stambach-Terreñoir sur le projet de décret relatif aux espèces protégées, qui a pour objet de traduire dans le droit français le déclassement du loup, intervenu au niveau européen. Ce décret n'a pas encore été publié, puisqu'il a été soumis à la consultation publique avant d'être transmis au Conseil d'État. Je tiens néanmoins à vous rassurer : le statut d'espèce protégée demeure. Il ne s'agit en aucun cas d'éradiquer le loup ni de donner un permis de tuer. Le gouvernement assume de tenir une position d'équilibre entre la défense des agriculteurs et la préservation de l'espèce.

M. Hubert Ott (Dem). Les affections chroniques, les fragilités immunitaires et les maladies dégénératives sont en constante augmentation au sein des populations humaines, sans oublier les cancers, dont certains s'apparentent à de véritables épidémies qui attaquent l'être humain de plus en plus tôt dans la vie.

Parallèlement, dans le monde naturel qui nous entoure, nous assistons à un véritable effondrement du vivant, à une extinction de masse qui ne dit pas son nom et qui est en train de se produire dans un silence assourdissant. Incontestablement, certains, parmi nous, sont plus sensibles que d'autres à ce drame, mais nous serons tous, sans exception, sévèrement sanctionnés par les conséquences de cette dévastation infligée à la biodiversité.

La majorité de nos concitoyens conscientisent encore insuffisamment le fait que nous sommes avant tout des êtres vivants et qu'en tant que tels, nous n'avons aucune autonomie. Car le vivant, par essence, est une imbrication d'espèces, dans une imbrication de milieux et une imbrication d'écosystèmes. Seul, l'homme n'a qu'un destin : la mort.

Le XXI^e siècle doit donc devenir le siècle d'un réveil, d'une réaction et d'une ferme décision collective de restaurer les conditions propices au maintien du vivant sous toutes ses formes, d'intégrer cette priorité dans tout nouveau déploiement d'activités humaines. Mon tempérament optimiste me permet d'affirmer qu'il n'y a rien d'impossible à cela.

La première des conditions, une fois que l'on a clos tout débat contradictoire face à l'absolue nécessité de protéger le vivant, est d'arrêter d'opposer la protection de l'environnement au déploiement des activités humaines. Désormais, il ne sera plus acceptable de devoir choisir entre la préservation de la nature et l'agriculture ou la pêche, l'industrie, le développement de l'urbanisation ou encore le déploiement des voies de circulation. Chacune de ces préoccupations d'être humain devra initialement comporter la part qui lui revient de protection des milieux naturels et des ressources vitales. Le temps est venu d'une écologie qui rassemble, car ce patrimoine vivant commun doit impérativement être respecté si l'on veut donner de l'avenir à l'humanité. Il n'y a dans ce domaine rien de négociable.

Les moyens dont nous disposons – technologiques, numériques ou génétiques – nous permettent d'anticiper les hypothèses d'interactions pouvant se produire entre les artificialisations dans lesquelles nous nous projetons et l'irremplaçable monde naturel. C'est cette capacité d'expertise qu'il faudra mobiliser pour corriger à l'avance le projet, afin qu'il soit pleinement compatible avec le respect de la vie, sous toutes ses formes. Si nous réussissons collectivement cette révolution culturelle, non seulement nous cesserons de nous diviser inutilement, mais surtout nous construirons enfin un avenir durable.

Permettez-moi de vous féliciter, madame la ministre, pour votre nomination qui comporte une charge symbolique forte, car il n'échappe à personne que l'ONG dont vous étiez la présidente, le WWF, incarne depuis des décennies la volonté humaine de préserver la nature. Avec quel état d'esprit et quelle ambition chevillée au corps, vous qui venez de la société civile, envisagez-vous de relever ce défi pour la protection du vivant dans l'exercice de votre autorité ministérielle ?

Mme Monique Barbut, ministre. Permettez-moi auparavant de répondre à Mme Pochon. Pour le moment, le budget que je présente, et qui n'a été élaboré par aucun de nous trois, est un rêve en noir et blanc – il n'est pas si mauvais, compte tenu de la situation budgétaire. Maintenant, comme l'a dit le Premier ministre, c'est à vous de faire en sorte que ce rêve soit en couleur ! Nous sommes prêts à travailler avec vous pour intégrer dans ce budget d'autres ambitions, que je sais partagées – même si chacun respecte son angle politique, le sujet ne laisse personne indifférent. Et si nous parvenons à construire ensemble quelque chose de mieux, je serai la première ravie !

Vous avez évoqué, monsieur Ott, la question du vivant et la manière dont l'homme appréhende son environnement. Il est clair que le lien entre les deux est très distendu. Lors de fonctions passées, j'ai contribué à une enquête réalisée auprès d'enfants scolarisés à l'école primaire, en Angleterre : alors que nous leur avons demandé de dessiner des poissons, à peu près 40 % d'entre eux avaient tracé un carré.

Il faut en finir avec les concepts vagues et engager des actions concrètes : restaurer les zones humides, planter des arbres pour absorber le CO₂, améliorer la biodiversité, replanter des mangroves – un mot que je n'entends plus guère – pour protéger les côtes des tempêtes et des inondations. Certaines actions nous permettront de renforcer l'adaptation de nos territoires au dérèglement climatique.

C'est aussi dans cette optique que le fonds Vert soutiendra, en 2026, des actions du plan national d'adaptation au changement climatique, avec une priorité réaffirmée pour le recyclage des friches, la rénovation énergétique, la renaturation des villes, la gestion du recul de trait de côte et la prévention des risques. C'est dans cette logique, et en espérant recréer une partie du lien, que nous avons voulu maintenir le fonds Barnier à un niveau très élevé.

Nous pourrions aussi évoquer le travail réalisé par le réseau gestionnaire des parcs nationaux de France, qui est financé depuis 2018, indirectement, par les redevances des agences de l'eau. La dotation en faveur des parcs naturels a été augmentée dans le budget 2026, pour atteindre désormais 75 millions d'euros.

Oui, la préservation du vivant est notre boussole, et elle doit le rester. Je pense également au plan national de restauration de la nature, qui nous permettra, je l'espère, de mobiliser largement autour de ces thèmes, et à la stratégie nationale pour la biodiversité, qui entre progressivement en application. C'est grâce à ces instruments et autour de ces enjeux essentiels que nous construirons une politique de l'écologie compréhensible par tous.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). La situation que nous traversons est marquée par des crises qui s'entrechoquent et s'amplifient : tensions géopolitiques, défis sanitaires, crises climatiques, effondrement de la biodiversité et inégalités sociales. Dans cette situation sans précédent, votre rôle est central, madame la ministre, puisqu'il ne s'agit pas seulement de gérer les urgences, mais bien de tracer un chemin vers un avenir durable, résilient et équitable. La transition, j'en suis convaincue comme vous, n'est pas une option, mais une nécessité. Elle doit s'engager dans le temps long et de façon ambitieuse. Vous l'avez dit lors de vos précédentes fonctions, il faut un nouveau souffle autour de l'écologie et ne pas sacrifier les avancées environnementales par le recul de nos ambitions et de nos objectifs en faveur du climat. La signature de l'accord de Paris sur le climat, il y a dix ans, prouve que la France est depuis longtemps moteur d'une transition écologique vertueuse et juste.

Il nous appartient désormais de montrer que cette transition peut être juste, qu'elle peut concilier protection des santés, innovation et croissance économique, progrès social et bien-être des êtres vivants. Le dernier rapport du Giec et l'ensemble des actions menées en faveur du climat et de la biodiversité sont les investissements de demain et autant de coûts évités plus tard. La transition doit prendre en compte les dimensions sociale, économique et environnementale, en veillant à ce que les plus vulnérables soient accompagnés. Il nous faut aussi prendre en considération la part importante que jouent les animaux et les écosystèmes dans notre équilibre – la covid a parfaitement montré que les santés sont interconnectées.

L'approche intégrée « Une seule santé », *One Health*, est le meilleur levier d'une action publique novatrice et ambitieuse. Vous connaissez les travaux menés par les organisations internationales dans ce domaine, notamment par l'Alliance quadripartite, qui rappelle que la santé humaine, la santé animale et la santé des écosystèmes sont indissociables. Intégrer cette approche dans toutes les politiques publiques, c'est agir pour la prévention, la

résilience et la durabilité. De fait, la transition écologique ne peut réussir sans une coopération renforcée à l'échelle européenne et internationale, ni sans une adhésion de tous nos concitoyens.

Le rapport « Transition(s) 2050 » de la précieuse Ademe confirme l'impérieuse nécessité de renforcer les alliances, de standardiser nos fonctionnements et de partager les innovations. Il est tout aussi essentiel de s'appuyer sur les acteurs de terrain – entreprises, associations, élus, citoyens –, qui regorgent d'innovations et de solutions concrètes adaptées aux réalités locales. Investir dans la prévention, la résilience des écosystèmes et la santé-environnement, c'est préparer les économies de demain. Chaque euro dépensé aujourd'hui pour la transition écologique évite d'en dépenser dix demain en coûts sanitaires, sociaux et environnementaux – l'OCDE le confirme. Il est temps de faire de la transition écologique la politique faîtière, le fil rouge de toutes nos décisions publiques.

Ce plaidoyer un peu long – je vous l'accorde – n'est ni de droite, ni de gauche, ni écologique, ni décroissant : il est responsable. C'est un appel à une mobilisation collective ; il faut sensibiliser, innover et agir.

Quelles sont vos orientations, madame la ministre, dans cet immense chantier qui nous attend ? Seriez-vous prête à faire de l'approche « Une seule santé » une grande cause nationale de l'année 2026 et à travailler à un nouveau contrat social et écologique ?

Mme Monique Barbut, ministre. Je partage ce plaidoyer à titre personnel et j'y retrouve nombre de sujets sur lesquels j'ai travaillé par le passé. Avant d'accéder à mes fonctions actuelles, j'avais d'ailleurs accepté de prendre la parole à la conférence *One Health* qui se tiendra à Lyon la semaine prochaine – je ne sais pas si je pourrai la faire. C'est bien la preuve que cette thématique m'intéresse.

L'approche santé est mal comprise, mal cernée et très peu documentée. Deux de mes enfants sont médecins ; quand je parle avec eux, je constate qu'ils ne voient pas encore comment ils peuvent s'en saisir pour poser un diagnostic face à un patient dans un cabinet médical.

Nous devons approfondir ces questions. Vous connaissez comme moi les controverses et les discussions qui ont cours au sujet des PFAS et des pesticides. Il faut approfondir les recherches sur un ensemble de polluants, car pour le moment, leur lien de cause à effet véritable et direct avec le développement de certains cancers n'est pas formellement démontré.

Quant à savoir si je serais favorable à ériger la santé-environnement en grande cause nationale, la réponse est oui ; cela me plairait beaucoup. Il faudrait trouver les bonnes entrées et les bons acteurs pour nous aider à monter une telle opération. Pour vous donner un exemple, j'avais espéré, au moment du covid, que l'on commencerait à comprendre le danger de toucher aux espèces sauvages. Je ne m'explique pas que l'on n'en ait pas davantage parlé. En effet, tous les virus que nous avons connus depuis vingt-cinq ans, sans exception, résultent du même processus : animal sauvage, transmission à l'animal domestique puis à l'homme. Il n'y a pas de transmission directe de l'animal sauvage à l'homme.

Nous avons eu de la chance jusqu'à présent, car nous avons été capables de soigner et de trouver des traitements. Mais ne pas prendre des politiques très strictes concernant la faune sauvage, c'est faire courir un risque sanitaire majeur à la planète.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Pascal Markowsky (RN). Une nouvelle fois, les pêcheurs se voient imposer par Bruxelles une fermeture brutale du golfe de Gascogne cet hiver, dans l'indifférence totale du gouvernement. Vous sacrifiez des familles entières et l'économie du littoral par idéologie, en vous fondant sur un modèle contestable : ce sont plus de 300 navires cloués au port, des millions d'euros de pertes et un avenir sombre pour des jeunes passionnés mais privés de perspectives, alors qu'aucune certitude scientifique ne le justifie. Le Sénat, dans son rapport d'avril 2025, reconnaît que ces fermetures inadaptées fragilisent lourdement la filière. La mortalité des cétacés a des causes multiples, et vous transformez la pêche artisanale en bouc émissaire. La filière nous alerte : si rien n'est fait, une nouvelle fermeture se profilera en 2027.

Je le dis avec force : les pêcheurs n'acceptent plus que Bruxelles dicte sa loi pendant que votre gouvernement reste béat. Allez-vous continuer à subir les directives de Bruxelles au mépris de l'intérêt de notre pêche artisanale ?

M. Didier Le Gac (EPR). Je tenais absolument à être présent ce matin pour saluer le rétablissement d'un ministère de la mer, incarné par la grande navigatrice qu'est Catherine Chabaud. La France, qui possède la deuxième zone économique exclusive (ZEE) au monde et l'un des plus grands domaines maritimes, se devait de consacrer un ministère à la mer.

Nous nous étonnons de ne pas voir figurer dans le PLF de ligne concernant le système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, dit ETS, en vertu duquel les recettes des taxes sur les compagnies possédant des navires peuvent être fléchées vers des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Comité interministériel de la mer (Cimer) avait annoncé que 90 millions d'euros seraient fléchés de la sorte, ce que le président de la République a confirmé lors de l'Unoc. Pourtant, nous ne trouvons rien de cela dans le PLF. Qu'en est-il ? Que pouvez-vous nous dire pour rassurer les armateurs de France ?

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Je dois vous avouer que je ne vous connaissais pas, madame la ministre. J'ai donc fait quelques recherches et il faut reconnaître que sur le papier, votre CV a l'air qualitatif ; mais quand on gratte un peu, on voit qu'il y a pas mal de *greenwashing*. C'est sans doute pour cela que vous trouvez ce budget « pas si mal que ça ». Il manque pourtant grandement d'ambition au vu des urgences actuelles, qui ont des conséquences concrètes sur la vie quotidienne : dans ma circonscription, des gens ne peuvent plus boire l'eau parce qu'elle contient du perchlorate, et ils meurent prématurément à cause de la pollution sonore de l'aéroport Charles-de-Gaulle et des déchets nucléaires du fort de Vaujours. Je me demande finalement ce que vous faites là. Est-ce juste pour faire du *greenwashing* ? Voulez-vous mettre à profit vos compétences pour l'intérêt général, ou comptez-vous être une caution écologique de plus ?

Mme Chantal Jourdan (SOC). Vous avez parlé de mobiliser des crédits européens pour financer la transition énergétique et écologique. De fait, il nous appartient de saisir le fonds social pour le climat – nous avions interrogé votre prédécesseure à ce sujet, sans obtenir de réponse.

La France a l'occasion de présenter un plan national au niveau européen, qui lui permettrait de saisir 7 milliards d'euros pour les six années à venir. Où en est ce plan, qui devrait toucher aux nombreux domaines que vous avez cités ? Quelles actions et concertations envisagez-vous de mener dans ce cadre ? Quelles articulations vous paraissent utiles pour coordonner les visions française et européenne ?

M. Vincent Descoeur (DR). Nous sommes tous ici très attentifs aux moyens consacrés à l'immense défi que représente la rénovation thermique des bâtiments. Le rapport que Marjolaine Meynier-Millefert et moi-même y avons consacré pointait déjà l'inadéquation entre les ambitions affichées et les crédits susceptibles d'être mobilisés.

Des échos faisant état de nouvelles modifications des aides à la rénovation thermique nous parviennent régulièrement, ce qui ne contribue pas à la lisibilité d'un dispositif dont la mise en pause a déjà suscité le trouble. Quelles orientations comptez-vous lui donner ? Et parce que les périodes de forte chaleur créent désormais au moins autant d'inconfort que le froid, prévoyez-vous de rendre éligibles certains travaux de protection contre les fortes températures, dont le coût peut d'ailleurs s'avérer très modeste au regard des résultats ?

M. Nicolas Thierry (EcoS). L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a publié avant-hier un rapport inédit et alarmant sur l'omniprésence des PFAS dans l'air, les sols, l'eau, l'alimentation et la plupart des produits du quotidien. Plus de 2 millions de données ont été compilées, et la première recommandation est sans ambiguïté : couper d'urgence le robinet de la pollution. Il serait d'ailleurs intéressant, madame la présidente, que notre commission auditionne les auteurs de ce rapport qui était tant attendu.

Une loi contre les PFAS a été adoptée à une large majorité en février 2025. Elle prévoit une taxe pollueur-payeur qui ne vise ni les PME ni les entreprises locales, mais une poignée de multinationales de la chimie qui produisent des PFAS et souillent notre environnement par leurs rejets depuis des années. J'apprends que cette taxe destinée à aider les communes à financer la dépollution de leurs eaux serait reportée à 2027. C'est incompréhensible ! Quelles raisons expliquent de telles tergiversations ?

M. Lionel Causse (EPR). Depuis 2022, à la suite d'une décision du Conseil d'État, nos chasses, en particulier traditionnelles, sont attaquées. Il a été demandé aux fédérations de prendre des décisions importantes relatives à la sélectivité de ces pratiques. Les expérimentations que mènent depuis deux ans les fédérations départementales des chasseurs des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ont démontré qu'à plus de 99 %, la sélectivité était efficace et opérationnelle. S'agissant de la chasse à l'alouette des champs à l'aide de pantès, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a démontré que cette espèce avait un très bon statut de conservation. Pourtant, le 24 septembre, le Conseil d'État a une fois de plus attaqué ce mode de chasse en suspendant un arrêté ministériel qui l'autorisait. Face à l'incompréhension voire à la colère de nos chasseurs dans les territoires ruraux, quelles suites comptez-vous donner pour garantir la poursuite de ces chasses traditionnelles, qui n'ont pas d'impact et sont reconnues par tout le monde ?

M. Gabriel Amard (LFI-NFP). En juillet 2024, le Haut Conseil de la santé publique (HCSP) recommandait d'abaisser la limite de qualité de l'eau à 0,02 microgramme par litre pour la somme des concentrations des quatre PFAS les plus préoccupants. Pourtant, l'instruction publiée en février 2025 n'a pas repris ces recommandations et a maintenu des seuils moins protecteurs.

Dans le même temps, l'Anses appelle à intégrer le TFA (acide trifluoroacétique) à la liste des PFAS à surveiller, signalant qu'il est fréquemment détecté dans l'eau et même dans le sang humain. Le TFA illustre le problème des métabolites dits non pertinents, considérés comme non dangereux et exclus des limites de qualité de l'eau potable. Ils ne déclenchent plus d'alertes sanitaires et ne font plus l'objet que d'une valeur indicative dont le dépassement n'emporte pas de conséquence. Pourtant, si certains de ces métabolites, dont le TFA, étaient classés pertinents, près de 16 % des réseaux d'eau seraient non conformes. Comptez-vous changer la doctrine du gouvernement s'agissant des recommandations sanitaires, afin de protéger la population ?

M. Jean-Yves Bony (DR). Vous avez fait l'apologie d'un mix énergétique diversifié, madame la ministre. Dès lors, comment expliquez-vous que le PLF prévoit d'augmenter les taxes pesant sur la filière photovoltaïque et de diminuer les avantages dont elle bénéficie ?

Mme Véronique Riotton (EPR). Le plan Plastique constitue une étape essentielle de la trajectoire fixée par la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi Agec) et de la planification écologique. Je rappelle les objectifs : réduction de 20 % des emballages plastiques mis sur le marché et recyclage effectif de 100 % des emballages. La publication de ce plan est attendue, car elle doit donner de la visibilité aux entreprises et aux filières à responsabilité élargie du producteur (REP) pour leurs investissements. À quel horizon interviendra-t-elle ? Dans le contexte actuel de finances contraintes, comment ce plan s'articulera-t-il avec le fonds Économie circulaire, dont la dotation passera de 170 à 100 millions d'euros ? Je soumettrai une proposition de recettes dans un amendement visant à porter de 5 % à 20 % le taux de TVA applicable aux bouteilles à usage unique. Selon la revue de dépenses de l'Inspection générale des finances (IGF), cette mesure représenterait 300 millions d'euros. Je compte sur vous pour soutenir cette proposition.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Le défi de la transition écologique dépasse nos frontières : la France partage des enjeux avec le sud de l'Europe, en particulier l'Espagne et le Portugal. Nos trois pays sont confrontés à des défis similaires en matière de gestion de l'eau face à la sécheresse, de mobilité décarbonée ou encore de développement des énergies neutres en carbone.

Quels pourraient être les principaux axes d'une coopération renforcée ? Je pense en particulier à la gestion durable de l'eau, ressource dont la rareté induit des tensions entre les usages agricoles, touristiques et citoyens ; au déploiement de véhicules électriques, face à une Allemagne qui souhaite sans cesse repousser l'interdiction de vendre des véhicules à moteur thermique ; ou encore aux infrastructures énergétiques, en tirant les leçons de la panne espagnole du printemps dernier.

Comment encourager l'Espagne à ne pas abandonner complètement le nucléaire, dans son propre intérêt et pour le bien du réseau énergétique européen ?

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Chaque année, plus de 30 % des ruchers en moyenne sont détruits par la prédation du frelon asiatique. Ce taux dépasse 70 % dans certaines régions, mettant en péril l'équilibre apicole et la biodiversité locale et entraînant un découragement sans précédent chez les apiculteurs, qui voient leurs populations d'abeilles décimées.

Face à ce fléau, le Parlement a adopté en mars 2025 une loi visant à endiguer la prolifération du frelon asiatique et à préserver la filière économique apicole ; la loi a été promulguée dans la foulée. Pourtant, sept mois plus tard, les décrets d'application brillent par leur absence, dans l'incompréhension et au désespoir des apiculteurs. Ce délai est inadmissible pour eux qui subissent cette année encore la pression du frelon asiatique, sans aucune aide ni perspective de plan national de lutte coordonné et efficace – plan pourtant prévu par la loi. Chaque jour qui passe en l'absence de décret d'application est un désaveu de l'urgence, que le gouvernement avait pourtant reconnue devant le Parlement. Il est urgent d'agir. Quand ces décrets seront-ils publiés, accompagnés des financements promis ?

Mme Sylvie Bonnet (DR). Comment le gouvernement justifie-t-il la possible réduction de 50 % des crédits du programme 149, alors que la filière bois est stratégique pour la transition écologique ? Comment les crédits alloués à la planification écologique soutiennent-ils concrètement les scieries et les entreprises de transformation du bois dans les territoires ruraux ?

Mme Sophie Panonacle (EPR). En qualité de présidente du bureau du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) et du Comité national du trait de côte (CNTC), dans un contexte où tout est fragile et incertain, j'aborderai un seul sujet : l'érosion côtière.

Vous avez sans doute suivi les travaux de la commission des finances et donc pris connaissance de la volonté de mes collègues de répondre à l'attente des maires des communes littorales et de leurs habitants dans l'Hexagone, en Corse et dans les outre-mer.

Vous avez souligné que les communes devaient être aidées pour s'adapter au changement climatique, mais vous n'avez pas cité les communes littorales. Pour relever ce défi majeur, elles ne bénéficient d'aucun fonds basé sur la solidarité nationale. Afin d'y remédier, un amendement prévoyant un prélèvement de 1 % sur les plateformes de locations de courte durée a été adopté. Ces recettes abonderont le nouveau fonds Érosion côtière que nous devrions créer dans la seconde partie du PLF.

Pouvez-vous me confirmer votre soutien et celui du gouvernement afin que ce dispositif et son financement soient définitivement inscrits dans la loi de finance pour 2026 ? Nos élus sont engagés mais inquiets tant ils subissent un manque de considération depuis des années. Seuls, ils ne pourront pas faire face. Or le coût de l'inaction sera bien plus élevé.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Je me permets d'insister, car vous n'avez pas complètement répondu à ma question. Un décret gravissime, actuellement sur la table, vise à conditionner la protection des espèces à leur coexistence avec les activités économiques. Tout le monde comprend que cela revient à abandonner les espèces protégées aux lois du marché.

La notice explicative du décret est trompeuse, car elle laisse entendre – comme vous le prétendez aussi, monsieur le ministre délégué – qu'il s'agit seulement d'inscrire dans les textes le déclassement du statut de protection du loup prévu par la directive « habitats », ce qui est déjà une très mauvaise nouvelle. Or la directive n'est pas mentionnée à l'article où serait insérée la disposition. Toutes les espèces protégées seront donc concernées.

Le décret a bien été soumis à consultation publique, comme l'exige toute modification du code de l'environnement, mais ce n'est qu'une formalité. Le gouvernement n'est pas obligé de suivre les résultats des consultations, et bien souvent il s'assoit dessus, surtout quand il s'agit d'environnement. En l'occurrence, 95 % des contributions sont défavorables et les associations de protection de la nature sont vent debout. Malgré cela, allez-vous, oui ou non, publier ce décret ?

M. Emmanuel Blairy (RN). Je souhaite vous parler des douze dauphins et des deux orques qui sont en captivité dans les bassins fort dégradés d'Antibes. Est-il possible d'accélérer les négociations avec l'Espagne, qui pourrait accueillir ces orques ? Qu'en est-il des douze dauphins ? Nous demandons le lancement d'une procédure d'urgence environnementale. Que comptez-vous faire, concrètement ?

M. Fabrice Roussel (SOC). La semaine dernière, l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé de reporter d'un an l'adoption du mécanisme mondial de tarification du carbone pour le transport maritime. Cette mesure, prévue pour 2027, devait instaurer une contribution universelle sur les émissions des navires de plus de 5 000 tonnes. Ce report est évidemment dommageable, sachant que le transport maritime représente à lui seul près de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

La transition vers des carburants alternatifs et des technologies plus propres est urgente et incontournable. Lors du dernier comité interministériel de la mer, le Premier ministre a rappelé l'importance d'un fléchage clair des fonds issus du système communautaire d'échange de quotas d'émission, estimé à 90 millions d'euros, vers un fonds pour la décarbonation. Cette initiative est attendue par la filière, qui est particulièrement engagée et innovante – le plus gros cargo à voile du monde a été inauguré il y a quelques jours. Quand ce dispositif verra-t-il enfin le jour ?

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Je propose que nous nous rencontrions, madame la ministre, pour vous présenter le groupe santé-environnement, où sont représentés tous les secteurs économiques, associatifs et autres. En son sein, un comité d'animation des territoires œuvre au plus près des élus locaux pour promouvoir la santé-environnement et faire remonter les initiatives intéressantes. Le groupe réalise des travaux considérables et pourrait être envisagé comme un support important de vos actions. Avec quinze ministères et trente directions, nous devons plus que jamais travailler de façon transversale et abattre les silos. Je suis donc à votre disposition.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. En tant qu'ancienne présidente du groupe de travail « Une seule santé », je ne peux qu'appuyer votre demande.

M. Sébastien Humbert (RN). Ce matin, nous avons entendu s'exprimer à plusieurs reprises la volonté de taxer plus fortement les bouteilles d'eau en plastique, en portant leur taux de TVA de 5,5 % à 20 %. Ce serait envoyer un très mauvais signal, car cela porterait atteinte à la compétitivité de nos usines d'embouteillage. Ma circonscription, dans la plaine des Vosges, abrite les activités d'embouteillage des eaux de Vittel et Contrex. La surtaxe sur les eaux minérales abonde le budget de ces deux villes de plusieurs millions d'euros, les meilleures années. Il serait très malvenu qu'une taxe supplémentaire affecte le pouvoir d'achat des Français et réduise leur consommation de ce produit de première nécessité. Arrêtez de tout vouloir taxer, car il y va aussi des emplois locaux.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche. Je voudrais d'abord vous dire ma fierté que la France se soit dotée d'un ministère de la mer et de la pêche.

J'en viens à vos questions, à commencer par celle de M. Markowsky. Les captures accidentelles de petits cétacés dans le golfe de Gascogne constituent un risque pour la conservation de l'espèce. Les données des scientifiques le disent et justifient les décisions du gouvernement visant à réduire la mortalité de ces cétacés : un plan a été lancé en septembre 2022 pour réduire ces captures accidentelles ; une expérimentation à grande échelle de dispositifs techniques de réduction des captures est menée, parallèlement au renforcement des observations et des études.

Ce plan a été renforcé en 2024 par la décision de fermer le golfe de Gascogne pendant un mois, l'hiver, durant la période 2024-2026. Cela induit effectivement une pression supplémentaire pour les pêcheurs, mais ils sont soutenus par le gouvernement. Le PLF pour 2026 prévoit une enveloppe de 21 millions d'euros pour soutenir le secteur.

Les premiers résultats de la fermeture du golfe de Gascogne en 2024 sont très encourageants : la mortalité par capture du dauphin commun a diminué significativement, de l'ordre de 76 %, par rapport aux années antérieures. Un rapport de l'observatoire Pelagis sera d'ailleurs publié prochainement.

Plus largement, les secteurs de la plaisance et du transport maritime se mobilisent. En effet, les pêcheurs ne sont pas les seuls à être confrontés à des captures accidentelles : les coureurs au large et les navires de transport peuvent aussi entrer en collision avec des cétacés. Ces secteurs travaillent ensemble depuis plusieurs années – j'y ai moi-même participé et j'y serai très attentive dans les mois à venir.

Concernant l'ETS, messieurs Le Gac et Roussel, le transport maritime est inclus depuis 2024 dans le marché du carbone européen. Cette extension visait à encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur, qui représente près de 3 % des émissions mondiales – je me suis beaucoup investie dans ce sujet quand j'étais députée

européenne. Historiquement, les secteurs assujettis au marché du carbone – aviation, production d’électricité, industrie lourde – n’ont pas bénéficié directement des recettes afférentes. Il a cependant été décidé lors du comité interministériel de la mer de mai 2025, présidé par le Premier ministre, qu’une partie des revenus de l’ETS maritime serait mobilisée pour la décarbonation du secteur à hauteur des montants collectés au titre de l’année passée – soit une enveloppe de 90 millions d’euros pouvant être valorisée pour 2026.

Mon ministère est très attentif à ce dossier. J’ai vu que plusieurs amendements avaient été déposés sur la question. Le débat doit avoir lieu dans les prochains jours, et je suivrai avec beaucoup d’attention ce sujet essentiel pour la compétitivité du secteur, et plus largement pour la décarbonation du transport maritime et la promotion du transport aérien.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Le projet de budget est un point de départ ; il vous appartient de l’amender, conformément aux modalités de débat formulées par le Premier ministre, dans le respect des engagements financiers de notre pays.

Madame Jourdan, les travaux relatifs au fonds social pour le climat sont en cours, dans le cadre de la transposition de la directive étendant l’ETS. La France a demandé des garanties supplémentaires à l’Europe, et la ministre sera évidemment très vigilante à l’accompagnement des plus précaires dans la transition écologique. Ce dossier est une des priorités du ministère.

Monsieur Descoeur, le confort d’été est déjà intégré dans les aides à la rénovation thermique hors MaPrimeRénov’. S’agissant de cette dernière, de nouvelles pistes sont à l’étude pour faire face aux canicules, comme des incitations financières à l’installation de réseaux de froid. Quelque 290 000 rénovations sont prévues l’an prochain dans le cadre de MaPrimeRénov’, dont les crédits sont stables – le budget 2026 de l’Anah, qui pilote le dispositif, est maintenu à 4,6 milliards d’euros. S’y ajouteront 145 000 gestes et autant de rénovations d’ampleur. Les aides aux rénovations d’ampleur se recentreront sur les logements prioritaires, tandis que les aides aux rénovations par geste cibleront en priorité la décarbonation.

Pour ce qui est des PFAS, monsieur Thierry, le gouvernement a la volonté et l’ambition d’appliquer la redevance la plus ambitieuse possible et la plus conforme à l’intention du législateur – le tout, le plus rapidement possible. Le texte que votre assemblée a adopté à l’unanimité nécessite une petite correction pour bien couvrir l’ensemble des pollueurs ; il sera peut-être possible d’y procéder par amendement. Le gouvernement est là pour vous aider dans cette rédaction, dans le respect des principes que j’ai évoqués et que, me semble-t-il, vous partagez.

Monsieur Amard, le problème que vous soulevez est très grave et très sérieux – je vous l’ai dit lors des questions au gouvernement. Je ne voudrais pas laisser penser que le gouvernement laisserait faire ou aurait des standards inférieurs à ceux que recommande la science. Le gouvernement se conforme strictement aux recommandations scientifiques, et toutes les mesures conservatoires nécessaires sont prises au niveau local. Quand l’eau n’est plus potable, madame Soudais, les préfets et les agences régionales de santé (ARS) prennent des décisions en conséquence. Nous pouvons progresser ; faisons-le de concert, mais de grâce, ne laissez pas les Français penser que le gouvernement n’agit pas pour préserver leur santé.

Monsieur Causse, je connais votre attachement aux pratiques de la chasse, singulièrement dans votre territoire des Landes. Comme vous le savez, le Conseil d’État a pris une décision ; les fédérations de chasseurs ont pu faire valoir leurs arguments en matière de sélectivité des espèces. Étant donné que ces chasses sont traditionnelles et qu’elles ne mettent pas en danger des espèces en voie d’extinction, plusieurs options sont sur la table pour le gouvernement : soit une action préjudicielle pour définir la notion « d’autres solutions

satisfaisantes » que la chasse au filet, soit une révision de la directive « oiseaux », avec tout le soutien international que cela impose. Le gouvernement est mobilisé pour que cet art de vivre soit préservé dans nos campagnes.

Monsieur Bony, le responsable des crédits alloués au photovoltaïque est Roland Lescure. La nouvelle imposition forfaitaire prévue par le PLF pour 2026 sera temporaire et ne s'appliquera qu'aux nouvelles installations. Libre au Parlement de faire évoluer le mécanisme par amendement.

Madame Riotton, je connais votre engagement contre l'usage du plastique. La France n'est pas à la hauteur des objectifs qui lui sont assignés ; elle est même à la traîne par rapport à ses partenaires européens, puisque son taux de recyclage du plastique est inférieur de 20 à 30 points à celui de ses voisins. La France s'acquitte de pénalités supérieures à 1,5 milliard d'euros auprès de l'Union européenne en raison du non-respect de ses engagements en la matière. Nos prédécesseurs ont pourtant déployé un plan Plastique, et de nombreuses actions ont été instruites. Parmi les premières d'entre elles figure l'ouverture, par un décret qui sera signé dans les prochains jours, d'une filière REP sur les emballages professionnels. Les dispositions relatives à la consigne du plastique nécessitent des consultations préalables, évoquées par Mme la ministre. Ces actions devront ne porter aucun préjudice aux collectivités locales. Enfin, l'article 21 du PLF instaure une taxe sur les emballages en plastique, laquelle ne frappera pas le consommateur final, monsieur Humbert, mais l'acteur qui place le produit sur le marché, répondant ainsi pleinement au principe pollueur-payeur. Dans le droit actuel, ce sont plutôt les collectivités qui sont pénalisées par la fiscalité : cette situation peut avoir un impact sur le contribuable.

Madame Panonacle, je sais que le sujet du recul du trait de côte, extrêmement important, vous tient à cœur. Le PLF ne contient pas de disposition dans ce domaine, mais le texte peut évoluer. Plusieurs options, que vous avez vous-même avancées à l'occasion de l'examen des précédents PLF, sont sur la table. La concertation avec les élus des territoires littoraux est essentielle pour engager la transition. Le gouvernement est à votre disposition pour étudier toutes les modalités de financement, locales ou nationales, ou de crédits dédiés que vous souhaitez présenter lors du débat sur le PLF. Il a d'ores et déjà financé de nombreuses études de cartographie du risque. Il reviendra au Parlement de décider.

Monsieur Blairy, le zoo de Beauval mène un projet d'aménagement d'une aire destinée à accueillir les dauphins dans les meilleures conditions.

Madame Ferrer, le premier ministre a rappelé à l'ensemble des membres du gouvernement la priorité que constitue la publication de tous les décrets d'application de l'ensemble des lois adoptées, singulièrement de celles issues de l'initiative parlementaire. Un premier décret est déjà paru sur le frelon asiatique, et nous allons nous assurer que les autres le soient également. Toutefois, ceux-ci ne relèvent pas de notre périmètre mais de celui du ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la souveraineté alimentaire.

Madame Coggia, le PLF prévoit une augmentation de 50 millions d'euros des moyens des agences de l'eau. Cette progression s'ajoute aux précédentes, impulsées par le plan Eau d'avril 2023. Contrairement à ce que pourrait laisser penser une lecture trop rapide du PLF, les mesures relatives au leasing social et au bonus pour les voitures électriques ne diminuent pas : en effet, elles poursuivent leur basculement, amorcé au milieu de cette année, vers des financements issus du CEE. La panne espagnole a montré la nécessité du marché européen de l'électricité, puisque, grâce à celui-ci, la France a pu dépanner son voisin.

Madame Stambach-Terreiro, le décret relatif aux espèces protégées vient de faire l'objet d'une consultation publique, qui n'est pas qu'une obligation procédurale, contrairement à ce que vous sous-entendez. Mme la ministre parlait d'écologie verticale : il n'y a aucune

brutalité, et le gouvernement tire les conséquences de la concertation. Ainsi, le décret sera exclusivement recentré sur le loup.

Madame Bonnet, la principale dépense consacrée à la filière bois est le financement de l'ONF, lequel atteint 150 millions d'euros, enveloppe à laquelle il faut ajouter quelque 50 millions au titre des missions d'intérêt général de l'Office. Le Centre national de la propriété forestière (CNPF) reçoit quant à lui un peu plus de 16 millions. Le ministère soutient l'ONF dans l'exercice de ses missions d'intérêt général que sont la défense des forêts et la restauration des terrains de montagne. Là encore, les crédits inscrits au PLF ne sont qu'un point de départ, que les parlementaires sont libres de faire évoluer, dans le respect des grands équilibres du texte.

M. Nicolas Thierry (EcoS). Ma question était très précise. La loi contre les PFAS a été promulguée en février dernier ; depuis, rien ne s'est passé, alors que la taxe aurait pu entrer rapidement en vigueur. Vous souhaitez désormais réintroduire la taxe par voie d'amendement : s'appliquera-t-elle dès 2026 ou sera-t-elle reportée à 2027 ? La question est importante, car les communes se trouvent devant un mur d'investissements pour dépolluer leurs eaux : pour elles, attendre 2027 paraît une éternité.

M. Gabriel Amard (LFI-NFP). Sans vouloir polémiquer, je tiens à vous dire que mes questions étaient précises. Vous dites qu'il ne faut pas contester la parole scientifique ; or je rappelle que le HCSP a recommandé, en juillet 2024, de mesurer les quatre PFAS les plus préoccupants. La France s'est engagée, en transposant la directive de 2020, hélas adoptée par ordonnance – donc sans débat parlementaire –, à respecter la limite de qualité de 0,02 microgramme par litre. Tel n'est pourtant pas le cas actuellement.

Le statut du TFA est passé de métabolite pertinent, en 2024, à non pertinent, en 2025. On ne le mesure donc plus, alors qu'il est mis en cause comme substance cancérigène. Si sa présence était mesurée, 16 % des captages d'eau potable ne seraient plus autorisés en France. L'absence de contrôle laisse donc prospérer une pollution.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Monsieur Thierry, le gouvernement n'a pas pu déployer la redevance dès 2025 pour une raison opérationnelle : la loi doit dissocier la redevance de celle pour pollution de l'eau d'origine non domestique. Autrement dit, un article législatif spécifique est nécessaire pour que la mesure s'applique à tous les industriels émetteurs, comme vous le souhaitez. Un amendement visant à faire entrer le dispositif en vigueur en 2026 a été déposé. En tout état de cause, le ministère souhaite une application la plus rapide et la plus exhaustive possible, conformément à l'intention du législateur, d'autant que celle-ci a été exprimée à l'unanimité.

Monsieur Amard, le TFA n'est pas inclus dans la liste des vingt PFAS dressée par la directive européenne. La Commission a sollicité l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour disposer d'une évaluation des risques sanitaires. En France, l'Anses prépare une cartographie des TFA présents dans l'eau. En attendant, les ARS utilisent une donnée de vigilance, laquelle repose sur un seuil fixé par les autorités scientifiques.

M. Emmanuel Blairy (RN). Vous avez dit que les douze dauphins pourraient être transférés au zoo de Beauval. Dans combien de temps le seront-ils, sachant qu'il y a urgence ? Quel sera le sort des deux orques sans bassin d'accueil ?

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous avez affirmé que l'impossibilité de consommer de l'eau dans ma circonscription ne relevait pas de votre responsabilité.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Non, ce n'est pas ce que j'ai dit !

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous avez rejeté la faute sur les collectivités locales et les préfets. Au-delà du fait que ces derniers représentent l'État, c'est votre gouvernement qui soutient des textes comme la loi Duplomb, laquelle a autorisé la réintroduction des néonicotinoïdes. Le modèle d'agriculture que vous défendez induit forcément le déversement de nombreux pesticides, qui se retrouvent dans l'eau destinée à la consommation humaine. Voilà ce que nous constatons dans les communes de Charny et de Charmentray, situées dans ma circonscription.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Madame Soudais, les préfets représentent en effet l'État, lequel prend toutes ses responsabilités. Je vous le répète, il n'y a aucune situation locale de crise dans laquelle des mesures conservatoires ne sont pas appliquées. Tous les cas sont traités avec le sérieux nécessaire. Dans les communes que vous citez, des mesures conservatoires ont été arrêtées. Encore une fois, le sujet est trop important pour faire accroire aux Français que le gouvernement n'agirait pas ou ne retiendrait pas les meilleurs standards scientifiques. Ces derniers évoluent d'ailleurs, comme le rapport de l'Anses de cette semaine l'a bien montré.

Monsieur Blairy, le dossier du Marineland est suivi quotidiennement. Je ne peux pas répondre à votre question sur le délai, mais je vous transmettrai des éléments ultérieurement. Si vous le souhaitez, nous pourrions avoir, avec les acteurs concernés, un échange sur ce dossier qui intéresse la représentation nationale.

Monsieur Amard, nous pourrions discuter dans un cadre transpartisan du sujet que vous soulevez et échanger à la lumière d'un éclairage scientifique. Le gouvernement est à votre disposition pour vous répondre, sur le fondement des données dont il dispose et des moyens qui sont les siens.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je vous remercie, mesdames et monsieur les ministres, pour vos propos et vos réponses. Je retiens votre volonté de faire une écologie du contrat et non de la contrainte. Le budget du ministère, de 8,4 milliards d'euros, est stable et vise à accompagner les collectivités territoriales.

2. Audition de M. Philippe Tabarot, ministre des transports (réunion du vendredi 24 octobre 2025 après-midi)

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Monsieur le ministre, nous sommes heureux de vous accueillir devant notre commission, en cette période d'examen du projet de loi de finances (PLF). Je salue votre reconduction au gouvernement qui permettra, je l'espère, une bonne mise en œuvre des propositions de la conférence de financement Ambitions France Transports, que vous aviez lancée.

Notre commission partage largement le consensus sur les priorités à suivre, comme celle donnée à la régénération du réseau plutôt qu'au développement de nouvelles infrastructures. Vous avez déjà demandé au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de lancer une *opération vérité* sur les conséquences qu'aurait cette orientation pour les grands projets.

Cette audition sera l'occasion de débattre avec vous des solutions possibles aux besoins de financement, qui s'élèvent à 3 milliards d'euros supplémentaires par an sur la période 2026-2031.

Vous nous direz aussi où en sont les projets de loi-cadre.

La mobilité est une préoccupation fondamentale de nos concitoyens. Beaucoup se sentent empêchés dans leur vie quotidienne, particulièrement dans les zones rurales. Nos

territoires souffrent de l'absence de solutions alternatives viables à la voiture individuelle. Le Forum Vies mobiles a réfléchi à un système national alternatif à la voiture, plus inclusif, plus écologique et cinq fois moins coûteux que le système actuel, qui permettrait des progrès rapides en s'appuyant sur les infrastructures existantes. Quelle place faites-vous à ces réflexions dans les travaux de préparation de la loi-cadre ?

La demande en faveur des trains de nuit progresse. Près de 1 million de voyageurs ont emprunté nos lignes de nuit, ce qui représente une hausse du trafic de 26 % par rapport à l'année dernière. Or limiter les commandes au seul renouvellement du parc existant, comme le prévoit le PLF pour 2026, ne permettrait ni d'ouvrir de nouvelles lignes radiales et transversales, ni d'atteindre une masse critique d'exploitation. Monsieur le ministre, êtes-vous favorable à l'activation en 2026 de la tranche optionnelle de 340 voitures-couchettes, qui permettrait la création de nouvelles lignes ?

Les liaisons internationales assurées par les trains de nuit sont structurantes pour le report modal européen, la continuité des dessertes longue distance à bas-carbone et l'attractivité de l'offre française à l'international. L'annonce faite par l'État selon laquelle il ne soutiendrait plus la seule desserte internationale encore en activité, la nuit, au départ de la France, à savoir Paris-Vienne-Berlin, a donc suscité une certaine surprise. Entendez-vous rétablir en 2026 un soutien financier clair, stable et pluriannuel aux liaisons Paris-Vienne et Paris-Berlin, afin d'en garantir la continuité, d'accompagner sa montée en capacité et d'envoyer un signal cohérent en faveur des trains de nuit européens ?

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Cette audition m'offre l'occasion de vous présenter les orientations budgétaires de mon ministère pour 2026, d'évoquer les avancées de la conférence Ambition France Transports, qui a été lancée en mai dernier avec la participation de plusieurs de vos collègues, et de détailler les priorités de ma feuille de route.

Les transports occupent désormais une place centrale dans l'action publique puisque, pour la première fois depuis 1988, ils se voient attribuer un ministère de plein exercice. Cela illustre la priorité accordée par le gouvernement à ce secteur important pour le quotidien des Français, pour notre souveraineté économique et pour la décarbonation de notre économie.

Dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, je tiens à souligner que les transports font partie des rares budgets à résister. Cette évolution témoigne de l'importance que le gouvernement accorde à ce secteur, mais est aussi le reflet de nos besoins, tels qu'ils ont été identifiés lors de la conférence Ambition France Transports, dans un contexte budgétaire de grande responsabilité.

Le programme 203, *Infrastructures et services de transports*, connaît une légère progression : ses crédits de paiement (CP) augmentent de 210 millions pour atteindre 4,64 milliards, ce qui nous permettra de maintenir une dynamique de croissance et d'investissement dans l'offre de transports.

Cette hausse s'explique d'abord par une augmentation de 155 millions des crédits de l'action 41, *Ferroviaire*, liée à l'indexation des redevances d'accès versées à SNCF Réseau. On note également une hausse de 27 millions des crédits de l'action 52, *Transport aérien*, qui porte sur des investissements dans les infrastructures aéroportuaires de Saint-Pierre-Pointe-Blanche et de Wallis-Hihifo, sur le renouvellement de concessions aéroportuaires en Nouvelle-Calédonie, ainsi que sur les études préalables à la construction du nouvel aéroport de Mayotte. Par ailleurs, l'action 44, *Transports collectifs*, bénéficie d'une augmentation de crédits de 19 millions qui correspond au renforcement du soutien de l'État à l'exploitation des trains d'équilibre des territoires.

De manière plus significative encore, les autorisations d'engagement (AE) progressent, passant de 4,8 milliards d'euros en loi de finances initiale (LFI) 2025 à 5,9 milliards d'euros dans le projet de loi de finances pour 2026. Cette hausse de plus de 1 milliard s'explique principalement par le lancement de l'appel d'offres pour le renouvellement du matériel roulant des trains de nuit, qui donne une traduction concrète à l'engagement de l'État. D'ici au début des années 2030, de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons remplaceront les rames vieillissantes sur les cinq lignes de trains de nuit traversant notre pays, ce qui améliorera la qualité et la fiabilité de l'offre. Nous activerons probablement, madame la présidente, dans le courant de l'année prochaine, la tranche optionnelle que vous avez évoquée.

Vous m'avez également interrogé sur la suppression des trains de nuit de Paris vers Berlin et Vienne. Les contraintes budgétaires nous ont conduits à faire des choix difficiles, parmi lesquels figure la suppression de cette ligne de nuit, dans le cadre de l'effort global de réduction des dépenses publiques. La priorité a en effet été donnée – ce que j'assume – au maintien de l'activité, dans de bonnes conditions, des lignes nationales.

Je tiens à rappeler que l'État subventionnait ce service à hauteur de 85 euros par billet, contre environ 65 euros pour les lignes françaises. Ce poids est d'autant plus lourd à supporter que l'Allemagne ne participe pas au financement de ces trains qui desservent pourtant son territoire. J'ai essayé d'amorcer un dialogue avec mon homologue allemand pour envisager une contribution de sa part, mais cette proposition n'a pas été retenue par le gouvernement allemand.

Enfin, il faut également souligner que le maintien en exploitation de ces lignes est peu compatible avec les importants travaux qu'il est nécessaire de réaliser – à moins d'accepter une dégradation considérable de la qualité de service – sur les infrastructures en France et en Allemagne. Par ailleurs, je rappelle qu'un train de jour – qui rencontre un grand succès – relie quotidiennement Paris à Berlin.

Les crédits de l'action 52, *Transport aérien*, bénéficient d'une hausse de 63 millions qui intègre les 20 millions destinés au nouvel aéroport de Mayotte et les investissements en outre-mer dont je vous ai parlé précédemment.

Par ailleurs, nous maintenons un engagement fort en faveur du fret, qui est un pilier de la transition écologique et de la souveraineté logistique française. Malgré le contexte budgétaire exigeant, j'ai personnellement veillé à préserver la visibilité indispensable aux entreprises du secteur. C'est pourquoi le budget global consacré au fret reste stable, à 380 millions – dont 156 millions pour les transports combinés et les wagons isolés et 222 millions pour la compensation fret –, l'allocation étant optimisée pour en renforcer l'efficacité opérationnelle.

Ces choix budgétaires reflètent une stratégie équilibrée consistant à stabiliser les crédits pour sécuriser les investissements des acteurs tout en ciblant les leviers les plus porteurs pour la compétitivité et la décarbonation du fret. Ils s'inscrivent dans une démarche globale visant à moderniser les infrastructures, encourager l'innovation et positionner la France comme leader européen d'un transport de marchandises durable.

Je souhaite le maintien de l'Afitf (Agence de financement des infrastructures de transport de France), dont le budget sera adopté en fin d'année. Les plafonds de taxes affectées, tels qu'ils sont proposés dans le PLF, reflètent une progression des crédits de paiement, qui passent de 3,7 à 3,8 milliards.

Ce projet de budget de l'Agence traduit plusieurs dynamiques. D'abord, on observe une poursuite de la croissance de l'investissement ferroviaire, comme l'illustre une hausse des

crédits de près de 40 % par rapport à l'année précédente, notamment pour la rénovation des lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont, qui restent les deux chantiers prioritaires en France, conformément aux engagements que j'ai pris.

Surtout, j'ai souhaité que les crédits de régénération routière et fluviale progressent de 10 % cette année, en cohérence avec les conclusions de la conférence de financement. Cela représente une avancée majeure dans cette période de maîtrise des dépenses. Le gouvernement fait le choix de continuer à s'attaquer à ce que l'on appelle la dette grise.

Enfin, je note que le budget de l'Agence traduit les priorités du gouvernement puisque, dans le budget prévisionnel 2026, 91 % des crédits de paiement sont consacrés à la régénération, à la modernisation de l'ensemble des réseaux et au développement des modes alternatifs à la route. La priorité a été donnée à la qualité et à la performance des infrastructures existantes en cohérence avec les conclusions de la conférence *Ambition France Transports*.

Face à certaines critiques sur le manque de transparence de l'Afitf, j'ai souhaité, pour la première fois, intégrer les crédits de paiement prévisionnels de l'opérateur dans le projet annuel de performances (PAP). Je continue à défendre cette agence, qui est un vecteur essentiel du financement pluriannuel des transports dans notre pays et dont il faut protéger l'existence.

Le budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) est également en hausse de près de 4 %, ce qui porte les crédits de paiement à 2,43 milliards d'euros. Cette progression permettra notamment de continuer à appliquer l'indispensable plan de modernisation du contrôle aérien et de respecter les engagements du protocole social signé en 2024, pour améliorer la performance de la DGAC.

J'aimerais évoquer un programme dont je n'ai malheureusement pas la responsabilité budgétaire mais qui est crucial pour le secteur aérien : je veux évidemment parler du programme 190, qui porte les crédits du Corac (Conseil pour la recherche aéronautique civile), que la DGAC gère en exécution. Ces crédits atteignent un point bas dans le PLF, à 48 millions d'euros en AE. Je me bats pour qu'ils soient complétés par des crédits de France 2030.

Nous ne sommes pas encore au niveau de l'engagement pris par le président de la République au salon du Bourget de 2023 de soutenir la filière, dans le cadre de la mise en œuvre de sa feuille de route de recherche et développement, à hauteur de 300 millions d'euros par an pendant cinq ans. La raison d'être du Corac est la préparation de l'avenir de l'aéronautique française. Je ne vous l'apprends pas, la France a été le berceau de l'aéronautique. Au fil des décennies, elle a su en devenir un leader mondial incontesté. Notre ambition collective doit être de conserver cette place : il en va de l'autonomie stratégique de la France et de l'Europe.

Je me battraï, dans le cadre de la gestion des crédits pour 2026, pour que le Corac soit abondé du montant prévu, afin de ne pas casser le contrat de confiance avec la filière aéronautique. L'essentiel, pour le budget des transports, tant du point de vue du Corac que de l'entretien des infrastructures, est d'inscrire la réflexion dans le temps long.

Les arbitrages budgétaires du PLF 2026 reflètent une philosophie claire : dans un contexte contraint, nous privilégions les investissements structurants et l'entretien de l'existant. Car les transports, ce sont avant tout des investissements de long terme. Chaque euro investi aujourd'hui conditionne la robustesse de notre réseau et la qualité du service de demain.

Je tiens à saluer le travail remarquable accompli dans le cadre de la conférence de financement et à féliciter l'ensemble des participants qui se sont mobilisés pendant ces neuf semaines de travail acharné : des parlementaires, parmi lesquels Gérard Leseul et Olga

Givernet, des élus locaux, des fédérations professionnelles, des experts, ainsi que tous les acteurs du secteur qui ont contribué à cette réflexion qui a rassemblé 60 spécialistes et suscité près de 300 contributions. Sous la présidence de Dominique Bussereau, cette conférence a confirmé la nécessité de repenser notre doctrine de financement.

Le PLF pour 2026 donne une traduction aux conclusions de la conférence en posant de premiers jalons, notamment l'augmentation sensible – à hauteur de 10 % – des crédits consacrés à la régénération routière et fluviale dans le budget de l'Afitf et la conclusion par la SNCF de marchés de travaux cadres lors de son conseil d'administration du 29 septembre 2025, qui permettront de conforter la montée en puissance de son outil industriel pour atteindre l'objectif de 4,5 milliards d'investissement par an dans la régénération du réseau à compter de 2028.

Enfin, je rappelle que le gouvernement a accompli un geste fort en faveur des mobilités du quotidien en annonçant la prise en charge de la préfiguration des services express régionaux métropolitains (Serm) par la société des grands projets pour accompagner les collectivités et accélérer le développement de ces programmes. Il s'agit d'un investissement de l'ordre de 35 millions, si ma mémoire est bonne.

Tels sont les premiers jalons, confirmés dans le PLF. Pour aller plus loin et penser le temps long, nous aurons besoin d'un texte structurant, qui a été confirmé par le Premier ministre lors de sa déclaration de politique générale au Sénat le 15 octobre 2025.

C'est précisément sur la base des recommandations de cette conférence que nous préparons l'avenir au moyen d'un projet de loi-cadre sur les transports qui sera présenté après le PLF, parallèlement au texte sur la décentralisation annoncé par le Premier ministre lors de sa déclaration de politique générale au Sénat. Cette loi-cadre, qui découle directement des travaux menés par la conférence, constituera le socle de notre politique de transport pour les décennies à venir. Elle traduira en dispositions législatives le consensus qui s'est dégagé lors de la conférence sur les nouveaux modèles de financement, la gouvernance des infrastructures et les priorités d'investissement.

Vous l'aurez compris, nous devons relever, dans le cadre de cet exercice budgétaire, plusieurs défis majeurs. Le premier d'entre eux est la régénération et la modernisation des infrastructures existantes. La dette grise de nos réseaux ferroviaire et routier représente plusieurs dizaines de milliards d'euros. Notre priorité budgétaire va donc logiquement à l'entretien et à la régénération, qui doivent également s'accompagner d'un renouvellement de notre matériel roulant afin de renforcer la robustesse du réseau. Au-delà, c'est toute notre stratégie de développement du ferroviaire qui est en jeu, dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

Le deuxième défi est l'échéance de 2031, qui marquera la fin des premières concessions autoroutières, à commencer par celle de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef). Cette perspective ouvre de grandes possibilités. Nous devons dès maintenant préparer cette transition en définissant les modalités de gestion futures. Il faudra notamment accorder une place centrale à l'État, qui devra définir la politique tarifaire et, surtout, les évolutions de la gouvernance financière afin que les recettes des péages servent à financer les autres modes de transport. Il s'agit, autrement dit, d'affecter les recettes du transport au transport, ce qui a été trop peu le cas au cours des trente dernières années.

Le troisième défi est la décarbonation de l'ensemble des modes de transport. À cet égard, je voudrais dire un mot du transport maritime – bien que le programme 205 ne relève pas de mon ministère – car il a un rôle important à jouer en la matière. On sait que 90 % du commerce mondial passe par la mer. La France, qui occupe le deuxième espace maritime mondial et a un pavillon très diversifié, y tient une place majeure. C'est pourquoi je me suis

fortement mobilisé pour l'adoption, au niveau international, de mesures contraignantes pour accélérer la décarbonation du secteur. Malheureusement, quarante-huit heures avant la conférence de Londres, certains États ont fait souffler des vents contraires sur ces négociations au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) ; ces mesures ont donc été reportées. Nous allons continuer à nous mobiliser pour que ce mécanisme international soit adopté au plus vite. Nous avons obtenu, lors du comité interministériel de la mer du 26 mai, que le Premier ministre annonce l'affectation à ce secteur de 90 millions d'euros issus des recettes du système d'échange de quotas carbone (ETS) maritime.

Le budget que je vous présente traduit une ambition claire : faire des transports un levier de compétitivité, de transition écologique et d'aménagement du territoire. Dans un contexte contraint, nous avons fait le choix de privilégier l'investissement sur le fonctionnement, l'entretien sur le développement de nouvelles infrastructures ; nous nous sommes concentrés sur la performance des réseaux.

Ces choix budgétaires s'inscrivent dans une vision de long terme qui sera formalisée par la loi-cadre. Les défis sont nombreux et les enjeux, considérables. C'est par le dialogue – nécessairement transpartisan dans le secteur des transports – et la concertation que, j'en suis convaincu, nous construirons les transports de demain.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Pierre Meurin (RN). Monsieur le ministre, vous n'avez pas évoqué le désenclavement par la route, qui fait aussi partie de la solution. La France est passée du premier au dix-huitième rang mondial pour la qualité des routes, notamment secondaires. Nous sommes engagés sur la voie d'une tiers-mondisation de notre réseau routier, ce qui a notamment des incidences sur la sécurité. Quel est votre sentiment à ce sujet ?

Que pensez-vous de l'augmentation, prévue par le PLF, de la fiscalité sur deux biocarburants, le B100 et le E85 ? Cela compromettrait les investissements du transport routier puisque 20 000 camions utilisent quotidiennement le B100. Par ailleurs, 3 000 pompes fonctionnent au E85. L'augmentation proposée reviendrait quasiment à aligner le prix du E85 sur celui du diesel, alors que les automobilistes concernés ont investi en pensant bénéficier d'un effet d'aubaine.

S'agissant du Corac, il serait contradictoire de taper sur les automobilistes tout en mettant fin au développement de ce qui permet la décarbonation du secteur des transports.

Seriez-vous prêt à ce que l'on fasse une pause dans la trajectoire des malus automobiles, qui pénalisent le pouvoir d'achat des Français mais aussi notre filière industrielle automobile ? Le prix moyen d'une voiture est de l'ordre de 36 000 euros. On a encore constaté, en juillet, une baisse de 8 % de la vente de voitures neuves sur un an. La filière est assez critique des *stop and go* législatifs, qui sont également liés à l'échéance de 2035, qui doit marquer la fin des moteurs thermiques neufs en Europe.

Que pensez-vous de l'adoption par le Parlement européen d'une réglementation limitant la durée de validité du permis de conduire à quinze ans ? Je suis scandalisé par cette nouvelle règle, qui conduira à assigner des gens à résidence, en particulier dans les zones rurales, à la suite d'une visite médicale, d'une prise de sang, etc. Le gouvernement compte-t-il suivre la trajectoire demandée par l'Union européenne ou vous y opposerez-vous fermement ? Les automobilistes ont besoin qu'on les laisse un peu tranquilles. Ils ont suffisamment trinqué ces dernières années, entre l'augmentation du prix de l'essence et les zones à faibles émissions (ZFE). À ce propos, soutiendrez-vous la suppression de ce dispositif ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je constate que vous avez regardé CNews ce matin ! Comme vous, j'ai appris le vote du Parlement européen.

Avant tout, permettez-moi de rappeler que tout ce qui touche au permis de conduire relève du ministère de l'intérieur ; je m'entretiendrai néanmoins avec lui de cette décision. Le Parlement européen a adopté une nouvelle directive, qui devra être transposée dans notre droit dans un délai de trois ans. Parmi différentes mesures, elle prévoit en effet que la durée de validité des permis de conduire des voitures et des motos soit alignée sur celle des cartes nationales d'identité. À titre personnel, je suis plutôt réservé sur un permis qui pourrait être remis en cause tous les quinze ans.

Cela étant, l'association 40 millions d'automobilistes, avec laquelle j'ai discuté, défend plusieurs propositions intéressantes, concernant notamment les personnes âgées, dont la conduite ne réunit pas toujours les conditions de sécurité nécessaires compte tenu de la dégradation de leur état de santé.

Les ZFE ne relèvent pas non plus entièrement de ma responsabilité ; ma position à leur sujet constitue l'un des principaux désaccords avec mon ancienne collègue ministre de la transition écologique. Il y a quelques années, j'ai rédigé un rapport sénatorial intitulé « Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : sortir de l'impasse », qui comportait plusieurs préconisations. Je n'y revenais pas sur les objectifs de décarbonation des transports, de soutien aux transports en commun et d'aide à l'achat de véhicules électriques, mais je considérais que la montée en charge des ZFE était beaucoup trop rapide, notamment parce que nous n'étions pas en mesure d'offrir des solutions alternatives de mobilité. La création des ZFE a été décidée avant de lancer la transition nécessaire, avant le développement, grâce aux Serm, de transports en commun plus pertinents, en particulier dans des zones qui en sont dépourvues.

Venons-en aux sujets qui relèvent plus directement de mon ministère.

Bien qu'ils relèvent du budget de l'enseignement supérieur et de la recherche, je ne suis pas satisfait de la baisse des crédits du Corac, qui sont affectés à la DGAC. Leur niveau est trop bas et j'espère qu'il sera compensé grâce à France 2030, afin que les Français restent les meilleurs dans le domaine de l'aviation civile. C'est une demande pressante de la filière, qui s'inquiète pour l'avenir du nouvel Airbus après le succès extraordinaire de l'Airbus A320 – l'avion le plus vendu au monde. Nous devons donner au Corac des moyens suffisants pour l'innovation et la décarbonation.

Je suis ministre des transports de voyageurs, mais aussi de marchandises. Le secteur du transport routier, du fret et de la logistique, est indispensable à notre économie, mais il fait face à plusieurs difficultés : des marges très réduites et une concurrence déloyale, notamment d'autres pays européens. Nous travaillons à l'harmonisation du cadre de réglementation européen, mais force est de constater que malgré de récentes avancées, cela prend du temps. En matière de transition énergétique, nous travaillons avec les acteurs du secteur sur différents sujets tels que l'aide à l'acquisition, l'amortissement et l'installation de bornes de recharges.

Les mesures mettant fin à certains avantages fiscaux – sur les biocarburants B100 et le E85 –, récemment annoncées, n'ont pas été appréciées par certaines de vos collègues puisqu'elles ont été rejetées en commission des finances. L'objectif du gouvernement consiste à favoriser la transition en donnant de la visibilité à la filière dans la continuité du PLF pour 2025 ; c'est pourquoi il a prolongé les trajectoires jusqu'en 2028. Les barèmes ont été modifiés à la marge, mais je trouve intéressante la décision des députés de la commission des finances.

Mme Olga Givernet (EPR). Les transports ne sont pas qu'une question de réseaux, d'infrastructures ou de budget. Ils sont aussi le pouls de nos territoires, le lien entre nos concitoyens, le vecteur de notre cohésion sociale et de notre compétitivité économique.

Ils sont également, et peut-être surtout, un levier majeur de la transition écologique, que le groupe Ensemble pour la République promet avec détermination depuis toujours. Pourtant, les Français attendent des réponses concrètes : des trains qui arrivent à l'heure, des routes sûres, des solutions alternatives crédibles à la voiture individuelle thermique, une politique du fret qui relance notre souveraineté industrielle et une planification qui anticipe les besoins de demain sans sacrifier les urgences d'aujourd'hui.

Tous les efforts consentis jusqu'à présent par les différents gouvernements vont en ce sens. Nous saluons la nomination, cette semaine, de Jean Castex à la présidence de la SNCF, nomination qui doit permettre de poursuivre les efforts de performance, de ponctualité et d'attractivité du rail, tout en garantissant l'équilibre économique de l'entreprise alors que le secteur du transport est ouvert à la concurrence. La SNCF est un opérateur historique qui nous est toujours très cher.

Les choix que nous faisons aujourd'hui en matière de transport dessineront la France de 2030 et de 2040. Ils détermineront notre capacité à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, à désenclaver nos campagnes, à moderniser nos villes et à offrir à chaque Français, où qu'il vive, les mêmes chances de se déplacer, de travailler et de réussir.

La conférence Ambition France Transports, que vous avez lancée le 5 mai dernier à Marseille sous la présidence de Dominique Bussereau et à laquelle j'ai eu l'honneur de participer, a permis de dégager des pistes concrètes pour répondre à ces défis. Il faut désormais que les propositions issues de cette conférence, qu'il s'agisse de la modernisation, de la régénération des infrastructures, du développement des mobilités douces ou de la décarbonation, se traduisent dans les faits.

Enfin, la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement du territoire, dont j'étais corapporteuse avec Bérenger Cernon, sous la présidence de Peio Dufau, vient de rendre son rapport. Il contient quarante-quatre recommandations qui pourraient alimenter une future loi-cadre.

Avant de pouvoir vous le remettre très officiellement, permettez-moi d'appeler votre attention sur l'un de ses principaux sujets, la billettique, qui préoccupe beaucoup le secteur et les usagers.

Afin d'atténuer les risques engendrés par la fragmentation du système de billettique, la coordination à l'échelle interrégionale paraît centrale : plus de 200 systèmes différents de billettique ont été recensés en 2024. Au-delà de la coordination technique déjà amorcée par certaines régions, il est impératif qu'une coordination politique se mette également en place entre les régions au niveau national ; nous proposons la création d'un groupement d'intérêt public (GIP). Nous suggérons, de façon complémentaire, la relance d'un projet de titre unique de transport valable sur l'ensemble du territoire et des réseaux de transport, à l'image de ce qui existe en Autriche ou aux Pays-Bas. Pensez-vous que cette solution mériterait une étude approfondie ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Permettez-moi tout d'abord de vous féliciter pour ce rapport ; je vous invite, avec M. Cernon, à venir me le présenter officiellement. Je ne doute pas qu'il traite les enjeux cruciaux des mobilités, notamment l'avenir du rail.

La conférence Ambition France Transports, à laquelle vous avez participé avec beaucoup d'assiduité, nous permettra d'élaborer une loi-cadre, qui deviendra une loi de programmation. Ce texte sera déposé au Parlement en début d'année 2026, parallèlement au projet de loi de décentralisation. Il s'articulera autour de quatre principaux axes : une meilleure programmation des investissements, au sujet de laquelle j'ai demandé un rapport au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) ; la priorité accordée à la régénération du réseau

existant ; une affectation exclusive des ressources du secteur aux infrastructures ; la redéfinition du cadre des concessions autoroutières, dont 90 % arrivent à échéance entre 2032 et 2036.

Sur ce dernier point, je partage l'avis de la majorité des participants à la conférence en faveur du maintien d'un modèle concessionnaire, mais avec des concessions plus courtes et une participation de l'État au capital – afin qu'il reprenne la place qu'il n'aurait jamais dû quitter.

La loi-cadre prévoit d'autres mesures : le renforcement des capacités de la SNCF, avec un investissement annuel s'élevant à 4,5 milliards pour remettre à flot les infrastructures de transport ferroviaire ; le déploiement de Serm ; le soutien au fret ferroviaire et au fret fluvial ; la décarbonation des flottes de poids lourds.

Une première trame a été élaborée pendant l'été et à la rentrée. Je convierai très rapidement les parlementaires qui ont participé à la conférence à une réunion de travail, à l'occasion de laquelle nous nous appuierons sur votre rapport.

S'agissant du rôle de la SNCF, je n'ai rien à ajouter aux propos tenus par Jean Castex lors de son audition, sur sa vision du rôle central de la SNCF dans nos mobilités et sur les profondes mutations instaurées par son prédécesseur. La SNCF a connu beaucoup de changements au cours des dernières années, avec notamment l'ouverture progressive à la concurrence et la modernisation du réseau. Il s'agit maintenant de revoir le modèle pour qu'il soit innovant et plus ponctuel, et pour personnaliser davantage l'expérience client. La SNCF est un opérateur historique, qui doit désormais répondre aux exigences d'un marché ouvert. Les premiers appels d'offres ont montré que son adaptation est en bonne voie ; je ne doute pas qu'elle se poursuivra sous la houlette de Jean Castex.

Enfin, je partage votre constat concernant les titres de transport. On dénombre en France plus de 200 systèmes de billettique – transports urbains, interurbains, ferroviaires, etc. Chaque autorité organisatrice continue de développer ses propres outils, de nouveaux opérateurs et de nouveaux canaux de vente apparaissent, sans qu'aucune coordination soit instaurée. Les plateformes se multiplient, rendant l'achat des billets complexe, notamment pour les trajets impliquant différents opérateurs ; les voyageurs sont contraints de consulter plusieurs applications, de comparer les tarifs et les horaires, et finalement de jongler entre des conditions de voyage totalement hétérogènes. Cela nuit à l'attractivité du train et à la fluidité des déplacements.

Afin de prendre les choses en main, nous travaillons à un projet de titre unique, qui s'appuierait sur une plateforme nationale d'interopérabilité, pour favoriser les échanges de données et la répartition des recettes entre les acteurs de la mobilité. Cette première étape est indispensable pour qu'à terme, cette plateforme puisse agréger les différentes offres de transport et simplifier l'acte d'achat pour les voyageurs.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous vous recevons dans un contexte d'austérité budgétaire généralisée, qui n'épargne pas le budget des transports. S'il affiche une hausse de 440 millions par rapport à celui de 2025, il demeure inférieur de 420 millions à celui de 2024 : ce n'est pas une relance, c'est un recul.

Même si le transport ferroviaire échappe quelque peu à ces coupes, ce budget ne correspond pas aux alertes émises par la mission d'information parlementaire, dont j'étais le corapporteur avec Olga Givernet. Toutes les personnes auditionnées ont été unanimes pour estimer qu'il manquait cruellement de moyens. Cette mission a formulé quarante-quatre recommandations, que nous espérons retrouver dans la loi-cadre.

En matière de transport ferroviaire, cœur de la mobilité du quotidien et pilier de la décarbonation, les besoins sont immenses. Seriez-vous d'accord pour rehausser de 1 milliard le plafond des recettes affectées à l'Atif au titre de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), ce qui permettrait de financer le réseau ferroviaire ? Pour rappel, seuls 271 millions lui sont affectés, alors que la taxe rapporte 1,447 milliard.

Quelles sont vos ambitions au lendemain de la conférence Ambition France Transports ? Quelles en seront les conséquences, notamment sur les autoroutes ? Avant même la fin de cette conférence, vous avez annoncé le renouvellement des concessions, alors que beaucoup d'acteurs du secteur préféreraient une maîtrise publique de celles-ci. Quelle est la marge de manœuvre ? Aurons-nous enfin un programme pluriannuel d'investissement digne de ce nom ?

Le fret ferroviaire est lui aussi dans une impasse. Les entreprises publiques ont été abandonnées, tandis que l'État subventionne massivement le transport routier. Résultat : la part modale s'écroule. Que comptez-vous faire pour le relancer ?

Concernant les trains de nuit, vous faites le choix de la location, sans vision de long terme. Ce choix peut sembler économique aujourd'hui, mais il sera coûteux demain. Le surcoût étant estimé à 13,9 millions par an, pourquoi avoir fait ce choix, d'autant que vous parlez de déclencher la deuxième tranche ? Quelles nouvelles lignes sont pour vous prioritaires et où aimeriez-vous construire ce nouvel atelier ?

Je ne reviendrai pas sur les lignes Paris-Berlin et Paris-Vienne, qui n'ont reçu que 6 millions de subventions sur un budget de plusieurs milliards – nous pourrions faire un effort.

Vous refusez de toucher aux services librement organisés (SLO), abandonnant les gares intermédiaires, ce qui a pour résultat la diminution des fréquences, la fermeture de gares et l'affaiblissement du service public. Monsieur le ministre, comptez-vous assumer ces choix et leurs conséquences sur les usagers et la cohésion des territoires ?

Un mot enfin sur Voies navigables de France(VNF). Pourquoi avoir refusé de supprimer le plafonnement de la redevance hydraulique fixé dans la loi de finances, alors que la Cour des comptes le recommande ?

Monsieur le ministre, l'urgence est claire, il est temps de changer de cap, d'investir massivement dans le transport ferroviaire et les transports collectifs, de mettre en œuvre une planification écologique ambitieuse, de construire une véritable multimodalité articulant toutes les offres de mobilité.

M. Philippe Tabarot, ministre. Je vous trouve un peu sévère, monsieur Cernon ; je lirai en détail votre rapport.

Différents acteurs du monde des transports s'accordent à reconnaître la qualité du travail réalisé lors de la conférence de financement et du travail de suivi. Le premier ministre s'est engagé à présenter la loi-cadre, que je souhaite élaborer avec les parlementaires. Une loi-cadre et une loi de programmation nécessitent un travail transpartisan, mené en bonne intelligence, afin de dépasser les clichés.

Notre niveau d'investissement s'élève à 3,2 milliards et nous allons continuer de l'augmenter, comme vous l'appellez de vos vœux. La programmation de 4,5 milliards de travaux à partir de 2028 par la SNCF montre la confiance que celle-ci place dans les engagements de l'État.

Vous avez soulevé la question du fléchage : vous savez comment fonctionne Bercy, cette administration ne goûte guère ce terme. Nous sommes pourtant parvenus à l'obtenir. J'aurais pensé que l'idée de faire financer à l'avenir les infrastructures ferroviaires par les

autoroutes serait de nature à vous convenir. J'espère parvenir à vous faire changer d'avis quant au soutien que vous pourrez apporter à cette loi-cadre.

Il me semble souhaitable de ne pas revoir immédiatement les règles du jeu en matière de SLO, en pleine ouverture à la concurrence. Les nouveaux entrants contribuent à la régénération du réseau avec le paiement des péages ferroviaires, qui reviennent à SNCF Réseau.

Les dessertes d'aménagement du territoire prévoient une diminution des péages lorsqu'elles sont réalisées dans une perspective d'incitation à rendre ces services. Néanmoins, je travaille étroitement avec l'Autorité de régulation des transports (ART) pour que les nouveaux entrants, après avoir atteint une certaine stabilité financière, puissent se conformer aux mêmes obligations que la SNCF – notamment en matière de desserte de territoires.

Je pensais que vous seriez satisfait de l'investissement annoncé dans les trains de nuit : plus de 1 milliard. Vous me reprochez que cet investissement prenne la forme de locations. L'appel d'offres de renouvellement du matériel roulant porte en effet sur un contrat de location, pour une durée de quinze ans. L'État ne serait pas capable d'entretenir un matériel acheté, pour des raisons techniques. Il me semble donc que recourir à des loueurs, sur le long terme, est la meilleure formule pour amortir les investissements. Dans un contexte où n'existent ni marché-cadre ni matériel homologué pour la France, le recours à cette location est la bonne décision.

Le taux de la TSBA appliqué aujourd'hui est pour moi un plafond. Le secteur aéronautique ne se remettrait pas de son augmentation ; les signaux qu'il envoie à ce sujet ne sont pas bons. Alors qu'au niveau européen, le nombre de vols domestiques augmente de 4,5 % en moyenne, il n'augmente que de 1 % en France. Le secteur de l'aviation d'affaire est en grande difficulté.

De plus, augmenter ce taux mettrait en difficulté les petits aéroports de province. Je vous sais attaché à l'aménagement du territoire : vous êtes sans doute sensible au devenir des aéroports de Bergerac ou de Brive-la-Gaillarde, entre autres villes. En l'absence de solutions ferroviaires, il serait dommageable que ces aéroports, déjà en difficulté pour certains, ferment. Outre les emplois qu'ils fournissent, ils jouent également un rôle sanitaire, voire militaire.

M. Gérard Leseul (SOC). En juillet dernier, vous avez pris connaissance des grandes orientations de la conférence Ambition France Transports que vous aviez sollicitée pour proposer des lignes directrices fortes. Parmi ces orientations figure notamment la nécessité d'une programmation plus claire des investissements dans les transports et une priorité donnée à la modernisation et à la régénération des réseaux existants – fer, route, fleuve – pour améliorer la sécurité et la performance de nos transports.

Vous aviez accepté de vous saisir de ces conclusions en rappelant le double impératif que notre commission partage : l'impératif budgétaire, dont nous discuterons dans quelques instants dans l'hémicycle, et l'impératif écologique, les transports demeurant le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, à hauteur de 34 % du total en 2023. Rappelons à cette occasion que le secteur des transports est en retard sur ses objectifs de décarbonation.

Vous avez annoncé que le gouvernement présentera avant la fin de l'année un projet de loi-cadre au Parlement et une loi de programmation, qui devrait permettre de fixer une trajectoire d'investissement précise concernant toutes les mobilités. J'attends des précisions et des engagements sur le calendrier.

Pour le moment, le budget consacré aux mobilités pour 2026 n'est pas à la hauteur, notamment des enjeux de la lutte contre la pollution atmosphérique. Globalement, cette trajectoire est en opposition avec ce qu'il conviendrait de faire pour développer le fret fluvial,

le report modal, l'offre ferroviaire, les transports en commun ; pour accompagner les ménages, les entreprises et les collectivités dans l'achat ou la location d'un véhicule moins émetteur ; pour soutenir notre industrie automobile et la conversion du parc automobile des entreprises et des particuliers.

Si nous ne devons prendre qu'un seul exemple, l'aide à l'acquisition de véhicules propres – prime à la conversion et bonus écologique – est en baisse de 81 % par rapport au budget pour l'année 2025. Dans ce contexte, ne nous étonnons pas de la remise en cause des ZFE : les mesures restrictives ou coercitives ne peuvent être acceptées ou acceptables sans un soutien et un engagement important de l'État. Malheureusement, sur cette question comme sur le verdissement des flottes automobiles des entreprises, le gouvernement a fait le choix de la sanction plutôt que de l'accompagnement.

Les députés du groupe Socialistes et apparentés contestent cette méthode, qui ne permet aucunement une adhésion populaire aux mesures de réduction des émissions polluantes de nos mobilités. Nous défendrons plusieurs amendements structurants.

Monsieur le ministre, il est encore temps d'améliorer le budget consacré à la route, au fluvial et au ferroviaire. Nous comptons sur votre bienveillance à l'égard de nos amendements.

M. Philippe Tabarot, ministre. Monsieur Leseul, je vous remercie une fois encore de votre participation aux travaux de la conférence Ambition France Transports. Le projet de loi-cadre s'articulera autour de quatre principaux axes déterminés à cette occasion : un nouveau système, une meilleure programmation des investissements, une priorité donnée à la régénération des réseaux existants et l'affectation exclusive des ressources du secteur aux infrastructures.

Concernant spécifiquement le transport ferroviaire, la loi prévoit un renforcement des capacités de SNCF Réseau, validé par le conseil d'administration, pour atteindre un investissement annuel de 4 milliards, qui s'accompagnera de mesures visant à améliorer l'efficacité des projets.

Nous avons également évoqué la prise en charge de la configuration des Serm, qui connaissent un grand succès – vingt-six ont été labellisés.

S'agissant du fret, des dispositions sont prises pour développer le fret fluvial et décarboner les flottes de poids lourds. Pour le fret ferroviaire, nous avons dû nous livrer à une véritable bataille pour conserver un niveau d'engagement aussi fort. Nous avons la chance d'avoir des entreprises très volontaristes et solides qui ont été pour nous des partenaires indispensables au moment du plan de relance. Après tous les déboires que le secteur a pu connaître, j'ai veillé personnellement à ce que leur soit garantie une indispensable visibilité. Il fallait poursuivre la dynamique en identifiant les leviers les plus porteurs et élaborer une stratégie équilibrée alliant aides stabilisées et investissements sécurisés.

Pour l'aide à la transition et au verdissement, peut-être que les choses pourraient aller plus loin et plus vite mais je ne peux pas vous laisser dire que rien n'est fait. Vous avez évoqué les ZFE et j'ouvre une parenthèse avec le leasing social, qui connaît un succès tel que de nombreuses demandes sont en attente. Les particuliers sont prêts à se lancer dans la transition à condition qu'il y ait une offre raisonnable par rapport à leurs ressources. L'électrification des véhicules est un levier indispensable pour assurer notre souveraineté énergétique, vous le savez bien, vous qui défendez cette mutation depuis très longtemps. Cela représente un enjeu majeur dans la diminution des émissions, puisque l'électricité que nous produisons est très majoritairement décarbonée. Un tel accompagnement doit s'adresser en priorité aux ménages les plus modestes.

Nous pouvons compter aussi sur un nouveau vecteur de financement, plus large, avec les aides aux véhicules propres et les fameux C2E (certificats d'économie d'énergie), lesquels ont vocation à constituer la quasi-intégralité de ce vecteur l'année prochaine. En 2025, les aides budgétaires en ce domaine comprennent le bonus écologique pour les voitures particulières commandées avant le 1^{er} juillet et la prime au retrofit, pour un montant de 500 millions. S'ajoutent à cette enveloppe des financements issus des C2E mobilisés depuis le 1^{er} janvier 2025 pour soutenir l'acquisition de véhicules électriques neufs, la création ou la mise à jour de fiches d'opérations standardisées pour les autocars et autobus électriques, les poids lourds électriques, les quadricycles électriques neufs, les voitures particulières et les fameux VUL (véhicules utilitaires légers), si indispensables en centre-ville. Depuis le 1^{er} juillet 2025 a été instauré pour les particuliers le dispositif *Coup de pouce* pour l'achat d'un véhicule électrique neuf, avec une modulation du montant de la prime C2E en fonction des revenus des bénéficiaires. Depuis le 1^{er} octobre 2025, est prévue une bonification supplémentaire destinée notamment aux ménages en fonction de leur situation et prenant en compte des critères comme la localisation en Europe du site de fabrication du véhicule et de sa batterie du véhicule.

Des améliorations sont possibles s'agissant de la transition et des aides, je le reconnais. En revanche, je ne peux vous suivre quand vous dites qu'on ne fait rien ou pas suffisamment, même si bien souvent nous avons des points d'accord.

M. Vincent Descoeur (DR). Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour saluer votre action au cours de l'année écoulée, marquée par l'adoption de la loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports et l'ouverture de la conférence Ambition France Transports. Vous m'autoriserez des remerciements plus particuliers pour le rôle déterminant que vous avez joué dans le passage du train de nuit Aurillac-Paris à une fréquence quotidienne, respectant en cela la promesse de Jean Castex, ce qui ne doit pas toutefois occulter l'actualité brûlante du train de nuit Paris-Berlin.

Plus largement, les députés de la Droite républicaine se réjouissent de la stabilité des moyens affectés à votre ministère tant les enjeux sont forts et les attentes encore nombreuses dans les territoires. Citons l'entretien du réseau ferroviaire, les travaux de régénération ou encore les objectifs de décarbonation. Nous recevions mercredi dans cette même salle Jean Castex pour évoquer avec lui l'avenir du réseau ferroviaire et du rail, indispensable outil de mobilité et de désenclavement et facteur de dynamisme économique pour les territoires desservis par des lignes à grande vitesse. À cet égard, nous accueillons positivement l'orientation du budget 2026 en matière de transport ferroviaire, les moyens augmentant sensiblement, ce qui est une bonne nouvelle après des décennies de sous-investissements coupables. S'agissant de l'ouverture à la concurrence, si nous y sommes par principe favorables compte tenu du bénéfice que pourraient en retirer les usagers, nous tenons à réaffirmer notre attachement aux lignes de desserte fine des territoires. Nous veillerons à ce que l'exploitation des lignes à grande vitesse rentables ne menace pas l'écosystème général et ne soit pas préjudiciable au maintien de ces petites lignes et plus encore à la régénération dont elles ont besoin. Je vous remercie de nous avoir confirmé que vous étiez favorable à l'activation de la tranche conditionnelle pour l'investissement en matière de matériel roulant.

Parmi les grands chantiers qui doivent s'ouvrir figurent aussi la renégociation des contrats autoroutiers et l'ouverture d'une réflexion sur la concurrence. Au sujet de l'Affif, j'aimerais rappeler qu'au-delà de nécessaires travaux de régénération, il existe des milliers de kilomètres non concédés qui méritent une attention particulière.

La préservation des moyens et la priorité donnée au rail et à la régénération sont autant de bonnes raisons pour nous de soutenir votre budget.

M. Philippe Tabarot, ministre. Je vous remercie d'avoir rappelé le travail qui a été réalisé avec la loi relative à la sûreté dans les transports, travail que j'avais amorcé en tant que sénateur. Dix ans après la fameuse loi Savary, il était nécessaire de faire évoluer la législation pour améliorer la sécurité des usagers ainsi que des personnels des opérateurs de transport et des agents de sûreté. Certains dispositifs sont déjà opérationnels, d'autres sont en passe de l'être. La finalisation des textes d'application est malheureusement parfois difficile à obtenir. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) nous a demandé certains renseignements, ce qui a impliqué pour nous de refaire tous les dossiers, même s'il s'agissait uniquement du renouvellement d'une expérience. Le décret que j'estime prioritaire, compte tenu des attentes de tous les personnels des opérateurs, est celui qui a trait au port de la caméra-piéton pour les agents assermentés. Nous en sommes à la phase finale : il est en cours d'examen au Conseil d'État.

Je ne reviens pas sur les conséquences positives de la conférence Ambition France Transports et sur la parfaite corrélation avec l'arrivée de Jean Castex à la tête de la SNCF. Il s'agira de respecter une trajectoire beaucoup plus ambitieuse pour SNCF Réseau, notamment avec 1,5 milliard supplémentaire pour les réseaux dans les années à venir.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence, je reste très attentif à ce qu'elle ait des effets bénéfiques, à savoir l'augmentation de l'offre et la baisse de la tarification, baisse que nous avons pu constater sur les lignes en libre accès que sont les lignes Paris-Lyon et Paris-Marseille, parmi les plus fréquentées. Cela n'empêchera pas de confier aux nouveaux entrants quelques missions et obligations de service public pour la desserte de territoires qui en ont besoin.

Sachez que je suis particulièrement attaché aux lignes de desserte fine du territoire. Dans une autre vie, en tant que sénateur, j'ai fait voter chaque année des amendements à 300 millions pour renforcer les moyens qui leur sont dévolus. Beaucoup vont pouvoir être en partie financées par les contrats de plan État-Région et par les mesures que préconisera, à l'issue de la mission que je lui ai confiée, le préfet Philizot, qui est le grand spécialiste en France non seulement de la carte électorale mais aussi des lignes de desserte fine du territoire. Il faudra notamment préciser qui de l'État ou des régions a la responsabilité d'entretenir ces lignes, en fonction de leurs moyens respectifs. L'idée est de les préserver le plus possible, avec peut-être des référentiels un peu différents et des matériels plus légers et mieux adaptés.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Rappelons d'abord que les transports sont à l'origine d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la France et que 97,5 % de l'énergie qu'ils consomment proviennent de ressources pétrolières, ce qui nous rend très dépendants de pays tiers.

L'enjeu principal est bien le financement. Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il faut davantage financer notre réseau ferroviaire et notre réseau routier, qui se dégradent. Mais, pour le rail, qu'estimez-vous pouvoir faire avec 1,5 milliard supplémentaire par an, somme dont on ne trouve d'ailleurs pas trace dans ce budget ? S'agit-il de maintenir le niveau de service, d'apporter des améliorations, d'éviter la fermeture de petites lignes comme celle de Moulins-Paray-le-Monial, voire de rouvrir certaines comme celle qui relie Clermont-Ferrand à Ussel ? Parmi les ressources actuelles, il y a le fonds de concours mais il fausse la concurrence : on demande à la SNCF seule, alors qu'elle n'a plus de monopole, de financer le rail à travers ses bénéfices. Êtes-vous favorable à une sortie progressive de ce fonds de concours pour instaurer une équité ?

La décarbonation du fret des marchandises passe à la fois par un report sur le rail et par un parc de véhicules motorisés plus propre, utilisant le biogaz ou l'électricité. Étant donné qu'ils sont plus chers, on pourrait compenser cette différence en revenant progressivement sur

le tarif réduit qui s'applique au gazole routier. C'est ce que nous proposons dans un amendement, dans le prolongement de la loi « climat et résilience, » qui avait fixé cet objectif pour 2030. Êtes-vous favorable à cette mesure, qui permettrait d'élargir les possibilités de financement ?

D'autres pistes sont à explorer. La mise en place d'une contribution poids lourds à l'échelle nationale, qui part d'une approche uniforme plus simple pour les transporteurs, permettrait d'injecter une recette globale au bénéfice du réseau ferroviaire et du réseau routier et favoriserait la mutation des flottes vers des motorisations moins polluantes. Une autre solution consisterait à extraire nos autoroutes d'une gestion privée, possibilité évoquée lors de la conférence France Ambition Transport mais qui n'a pas été retenue. Beaucoup de secteurs ont certes vocation à être gérés par le privé, mais compte tenu du caractère monopolistique du réseau autoroutier – on a rarement le choix entre telle ou telle autoroute pour aller d'un point A à un point B –, il serait logique d'instaurer une gestion publique.

Enfin, pour les trains de nuit, j'estime comme d'autres que l'achat est préférable à la location puisqu'il s'agit d'un usage plein et entier.

M. Philippe Tabarot, ministre. Si vous avez des tuyaux pour une super affaire de trains neufs à acheter, n'hésitez pas à me les communiquer !

Je pensais, monsieur Bonnet, que vous alliez me féliciter puisque les deux projets principaux de SNCF Réseau sont pour cette année encore l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) mais aussi la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), ligne à laquelle je vous sais très attaché et où les travaux continuent à un bon rythme, conformément aux engagements que j'avais pris lors de mon déplacement à Clermont.

L'investissement d'1,5 milliard supplémentaire sera effectif à partir de 2028, donc dans deux exercices. La décision a été validée par les conseils d'administration il y a quelques semaines et il faudra un certain temps à SNCF Réseau pour monter en puissance jusqu'à atteindre l'objectif de 4,5 milliards. Le but est tout simplement d'éviter la poursuite de la dégradation du réseau. Il s'agit donc de lancer des opérations de régénération mais pas encore de moderniser ou de rattraper nos retards, notamment en matière de commandes centralisées du réseau ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) pour lesquels nous figurons parmi les mauvais élèves en Europe.

La SNCF perçoit des péages élevés et une partie des augmentations budgétaires est d'ailleurs liée à la prise en charge par l'État de leur hausse et de la part que doivent acquitter les régions. Que la SNCF participe également au financement du réseau à travers ce fonds de concours paraît dès lors indispensable. Cette entreprise – certains se sont battus pour qu'il en soit ainsi – n'a pas des dizaines d'actionnaires qu'il faut rémunérer dès que des bénéfices sont dégagés mais un actionnaire unique, l'État. Que ce dernier utilise ses bons résultats pour investir dans son réseau me paraît plutôt sain et normal.

Concernant l'écotaxe, je suis avec beaucoup d'attention les expérimentations menées dans la collectivité européenne d'Alsace et dans la région Grand-Est, zones de transit transfrontalier marquées par un fort report modal. Elles ont eu le courage de se lancer dans la mise en place de ce dispositif de taxation, conformément à la possibilité offerte aux régions frontalières par la loi « climat et résilience », dont j'avais été l'un des rapporteurs au Sénat. D'autres régions suivront-elles cette voie ? Je pense en particulier à celles qui en ont marre de voir passer des camions étrangers qui ne font même pas le plein sur leur territoire ou qui, quand ils le font, profitent de la tarification du gazole que vous évoquiez.

J'ai vu Mme Royal sur un plateau de télévision dire combien elle trouvait formidable le fret ferroviaire et appeler à taxer plus fortement la route et les camions. Je ne veux pas

polémiquer mais j'ai trouvé cela déplacé. Je regrette vraiment de n'avoir pas pu lui répondre directement : je lui aurais rappelé que nous n'avons toujours pas fini de payer les milliards qu'ont coûté à notre pays les portiques qu'elle a finalement décidé de retirer. Pour donner un coup de pouce supplémentaire au fret ferroviaire, on pourrait revoir les modalités qui s'appliquent au trafic routier, pourquoi pas ? N'oublions pas toutefois que, compte tenu du fait que les entreprises de transport routier ont des marges très réduites voire nulles, leur modèle économique ne leur permettra sans doute pas de payer plus, qu'il s'agisse de taxes liées au transit ou de hausses du coût des carburants.

Je suis très réservé sur la gestion publique des autoroutes. L'État a suffisamment de difficultés pour entretenir ses routes nationales, c'est le moins qu'on puisse dire. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité que, dans ce budget, il y ait au niveau de l'Atfif une augmentation de 10 % pour ces routes mais on reste très loin du compte. Par contre, on peut se dire qu'il est intéressant que demain les 2,5 milliards de recettes potentielles issues des autoroutes financent les infrastructures ferroviaires et les routes nationales, voire départementales, notamment avec un programme consacré aux ponts. Cela aidera de nombreuses municipalités à surmonter les grandes difficultés qu'elles connaissent dans le financement de leurs équipements.

M. Hubert Ott (Dem). Les transports sont un enjeu national qui prend ses racines dans tous nos territoires. Ils doivent permettre à nos concitoyens, où qu'ils soient, d'étudier, de se soigner, de travailler. Ils représentent un défi majeur en termes de décarbonation puisqu'ils sont à l'origine de plus de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Mon groupe s'attache particulièrement à favoriser des modes de transport durables, accessibles et équitables : il s'agit d'accompagner les transitions tout en veillant à ce que chaque territoire puisse trouver une réponse spécifique en matière de mobilité. Nous saluons, dans ce contexte de responsabilité budgétaire, la proposition d'augmenter les crédits dévolus aux infrastructures et aux services de transport de 4,73 % en 2026 avec une attention renforcée à la décarbonation des transports.

Au-delà des chiffres, c'est une qualité de service que nos concitoyens attendent au quotidien. Ma première question porte donc sur l'entretien et la modernisation de nos réseaux ferroviaires, portuaires et routiers ainsi que des transports collectifs. Les usagers, qu'il s'agisse de particuliers ou de professionnels, constatent les effets du vieillissement des infrastructures. Comment comptez-vous garantir que les divers budgets, en augmentation de près de 10 % par rapport à 2025, apportent plus de fiabilité, de sécurité et de confort ? Comment accélérer la montée en puissance des solutions d'intermodalité, ces passerelles entre train, bus, vélo ou voiture partagée que tant de territoires attendent encore ?

Ma deuxième question concerne les suites de la conférence Ambition France Transports dont le but était de poser les bases d'un nouveau modèle de financement. Pouvez-vous nous confirmer votre volonté de réformer le modèle des concessions autoroutières ? Envisagez-vous un cadre plus équilibré, plus juste et transparent pour financer durablement nos infrastructures ?

Ma troisième question a trait aux petites lignes ferroviaires. Quand on parle d'intermodalité dans mon département, on pense forcément aux sorties de vallées et à la nécessité de les relier au grand axe Nord-Sud qui raccorde notamment Mulhouse à Colmar, les deux grandes villes du Haut-Rhin. Guebwiller, située au milieu de cet axe, reste à l'écart du rail depuis cinquante ans. La vallée du Florival vivante et dynamique aurait pourtant bien besoin d'être rattachée au réseau ferroviaire. La promesse d'un retour du train remonte à quinze ans et la congestion de la route principale, sur laquelle circulent jusqu'à 15 000 véhicules par jour, ne cesse de s'accroître. Une solution existe : le Draisy, train léger conçu par l'entreprise alsacienne Lohr, pourrait redonner vie à la ligne, sans que de lourds travaux soient nécessaires. Le coût de l'opération, d'environ 30 millions, reste raisonnable au

regard des bénéfices attendus pour les 30 000 habitants de la vallée. Comment l'État entend-il soutenir ces projets concrets qui apportent des réponses locales, économiques et écologiques adaptées à nos territoires ? Pouvons-nous compter sur votre engagement afin que cette promesse faite il y a quinze ans soit honorée ? Il y va du respect de la parole donnée. N'est-ce pas ce dont la politique a le plus besoin aujourd'hui ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Je me demande bien qui vous a fait cette promesse.

Je pense avoir en partie répondu à vos questions concernant la conférence de financement. Vous avez bien compris que je souhaitais que les concessionnaires travaillent pour le compte de l'État jusqu'à la dernière minute qui les sépare de la fin de leur concession. Nous leur avons notifié des projets afin de tirer avantage de ce système jusqu'au bout. Nous renégocierons ensuite pour placer de nouveau l'État au cœur de ces concessions. Les recettes qui en sont issues serviront à décarboner et à continuer à garantir une grande qualité dans l'entretien du réseau, dont nous pouvons tirer fierté par rapport à d'autres pays européens qui ont fait d'autres choix. Je pense à l'Italie mais aussi à l'Espagne qui, il y a quelques années, a souhaité nationaliser ses autoroutes en rendant gratuit leur accès et qui se trouve maintenant dans l'incapacité de les entretenir. Si nous parvenons à prélever entre 2 milliards et 3 milliards sur les recettes des péages pour les investir dans les infrastructures ferroviaires, dans nos routes ou dans nos ponts, ce sera une très bonne chose.

S'agissant de la complémentarité des modes de transport, je suis tout à fait d'accord avec vous. Le ferroviaire doit rester central dans les réponses à apporter aux besoins des territoires mais il y a d'autres solutions à développer : les cars express, sur lesquels mon prédécesseur a beaucoup travaillé, qui permettent de relier les territoires non desservis par le train tout en assurant une grande qualité de service ; la mise en place de pôles d'échanges multimodaux lors des opérations de modernisation et de rénovation de nos gares ; la décarbonation des mobilités routières. À cela s'ajoute le train léger, notamment sur les lignes dites de 7 à 9 pour lesquelles j'ai demandé un travail d'expertise au préfet Philizot, qui pourrait contribuer à préserver certaines d'entre elles. En matière de réouverture, je suis plus prudent, car cela aurait un coût certain. Peut-être faudra-t-il changer notre conception du réseau ferré national en envisageant que certaines lignes en sortent, tout en y restant connectées. Toujours est-il que si le matériel n'évolue pas, les choses seront très compliquées.

Mais vous avez raison de souligner qu'une évolution est rendue possible par le projet Draisly, qui pourrait correspondre à la fois aux contraintes financières et à la configuration des lignes de desserte fine du territoire. C'est la raison pour laquelle j'ai discuté plusieurs fois avec les dirigeants de l'entreprise Lohr, que j'ai promis de visiter prochainement. Vous avez à juste titre rappelé le caractère innovant de la solution proposée et j'espère que cette approche radicalement nouvelle permettra d'apporter des réponses à des territoires ou à des projets qui sont en difficulté, faute d'investissements indispensables dans les années à venir. Je viendrais bien volontiers sur place pour donner une impulsion et de la visibilité à ce projet.

M. Xavier Roseren (HOR). Je voudrais attirer votre attention sur deux enjeux majeurs pour la mobilité durable en France, au croisement de la transition écologique, de l'aménagement du territoire et de l'équité entre les Français. Il s'agit de la relance des trains de nuit et du sujet du transport transalpin.

Le renouveau des trains de nuit illustre une aspiration profonde de nos concitoyens à se déplacer autrement, plus sobrement et à un coût raisonnable. Ces trains ne sont pas un vestige du passé et demeurent de loin le mode de transport le plus vertueux. C'est un levier incontournable pour atteindre nos objectifs climatiques et offrir des alternatives crédibles à la voiture et à l'avion.

Pourtant l'offre actuelle reste marginale. Seuls quatre trains de nuit nationaux circulent actuellement en France, alors que l'Autriche en exploite plus de vingt à l'échelle internationale. Mais, faute de matériel roulant adapté, de sillons disponibles et d'une stratégie de long terme, la dynamique est freinée. Le train de nuit ne doit pas être perçu uniquement comme une offre touristique. Il doit aussi répondre à des besoins de déplacement du quotidien, par exemple en reliant des territoires de montagne enclavés à la capitale. La ligne qui reliait Paris à Saint-Gervais jusqu'en 2015 était emblématique et elle permettait de desservir les stations de montagne. Elle contribuait à éviter la saturation des routes et à réduire l'empreinte carbone des stations de ski, qui est essentiellement constituée par le transport.

Pouvez-vous préciser l'orientation concrète que le gouvernement entend prendre pour pérenniser et amplifier la relance des trains de nuit ?

Après le train, je voudrais évoquer la route, avec un tunnel qui se trouve dans ma circonscription. Nous suivons avec inquiétude les manifestations de la volonté italienne de doubler le tunnel du Mont-Blanc. La position constante de la France a toujours été de s'y opposer, au nom de la préservation de la qualité de l'air et de la cohérence avec nos engagements climatiques. Pouvez-vous nous confirmer que cette position ferme et nécessaire demeure inchangée ?

J'aborde enfin le projet Lyon-Turin, infrastructure européenne essentielle qui permettra de retirer près de 1 million de camions par an des routes alpines au profit du rail. C'est un pas décisif pour la décarbonation du transport de marchandises. Le financement des voies d'accès est une priorité. Il semblerait que les Italiens aient parfois un peu d'avance en la matière. Pouvez-vous nous rassurer sur ce sujet ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Le principal investissement qui figure dans le budget cette année concerne les trains de nuit, ce qui confirme l'attachement que nous leur portons.

Lorsque j'étais vice-président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, M. Vidalies m'avait annoncé en une seule fois que le Bordeaux-Nice allait devenir un Bordeaux-Marseille et que la ligne Metz-Nice ainsi que le train bleu Paris-Nice allaient être supprimés. Je tiens à rappeler que Jean Castex a sauvé tout cela – et je note que vous vous en êtes souvenus puisque vous avez plébiscité sa nomination à la tête de la SNCF.

Même si des lignes de train de nuit existent déjà, on doit probablement en développer d'autres. Vous avez cité l'exemple par excellence de l'Autriche et vous avez tout à fait raison.

Le développement des trains de nuit se heurte cependant à plusieurs écueils.

Tout d'abord, il n'est pas simple d'acheter ou de louer du matériel. Nous avons heureusement réussi à en louer et nous allons continuer à le faire, mais l'offre de matériel n'est pas à la hauteur de l'appétence pour le train de nuit.

Ensuite, le développement du train de nuit remet en cause un certain nombre de travaux qui ont lieu sur le réseau – en particulier si nous obtenons la somme de 4,5 milliards par an pour les investissements sur laquelle je me suis engagée. Les travaux se font principalement la nuit, à la différence d'autres pays, comme l'Allemagne, qui pratiquent la fermeture complète des lignes pendant six ou huit mois. Cela peut avoir des conséquences en matière de report modal, notamment au profit de la route, la clientèle ne revenant pas forcément lors de la réouverture de la ligne. Après s'être souvent posé la question avec SNCF Réseau, nous avons préféré faire les travaux de nuit – avec le risque de perturber le trafic matinal des TER.

L'une des raisons de l'arrêt de la ligne de nuit Paris-Berlin réside dans les nombreux travaux dont fait l'objet le réseau allemand. En outre, cette ligne était subventionnée par le contribuable français à hauteur de 85 euros par billet, contre 65 euros pour les trains de nuit en France. Le modèle économique n'est pas au rendez-vous, contrairement à la grande vitesse.

Pour autant, je reste attaché aux trains de nuit, dont le succès populaire est évident. Ces trains ne sont pas seulement destinés au tourisme. Ils constituent un moyen de mobilité décarbonée et nous allons continuer à les soutenir, comme ce budget le montre de manière très claire.

Vous m'avez ensuite interrogé sur le doublement du tunnel du Mont-Blanc. À chaque fois que je rencontre Matteo Salvini ou que nous avons une réunion bilatérale dans le cadre du traité du Quirinal, nos amis italiens reviennent systématiquement sur le sujet. Nous avons dû leur apporter une réponse. J'ai dit clairement à mon homologue italien que nous considérons que la priorité devait aller à l'ouverture du second tube du tunnel du Fréjus – qui répond depuis son inauguration à une partie des besoins – et aux travaux indispensables de sécurisation du tube actuel du tunnel du Mont-Blanc. Jean-Noël Barrot a eu l'occasion de réitérer cette position au vice-président du conseil des ministres lors d'une réunion du comité de coopération frontalière franco-italien qui s'est tenue à Nice.

Je connais les inquiétudes des maires de la vallée de Chamonix et des acteurs économiques, ainsi que les craintes relatives au surcroît de pollution que ce doublement pourrait engendrer. Mais je ne vous cache pas que la diplomatie italienne fait fortement pression pour le doublement du tunnel du Mont-Blanc, après l'avoir fait pour les tunnels du col de Tende et du Fréjus.

Enfin, je me suis rendu sur le chantier de la liaison ferroviaire Lyon-Turin avec mon homologue italien pour inaugurer un tunnelier. Ce projet s'étend sur plus de 270 kilomètres, dont 70 % sont en France. Le creusement du tunnel transfrontalier avance bien, malgré les actions et les recours menés par un certain nombre de détracteurs. Le chantier continue, avec les difficultés propres à une telle entreprise. J'ai rencontré les acteurs économiques et les élus de la Maurienne pour discuter des indemnités dont ils peuvent bénéficier au titre du *fonds avenir soutien tourisme* (Fast), avec une majoration liée aux nuisances qu'ils subissent, et de la mise en place d'une voie dédiée aux travaux, pour permettre une meilleure fluidité du trafic dans les secteurs concernés. Bref, je suis ce projet avec beaucoup d'attention.

Vous avez mis le doigt sur son point faible, c'est-à-dire les voies d'accès. Il n'y aurait rien de plus terrible que d'inaugurer une réalisation d'une telle ampleur sans les voies d'accès nécessaires. En France, nous avons beaucoup tergiversé en discutant sur les différents projets, les études et les financements. Les choses sont désormais claires. Les études d'avant-projet détaillées ont été lancées au début de 2025. Je souligne que la Commission européenne a accordé un financement de près de 65 millions pour le projet. Les études d'avant-projet détaillées pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le fameux CFAL, ont également débuté. Il est essentiel pour le fonctionnement du tunnel. Nous sommes certes un peu en retard s'agissant du calendrier, mais j'espère que l'on pourra tenir l'objectif de mise en service en 2033. Cela nécessitera des crédits supplémentaires, car le projet choisi n'est pas le plus économique mais le plus pertinent.

J'ai demandé au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) d'analyser tous les projets de plus de 1 milliard. Il rendra son rapport dans quelques jours et il sera intéressant de lire son avis sur l'ensemble du projet Lyon-Turin, qui ne doit en tout état de cause pas être remis en question car il est indispensable. Il s'agit en effet du plus grand projet de fret ferroviaire en Europe. Nous avons l'obligation de le mener à bien, car nous avons perçu beaucoup d'argent de l'Union européenne. Alors que l'on se plaint souvent qu'elle ne finance

pas suffisamment nos projets, elle a massivement investi dans le Lyon-Turin et il faut qu'on arrive au bout de ce très beau chantier.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux questions des autres députés.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Je relaie une question d'Olivier Becht.

L'aéronautique demeure l'un des rares secteurs où l'Europe conserve un leadership mondial, grâce à Airbus, champion industriel et technologique capable de rivaliser avec Boeing et le chinois Comac (*Commercial aircraft corporation of China*). Mais cette avance est fragile. Dans un contexte de concurrence internationale renforcée, la compétitivité future dépend de notre capacité à investir dans l'innovation et, surtout, dans la décarbonation. L'aéronautique constitue en effet le seul secteur industriel où l'Europe maîtrise toute la chaîne technologique, de la recherche aux systèmes embarqués, et peut ainsi agir concrètement pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Sous l'égide du Corac, l'État et la filière ont établi une feuille de route, validée au niveau européen. Elle porte sur le renouvellement des flottes, le développement des carburants durables et les technologies de rupture – notamment pour le futur avion monocouloir. Ce plan suppose un financement pérenne.

Or, malgré l'engagement du président de la République d'y consacrer 300 millions par an dès 2023, la loi de finances pour 2025 ne prévoit que 215 millions, après 285 millions en 2024. Cette baisse inquiète au moment crucial du développement du successeur de l'A320 et alors que les États-Unis et la Chine soutiennent massivement leurs champions.

Mme Anne Stambach-Terreiro (LFI-NFP). « J'ai vu l'un d'eux jeter quelque chose dans ma voiture avant qu'elle ne s'embrase », raconte Alexandra. « L'un d'eux m'a aspergé d'essence », ajoute Thomas, son compagnon. « Sans ce que certains appellent les écoterroristes, on serait mort. C'est aussi simple que ça. », conclut Alexandra, habitante de Verfeil opposée au chantier de l'A69 et citée par *Reporterre* après l'incendie criminel dont elle fut victime en septembre 2024.

C'était l'œuvre d'un commando qui aurait été rémunéré par un chef d'entreprise ayant assuré la sécurité du chantier de l'A69 pour Atosca, le concessionnaire. Drôle de coïncidence, non ? Lorsqu'il s'agit de contester une décision de justice défavorable à votre addiction autoroutière, votre empressement est sidérant. Mais face à ces barbouzeries, pas un mot. Est-ce à dire que vous les soutenez ?

Votre silence est révélateur d'une politique qui ferme les yeux sur les dérives d'un chantier illégal, tout en ouvrant grand les caisses de l'État pour le financer. Car comment justifier les 41 millions supplémentaires d'argent public accordés au concessionnaire de l'écocidaire A69 seulement pour qu'il veuille bien baisser le prix de son honteux péage, alors que votre projet de budget indigne impose des sacrifices à tout le pays ?

M. Romain Eskenazi (SOC). L'article 43 du PLF prévoit de ponctionner le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires. Celui-ci dispose de 123 millions et l'État prévoit d'en reprendre 80 millions.

J'ai publié cette semaine une tribune dans *Libération*, qui ne vous a pas échappée j'en suis sûr. J'ai déposé un amendement en commission des finances, qui a été adopté hier soir. Mais tout reste à faire dans l'hémicycle.

Cette ponction est injuste.

Tout d’abord, ce fonds est alimenté par la taxe sur les nuisances sonores aériennes, selon le principe pollueur-payeur. Les compagnies la payent pour permettre aux habitants d’insonoriser leur logement. Cette taxe n’a pas vocation à boucher les trous du budget de l’État.

Ensuite, ADP prévoit une hausse de 19 % des vols à horizon 2050. Les effets des vols de nuit sur la santé sont démontrés. Selon ADP, il reste à insonoriser 150 crèches et écoles ainsi que 33 000 logements. C’est la raison pour laquelle j’ai déposé une proposition de loi pour améliorer le dispositif en systématisant les avances, ce qui permettrait de dépenser les sommes disponibles.

Quel est votre avis sur ces deux points ?

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Je souhaite appeler votre attention sur la situation préoccupante du transport lacustre sur le Lac Léman, indispensable à la mobilité quotidienne entre les rives françaises et suisses. Les navettes assurent un service public transfrontalier vital. Elles permettent à des milliers de personnes d’aller travailler et participent à l’activité touristique – et donc économique – de tout le Chablais.

Depuis 2007, leur fonctionnement repose sur un accord équilibré entre les partenaires suisses et les collectivités françaises. Mais la demande croissante de transport et l’augmentation des coûts ont fait exploser la participation des intercommunalités. Les usagers étant pris en otage, avec une offre fortement dégradée, cette situation n’est plus soutenable pour nos territoires, d’autant qu’elle découle directement d’accords bilatéraux et de politiques économiques qui dépassent le cadre local.

Or le transport lacustre relève de la compétence de l’État. Quelle action entend-il mener pour garantir la pérennité de ces services de transport transfrontalier ?

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Le problème des évacuations sanitaires se pose avec acuité depuis quelque temps à Saint-Pierre-et-Miquelon. J’aurai l’occasion d’en discuter avec vos services, car il exigera dans les mois à venir un réel travail de concertation entre les élus et l’État. Il s’agit de sauver des vies, aussi bien en intervenant sur notre territoire qu’en organisant des acheminements en urgence au Canada.

Le quai du Commerce est à l’origine d’un malentendu entre nous, monsieur le ministre. Vous m’aviez certifié en commission que les crédits nécessaires à sa rénovation étaient disponibles, alors qu’il s’agissait en fait de ceux destinés au quai de Miquelon. J’ai ensuite eu une réponse dans l’Hémicycle qui renvoyait les travaux aux calendes grecques, après 2030.

Je souligne à nouveau, et j’y reviendrai lors de l’examen du budget, que le quai du Commerce est situé dans le port d’État de Saint-Pierre-et-Miquelon et qu’il est le seul à permettre l’approvisionnement du territoire. Or il est en piteux état. Une partie est fermée et les dernières études techniques confirment qu’il risque de s’effondrer.

Le *Neoliner Origin*, qui est une réussite française, va essayer d’accoster ce soir. Il serait dommage qu’il éventre la partie du quai qui nous reste.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Je suis régulièrement interpellée par mes concitoyens français à l’étranger qui recherchent une alternative à l’avion pour rejoindre la France depuis Madrid, Porto, Lisbonne ou Barcelone.

Pourriez-vous détailler la stratégie du gouvernement en matière de trains de nuit ou d’augmentation des lignes et fréquences diurnes pour relier la France à la péninsule ibérique de manière pratique et abordable pour les usagers ?

En effet, la fréquence des lignes a diminué depuis la fin du partenariat entre la SNCF et la Renfe (*Red nacional de los ferrocarriles españoles*). Du fait de notre lenteur à autoriser celle-ci à opérer plus de lignes entre Barcelone et Marseille, Lyon et Paris, la connexion ferroviaire entre la France et l'Espagne s'est détériorée ces dernières années.

Pourrions-nous compter sur des financements européens pour développer les trains de nuit, seule solution possible pour améliorer les liaisons entre l'Espagne, le Portugal et la France ?

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Je suis très heureuse de vous revoir car, lors de votre audition en février dernier, vous aviez promis de me transmettre le planning des travaux de la ligne P du RER. Je ne l'ai toujours pas reçu.

Ses usagers se plaignent qu'il faille batailler pendant des mois pour obtenir la moindre amélioration. Le manque de considération pour leurs besoins n'a malheureusement rien de nouveau. C'est même pour cela que l'offre de transport ferroviaire est autant à côté de la plaque depuis des années. Elle se concentre sur les heures de pointe, alors que 80 % des gens prennent le train en dehors de celles-ci, comme l'a montré le rapport de nos collègues Bérenger Cernon et Olga Givernet.

Quand allez-vous changer de méthode pour réellement prendre en compte les besoins des usagers et les remarques qui vous sont faites en commission ? Allez-vous enfin lire les rapports que nous écrivons ?

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). La réouverture des 16 kilomètres de la ligne du Tonkin permettrait enfin de boucler le réseau RER lémanique. Je tenais encore une fois à vous faire part de mon obstination absolue sur ce sujet.

J'en profite pour remercier vos équipes. Votre cabinet et vos administrations sont des interlocuteurs compétents, constructifs et à l'écoute. Ils m'accompagnent pour lever les blocages techniques de ce dossier. Je me charge de mon côté de ceux qui seraient tentés par l'inertie politique, notamment à l'échelle régionale.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je reviens sur le fonds de concours créé par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Si la SNCF fait des bénéfices, c'est bien parce que son actionnaire, l'État, lui demande d'en faire. Et si on lui demande de les réinvestir au profit du réseau alors qu'elle pourrait améliorer son offre, comme le font ses concurrents, cela fausse la concurrence. Je ne peux donc que vous inviter à engager la décroissance progressive de ce fonds de concours, afin de mettre la SNCF à égalité avec ses concurrents.

J'évoque souvent l'écocontribution des poids lourds. Je sais très bien qu'une expérimentation est en cours dans la région Grand Est et dans la collectivité européenne d'Alsace, mais il serait nécessaire d'avoir une approche à l'échelle de l'ensemble du pays. Cela serait plus simple et plus lisible pour les transporteurs. Surtout, cela répondrait aux besoins flagrants d'investissement dans les réseaux routiers et ferroviaires.

Enfin, je salue votre action en faveur de la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Vous êtes le bienvenu à Clermont pour faire le point sur ce dossier, ce qui nous donnerait aussi l'occasion de parler des petites lignes, aussi bien dans ma région qu'en France.

Mme Véronique Riotton (EPR). La modernisation de la ligne Annecy-Aix-les-Bains ne figure pas dans le nouveau contrat de plan État-région (CPER). Mais nous l'avons envisagée dans le cadre du Serm Genève-Grand Chambéry. Vous vous étiez engagé à réunir son comité de pilotage à la rentrée. Pourriez-vous nous éclairer sur le financement de ce projet et sur la place des parlementaires dans le suivi de ce dernier ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Madame Coggia, les crédits destinés au Corac ne sont clairement pas au niveau que nous attendons. Je souhaite que les objectifs fixés par le président de la République soient respectés. L'année dernière, ils avaient été quasiment atteints. Pour 2026, les crédits sont à un niveau très bas. Mais nous souhaitons les compléter grâce à des financements du plan France 2030, car il est impératif que nous restions leader au niveau mondial. L'aéronautique est une filière d'excellence, qui contribue par dizaines de milliards à notre balance commerciale – ce qui n'est pas le cas de tous les secteurs d'activité. Nous resterons à la première place si nous investissons dès maintenant dans l'avenir, y compris au sujet de la décarbonation et des carburants durables.

Une décision de justice interviendra dans les semaines à venir sur le projet de l'A69, madame Stambach-Terreñoir. J'ai cru comprendre qu'une procédure pénale était en cours au sujet des faits que vous avez décrits. Je vous rassure : je n'en sais pas plus que ce que j'ai lu dans la presse. Je crois que la procédure avance. Si des personnes sont responsables de ces actes, elles seront condamnées. Je souhaite que l'on distingue bien la procédure administrative concernant l'A69, d'une part, et la procédure pénale visant un certain nombre de personnes, d'autre part.

Monsieur Eskenazi, je suis tout à fait favorable à votre amendement. La trésorerie du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires doit servir à financer des investissements sur les territoires concernés. Il faut trouver des solutions pour aider les personnes à financer le reste à payer quand elles n'en ont pas les moyens, par exemple en augmentant la part des subventions. Votre initiative est pertinente et il faudra de toute manière que l'on agisse pour investir les sommes qui ont été collectées. Il est insupportable qu'elles ne soient pas affectées à des investissements, alors même que les demandes n'ont jamais été aussi nombreuses. Je tolérerai que Bercy récupère les 28 millions qui ont été prêtés au moment du covid, mais le reste doit servir à faire les travaux d'insonorisation demandés par les riverains des aéroports de Paris.

Madame Violland, le transport lacustre sur le lac Léman, qui doit répondre à une demande croissante des travailleurs transfrontaliers, connaît de nombreuses difficultés, notamment depuis 2019. Ce sujet fait l'objet de négociations dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle convention post-2025, le dossier étant suivi par l'ambassadrice de France en Suisse puisque cette question relève de la compétence du ministre des affaires étrangères. La première réunion du comité de pilotage franco-suisse a eu lieu récemment. Un mandat a été donné pour constituer un groupement européen de coopération. Pour l'année 2026, faute de solution transitoire le canton de Vaud participera à hauteur d'un tiers du déficit, ce qui permettra une économie de 4 millions de francs suisses par rapport à 2025. Cette solution doit être adoptée par les conseils communautaires français et par le Grand Conseil vaudois.

Les treize ports sur le lac Léman constituent une exception car, contrairement aux autres ports de plaisance, ils n'ont pas été transférés aux collectivités et demeurent la propriété de l'État. Les échéances des différentes concessions s'échelonnent entre 2025 et 2032. Une concertation a été engagée depuis septembre dernier par la préfète de Haute-Savoie, qui a réuni l'ensemble des acteurs locaux – en associant les parlementaires – afin de trouver la solution la plus adaptée à leurs attentes tout en garantissant l'attractivité des ports du Léman. Une réunion franco-suisse se tiendra prochainement pour définir les modalités qui entreront en vigueur le 15 décembre prochain. A la suite d'une visioconférence qui a eu lieu le 30 septembre, des ajustements ont été opérés sur les différentes lignes. La ligne N1 Évian-Lausanne demeure rentable grâce à l'engagement pris pour la soutenir financièrement et pour préserver les dessertes de week-end. En revanche, la fréquence de la ligne N2 Thonon-Lausanne sera réduite en 2026. Le coût supporté par les collectivités françaises a considérablement augmenté, passant de 500 000 euros à 4 millions par an.

Le statut du transport lacustre sur le lac Léman pose d'importantes questions juridiques. La solution retenue à court terme n'est pas parfaite, mais elle permettra de maintenir les dessertes, notamment grâce à une société publique détenue à 57 % par le canton de Vaud. À plus long terme, une évolution du statut juridique du lac Léman pourrait s'avérer nécessaire pour sécuriser durablement ces liaisons essentielles pour les territoires transfrontaliers.

J'ai eu un entretien téléphonique intéressant avec le président du conseil départemental de la Haute-Savoie, M. Saddier, qui m'a dit être particulièrement attentif à tous ces sujets et être disposé à apporter le soutien nécessaire aux différents projets.

S'agissant de la ligne du Tonkin, les modalités de remise en exploitation de la ligne Sud-Léman restent à définir et doivent être discutées dans le cadre du Serm. Je rappelle que nous prenons en charge les études de préfiguration. Ce projet de Serm concernant également la Suisse, il faut mesurer la complexité du dossier. La Société des grands projets étudie une offre-cible multimodale adaptée aux enjeux du territoire en matière de mobilité. La ligne Sud-Léman est concernée par les analyses menées et fait l'objet de larges discussions dans le cadre du dialogue territorial.

Monsieur Lenormand, je bats ma coulpe car j'ai de bonne foi confondu les choses la dernière fois. Je vous prie de bien vouloir m'excuser. Je sais quelle est l'importance du port de commerce de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui est indispensable à l'approvisionnement des deux îles. Des investissements importants sont nécessaires pour garantir un niveau d'entretien et de sécurité suffisants. Le problème est identifié et il a fait l'objet de plusieurs missions.

S'agissant de Miquelon, pas moins de 13 millions sont prévus pour la période 2024-2027 dans le cadre du contrat de convergence et de transformation. Ce montant doit permettre de pallier les urgences et d'engager la réhabilitation des quais, dont les derniers diagnostics montrent qu'ils se dégradent plus rapidement que prévu.

En ce qui concerne le port de Saint-Pierre, un montant compris entre 19 et 32 millions est nécessaire pour la remise en état du quai du Commerce. Des discussions sont en cours avec le ministère des outre-mer pour trouver une solution.

Mme Coggia m'a interrogé sur les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne.

Nous y travaillons beaucoup avec mon homologue espagnol. Mais nous rencontrons un certain nombre de difficultés, liées notamment à l'homologation du matériel espagnol Talgo (*Tren articulado ligero Goicoechea Oriol*). C'est la raison pour laquelle l'expansion de l'activité de la Renfe a été freinée en France, ainsi que dans d'autres pays européens. Il n'y a aucune volonté de limiter l'exploitation de lignes sur notre territoire par la compagnie ferroviaire de nos amis espagnols.

Ensuite, la priorité a été accordée aux lignes à grande vitesse à travers les liaisons Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Dax, dans le cadre du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest. Nous travaillons avec mon collègue espagnol sur ce sujet et le COI, qui a été missionné, donnera son avis sur le projet. Je dois prochainement rencontrer les deux présidents de région concernés, Carole Delga et Alain Rousset, pour réaffirmer notre volonté de mener ce projet à bien. Je me rendrai aussi à la frontière espagnole pour rencontrer mon homologue, en compagnie du commissaire européen. Il s'agit d'un projet transfrontalier européen par excellence, et les financements de l'Union seraient susceptibles d'atteindre un niveau supérieur à ce qui est prévu actuellement afin de pouvoir le mener à bien.

Malheureusement, il n'y a pas de trains de nuit entre nos deux pays, l'Espagne n'en disposant pas – alors qu'elle est très avancée sur d'autres projets ferroviaires. Si nous voulons

développer cette offre, il nous faudra conclure un accord avec nos partenaires espagnols. À nous de leur faire découvrir nos magnifiques trains de nuit, en 2030 !

Madame Soudais, je crois avoir répondu à votre question écrite en avril. J'ai souvenir de vous avoir adressé un courrier à ce sujet. J'ai également répondu à votre courrier du 12 mai. Je vous rappelle que le calendrier des travaux est établi par SNCF Transilien et non par l'État.

Madame Riotton, le projet initial de modernisation de la ligne Aix-les-Bains-Annecy prévoyait la réalisation d'une première phase de travaux entre Annecy et Rumilly consistant en un doublement partiel des voies et une reprise de la signalisation, pour un gain de dix minutes. La modernisation du poste d'aiguillage et de signalisation, prévue dans le cadre de cette première phase, est réalisée. C'est une étape préalable à l'ajout de trains sur cette ligne en voie unique qui est l'une des plus empruntées de France. La première phase comporte des aménagements physiques permettant la circulation de trains périurbains supplémentaires entre Rumilly et Annecy, tandis que les aménagements physiques prévus par la deuxième phase autoriseront la circulation de trains périurbains entre Aix-les-Bains et Entrelacs. Le coût total de ces opérations est estimé à au moins 500 millions.

Les études d'avant-projet réalisées dans le cadre du CPER 2015-2020 ont révélé une hausse du coût de la première phase, qui est passé de 160 à 220 millions, à la suite du désengagement de la région. Les travaux réalisés à Lyon ont conduit à optimiser les dessertes Lyon-Annecy, plus précisément à augmenter le nombre de dessertes intermédiaires et à réduire le nombre de dessertes directes. Le comité de pilotage de février 2022 a décidé de suspendre les études relatives à ce projet, dont le budget prévu était de 15 millions.

En l'absence de financement assuré pour les travaux, SNCF Réseau disposant de moyens limités, le caractère prioritaire de cette opération ne fait plus consensus parmi les acteurs locaux. Une préférence s'exprime toutefois pour la ligne desservant La Roche-sur-Foron et Annemasse, qui est connectée au Serm Annemasse-Genève. Les évolutions de la desserte et les ambitions nourries dans le cadre du Serm remettent en question le projet qui a été établi. Le comité de pilotage de novembre 2024 relatif à l'étoile ferroviaire de Chambéry a estimé que les aménagements physiques prévus dans la deuxième phase ainsi que la modernisation des postes d'aiguillage et de signalisation apparaissaient suffisants pour atteindre les objectifs de desserte souhaitée par les acteurs savoyards. La communauté d'agglomération du Grand Annecy a pour ambition d'améliorer les dessertes périurbaines, tant au Sud qu'à l'Est, et de rouvrir la halle de Saint-Martin-Bellevue, située en direction de La Roche-sur-Foron.

Au-delà de ces rappels, j'ai le plaisir de vous confirmer qu'un comité de pilotage sera organisé très prochainement, ce qui marque l'aboutissement d'une longue attente. Le comité associera les parlementaires, conformément à la demande que vous aviez formulée. Comme nous nous y sommes engagés lors de notre rencontre de juin, nous veillerons à ce que l'État soit représenté, notamment en la personne de Mme la préfète. Je souhaite également que les autres partenaires soient présents. Il convient de rappeler au président de la région et au président du département l'intérêt de ces projets, qui, quoique lourds financièrement, sont indispensables à la desserte de vos territoires.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). La question, monsieur le ministre, n'est pas de savoir si vous m'avez écrit mais si vous avez tenu votre promesse. Vous m'avez promis un agenda de travaux que vous ne m'avez pas envoyé. Vous pouvez en imputer la faute à la SNCF mais, dans ce cas, ne faites pas de promesses que vous n'êtes pas capable d'honorer. C'est cela qui explique que les usagers n'en peuvent plus ; ils ont l'impression de se battre contre des moulins à vent et, au bout d'un certain temps, n'ont plus envie de prendre le train. Faute

d'information, ils ne sont pas sûrs d'avoir un train le soir, par exemple, et ne peuvent pas aller travailler sereinement.

M. Philippe Tabarot, ministre. Madame Soudais, comme je vous l'ai dit, il appartient à SNCF Transilien de vous donner le calendrier : ce n'est pas une compétence de l'État. Je me propose, si vous le souhaitez, de saisir cette entreprise pour qu'elle prenne votre attache et vous communique, en toute transparence, le calendrier de la ligne P. J'ai conscience des difficultés existantes sur cette ligne. Grâce à ce calendrier, vous pourrez informer vos administrés de l'ambition de SNCF Transilien concernant ce projet et leur permettre de s'organiser face à ces travaux d'ampleur qui les affecteront durablement mais qui, nous l'espérons, leur offriront, à terme, une amélioration du service. Je dispose d'informations partielles mais, objectivement, ce n'est pas à moi de vous les communiquer. Ce que je peux vous dire, c'est que les choses vont évoluer très nettement à partir du premier semestre de 2026 ; des fermetures interviendront à certaines heures, notamment le week-end. Comme vous le savez, l'État accroît significativement ses investissements sur cette ligne, à hauteur de 17,5 millions, qui ont déjà été engagés en application du CPER 2023-2027.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Merci beaucoup, monsieur le ministre.

II. EXAMEN POUR AVIS DES CRÉDITS DE LA MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES »

1. Réunion du mardi 28 octobre 2024 après-midi

Mission *Écologie, développement et mobilité durables* : *Infrastructures et services de transports* et budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (M. Bérenger Cernon, M. Jimmy Pahun et M. Jean-Victor Castor, rapporteurs pour avis)

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous examinons les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* consacrés aux transports. Le vote sur l'ensemble des crédits de la mission aura lieu demain, une fois achevé l'examen de tous les amendements portant sur cette mission.

Parmi eux, trente-neuf, dont dix concernant les transports, ont été déclarés irrecevables à cause de leur non-conformité aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances (Lolf), le plus souvent en raison d'une contradiction entre le dispositif de l'amendement et son exposé sommaire, une motivation insuffisante ou des crédits de paiements non couverts par des autorisations d'engagement sur le programme minoré.

Pour cette discussion sur les transports terrestres, maritimes et aériens, nous examinons cinquante-cinq amendements. Nous commencerons par une discussion générale commune aux programmes *Transports terrestres et fluviaux*, *Affaires maritimes* et *Transports aériens* et au budget annexe « Contrôle et exploitations aériens ».

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Nous débattons aujourd'hui du projet de budget consacré aux infrastructures de transports terrestres qui prétend engager la France dans le défi de la transition des mobilités.

Que contient ce projet de budget pour 2026 ? Il prévoit 9,4 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 8,1 milliards en crédits de paiement (CP), fonds de concours inclus. Si l'on retire un à-coup de 1,1 milliard d'euros en AE lié à la passation du marché de location du matériel de nuit, les crédits sont globalement stables à périmètre constant mais restent à un niveau bien inférieur à ceux de 2024, de l'ordre de 500 millions

d'euros. L'investissement en faveur des transports contribue donc à l'ajustement budgétaire pour la seconde année consécutive.

Je l'affirme d'emblée : ce choix n'est pas soutenable. Il n'est soutenable ni pour le climat, ni pour l'aménagement du territoire, ni pour les usagers qui constatent chaque jour la fatigue des réseaux.

Le projet annuel de performances (PAP) pour 2026 reconnaît lui-même que les moyens sont simplement reconduits. Nous avons pourtant un cap clair. La conférence Ambition France Transports a établi un consensus transpartisan – j'insiste là-dessus – pour une augmentation de 3 milliards d'euros par an pour la régénération et la modernisation des réseaux, dont 1,5 milliard d'euros par an consacrés au réseau ferroviaire. Ce n'est pas un effort superflu : c'est la condition minimale pour enrayer la dégradation du réseau structurant et moderniser une partie de l'infrastructure – sans investir dans de nouveaux projets ou dans les petites lignes ferroviaires.

Concernant l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), l'exécutif joue aux bonnetaux avec son budget. Le rôle de l'Afitf est de sécuriser dans la durée des recettes affectées, plutôt que de subir des plafonds annuels et des à-coups budgétaires. Les échanges avec les acteurs du secteur le confirment : il faut des ressources pérennes et une lisibilité pluriannuelle dignes de ce nom. Là encore, le compte n'y est pas : aucun contrat d'objectifs et de moyens n'a été signé avec l'Afitf depuis 2023, sans compter que près de 1,4 milliard de recettes affectées et plafonnées – le montant nécessaire pour régénérer le réseau ferroviaire – sont désormais reversées au budget général.

Pour faire face à cette situation, nous avons urgemment besoin d'une loi de programmation des infrastructures qui puisse fixer devant la représentation nationale la trajectoire, les priorités par mode de transport et la montée en puissance des recettes affectées à l'Afitf. Tant que nous piloterons à l'année, nous aurons toujours un train de retard.

Cette conviction se vérifie particulièrement pour les trains de nuit. Si j'ai choisi d'y consacrer la partie thématique de mon rapport cette année, c'est parce que les trains de nuit concentrent tous les enjeux : transition écologique, désenclavement des territoires, Europe des mobilités et régénération des infrastructures ferroviaires.

L'année 2024 a été une année record : près de 1 million de voyageurs ont emprunté nos lignes de nuit, soit une hausse du trafic de 26 % par rapport à 2023. Mais l'offre est aujourd'hui bridée à cause d'un parc vieillissant et insuffisant, d'une absence de nouvelles lignes transversales et d'un réseau européen au départ de la France encore embryonnaire. Parallèlement, l'État a reculé sur la seule desserte internationale encore en activité au départ de la France, envoyant un signal inverse à celui que nous recherchons. C'est une faute de cohérence.

Soyons clairs : nous ne parviendrons pas à créer un véritable effet réseau avec seulement quelques lignes vitrines. La renaissance du train de nuit partout en Europe n'est pas un slogan : c'est un marché, quand la qualité et la fréquence sont au rendez-vous et quand le réseau proposé est suffisamment structurant. Le rapport Philizot l'a montré dès 2020 en évoquant des taux d'occupation honorables, un autofinancement possible dès que la qualité s'améliore, des coûts publics inférieurs par voyageur-kilomètre à d'autres segments et une compétitivité environnementale imbattable au-delà de 700 à 1 500 kilomètres (km). Nous n'avons plus d'excuses pour attendre.

Trois chantiers concrets sont donc devant nous. Le premier est celui du matériel roulant. Le gouvernement a annoncé en février 2025 une commande de 180 voitures couchettes et de vingt-sept locomotives pour renouveler le parc existant, avec une clause

optionnelle allant jusqu'à 340 voitures et quarante-deux locomotives. Il est nécessaire d'activer cette option maintenant et de préparer l'étape d'après. Au regard de la demande et des horizons industriels, il faut sécuriser un volume cible permettant d'ouvrir de nouvelles lignes d'ici à 2030 ou 2035 et adosser un plan d'entretien capacitaire à l'ouverture d'un deuxième technicentre, notamment dans le sud-est de la France. C'est un investissement d'avenir : il créera de la fréquentation, des recettes et de la crédibilité. Je déposerai un amendement dans ce sens qui, je l'espère, sera adopté.

Je rappelle, sur la base des simulations réalisées en 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), que le coût annualisé total serait inférieur de 4 millions d'euros dans un scénario à 340 voitures, grâce à la baisse significative du déficit d'exploitation permise par l'exploitation d'un plus grand parc de voitures. En revanche, le choix du gouvernement de passer par une société de location du matériel plutôt que par une acquisition directe conduit à un surcoût financier de 14 millions d'euros par an. Le seul avantage de cette formule est d'assurer le portage de la dette par un acteur privé.

Il faut ensuite des sillons. Oui, la régénération du réseau se fait la nuit. Mais régénérer ne doit pas être synonyme de fermer. Il faut un pilotage national qui rende les chantiers nocturnes compatibles avec des sillons de nuit stables, des itinéraires de contournement préétablis, des équipes capables de gérer sur le terrain une circulation sur voie contiguë, et enfin, une planification pluriannuelle opposable pour l'attribution des sillons afin d'éviter les annulations masquées qui détruisent la confiance des usagers. C'est une question d'arbitrage et d'organisation, pas de physique des voies.

Enfin, nous devons assumer un soutien public aux lignes d'intérêt européen ou d'aménagement du territoire – exactement comme on le fait pour d'autres modes de transport – articulé à une billetterie incitative et à un rééquilibrage concurrentiel avec le transport aérien. C'est dans ce sens que je déposerai un amendement pour rétablir la subvention pour la ligne Paris-Vienne-Berlin en 2026.

Relancer les trains de nuit, ce n'est pas céder à la nostalgie mais faire un choix d'efficacité publique. Avec son coût climatique imbattable, avec des durées de voyage utiles et une réelle accessibilité sociale, la nuit ferroviaire rend à nos territoires ce que le transport aérien ne pourra jamais offrir : un transport propre, accessible et ancré dans les territoires. Or elle a besoin de trois certitudes que le projet de loi de finances pour 2026 ne lui donne pas encore : du matériel en quantité suffisante, des sillons garantis malgré les travaux et un soutien financier assumé. L'avenir voyage de nuit et le plus beau des rêves roule sur les rails.

C'est le sens des amendements que je défends pour l'examen de ces crédits. Nous avons une demande forte, un consensus politique, des industriels mobilisables et des territoires qui attendent. Ce qu'il manque, ce n'est pas une idée de plus mais une décision politique : mettons les trains de nuit sur de bons rails !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je vous remercie de m'avoir fait l'honneur de me nommer rapporteur pour avis du budget des affaires maritimes pour la deuxième année consécutive.

Je commente les budgets prévus pour le programme 205 et une partie du programme 203.

Le programme 205 finance des actions relatives à la politique de sûreté et de sécurité maritimes civiles, à la régulation sociale de l'emploi maritime, au soutien du pavillon français, à la protection du littoral ou encore à la politique des pêches et de l'aquaculture. Ses crédits sont en hausse, tant en AE – une augmentation de près de 15 % par rapport à 2025 – qu'en CP

– une augmentation de 8 %. Toutefois, cette hausse doit être relativisée : elle répond davantage à un impératif de sincérisation du budget qu’à une augmentation réelle des moyens.

Cette augmentation porte principalement sur deux postes de dépenses. D’abord, la compensation à destination de la sécurité sociale, sous-budgétisée en 2025, du dispositif d’exonération des cotisations patronales bénéficiant à certaines entreprises d’armement maritime. Ensuite, l’enveloppe pour les restes à payer liés à la clôture du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (Feamp) et les crédits en AE du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l’aquaculture (Feampa) – cela afin de sécuriser la programmation des deux dernières années d’engagement de ce fonds qui sera clos en 2027.

Le budget des affaires maritimes est soumis aux contraintes budgétaires de l’État : la plupart des autres actions sont donc stables ou en baisse. La subvention allouée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est toutefois préservée grâce à l’affectation du produit de certaines taxes – notamment celui de la taxe sur l’éolien en mer qui devrait être en hausse en 2026.

Les crédits de l’action 43 du programme 203 sont quant à eux relativement stables, avec 87,5 millions d’euros en AE et en CP. Ils servent essentiellement à financer l’entretien des accès aux grands ports maritimes, par des opérations de dragage notamment.

En cette Année de la mer, la partie thématique de mon rapport est consacrée à la flotte océanographique française.

La troisième conférence des Nations unies sur l’océan (Unoc) qui s’est tenue à Nice en juin 2025 a mis en lumière l’impérieuse nécessité d’éclairer les choix politiques en matière de protection des océans par la recherche et la science, selon le principe de décision fondée sur la science. En effet, seul un océan bien connu peut être véritablement protégé ! Or, avec moins de 20 % des fonds marins cartographiés en détail, les étendues maritimes à explorer sont encore immenses. Chaque campagne océanographique donne lieu à de nouvelles découvertes. Les écosystèmes marins sont également sous-étudiés. Alors qu’un peu moins de 300 000 espèces marines ont été décrites, des modélisations scientifiques indiquent qu’il en existerait entre 1 et 10 millions ! L’observation et la connaissance de l’océan progressent avant tout grâce aux avancées technologiques dont bénéficie la recherche océanographique.

La position de la France en matière de recherche océanographique est particulière et son rôle, stratégique. La France dispose du deuxième espace maritime au monde mais on évoque moins souvent son autre atout de poids : la flotte océanographique française (FOF), un des fleurons de la recherche scientifique nationale.

Cette dernière est une flotte historique, qui tire ses origines des premières campagnes océanographiques menées dès le XIX^e siècle à bord de chalutiers ou de navires de la marine nationale. En 1933, le premier navire construit spécialement pour mener des campagnes scientifiques est mis à l’eau. Les recherches scientifiques portent alors surtout sur les ressources halieutiques et la pêche, mais progressivement, les campagnes s’élargissent à d’autres disciplines et les navires se perfectionnent et diversifient leur équipement à bord. En 1960, le fameux *Thalassa* est le premier navire de recherche moderne capable de mener des missions dans toutes les disciplines de l’océanographie. Le *Jean Charcot*, premier navire océanographique de haute mer, et deux autres navires côtiers viennent le compléter. Une flotte océanographique civile est ainsi constituée, gérée jusqu’en 2020 par plusieurs opérateurs : l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer (Ifremer), le Centre national de la recherche scientifique (CNRS), l’Institut polaire français Paul-Émile Victor (Ipev), l’Institut de recherche pour le développement (IRD) et le service hydrographique et océanographique de la marine (Shom).

Dans un souci de rationalisation et de meilleure coordination de l'usage des navires, la flotte océanographique est ensuite unifiée et confiée à l'Ifremer, qui l'opère au bénéfice de l'ensemble de la communauté scientifique nationale. Ainsi, plus des deux tiers des quelque 1 800 scientifiques qui embarquent chaque année à bord des navires de la FOF sont issus d'autres établissements. Cette unification, atypique en Europe, participe du rayonnement de notre flotte océanographique – la plus grande infrastructure de recherche environnementale française et l'une des plus importantes flottes océanographiques d'Europe et du monde.

La FOF dispose d'une diversité de moyens maritimes et sous-marins de pointe, avec quatre grands navires hauturiers, qui sillonnent tous les océans du monde grâce à *L'Atalante*, et sept navires côtiers et semi-hauturiers. Les engins sous-marins font aussi partie de ces équipements de pointe au service de la recherche, uniques en Europe. Il n'y a dans le monde que cinq autres sous-marins du même type que le *Nautilus*, un sous-marin capable de plonger à plus de 6 000 mètres de profondeur avec à son bord un scientifique, un pilote et un copilote. Depuis sa mise à l'eau en 1984, le *Nautilus* a réalisé plus de 2 000 plongées dans tous les océans ! Alors que sa mission devait s'achever en 2025 après quarante ans de service, je salue la décision de prolonger son activité jusqu'en 2035. Ce choix est décisif pour préserver notre savoir-faire et nos compétences en matière de sous-marin embarqué, immergé, habité.

Hélas, le *Nautilus* n'est pas le seul équipement vieillissant de la flotte. Trois des quatre navires hauturiers ont plus de 30 ans et devront être remplacés d'ici à 2035 : *L'Atalante*, le *Marion Dufresne* et le *Thalassa*. Le renouvellement d'une partie de la flotte a bien été anticipé en 2020 lors de l'unification de la FOF : la programmation décennale de renouvellement des moyens navals a alors été publiée. Cette programmation a certes permis des travaux de modernisation mais le chiffrage doit impérativement être actualisé, vu le renchérissement des coûts de construction dû à l'inflation. Le coût total de renouvellement de la flotte côtière et hauturière, estimé à 245 millions d'euros en 2020, aurait ainsi doublé. Si on lui ajoute les coûts de remplacement du *Marion Dufresne* et du *Thalassa*, le coût total est estimé à plus de 1 milliard d'euros d'ici à 2035.

Il faut donc programmer au plus vite ces financements, et cela, en établissant des priorités pour les investissements puisqu'il sera difficile de tout financer dans ce contexte budgétaire contraint.

La priorité absolue doit être le remplacement de *L'Atalante*, pièce maîtresse de la flotte par sa capacité de déploiement sur tous les océans et navire indispensable au maintien de la France sur le podium de la recherche océanographique mondiale.

Ensuite, le choix de remplacer l'*Antea*, navire semi-hauturier basé en Nouvelle-Calédonie, par le *Michel Rocard*, un brise-glace, pose question. La construction de ce navire coûteux, capable d'être déployé à la fois en Antarctique et dans le Pacifique équatorial et tropical, est-elle pertinente ? Au-delà des questionnements techniques de conception du navire et de rentabilisation des navigations de transit entre ces zones géographiques, est-il bien pertinent de nous doter d'un nouveau brise-glace ? La présence de la France aux pôles repose à l'heure actuelle sur des partenariats institutionnels et scientifiques qui nous permettent d'aller dans ces zones difficiles d'accès. Dans le futur, il sera envisageable de monter d'autres partenariats, avec des structures privées comme la Fondation Tara Océan, ou de louer des brise-glace pour assurer la recherche polaire française. Le navire de Jean-Louis Étienne est également une piste.

Enfin, le remplacement du *Marion Dufresne*, seul navire dont l'Ifremer n'est pas propriétaire, doit être l'occasion de revoir l'équilibre entre les missions de service public et les missions scientifiques du navire. Une des spécificités de la flotte océanographique française est en effet le principe de mixité des usages dont le *Marion Dufresne* est emblématique. Ce

navire, propriété des Terres australes et antarctiques françaises (Taaf), est partagé entre les missions scientifiques de la FOF, 217 jours par an, et des missions de logistiques et de ravitaillement dans les Terres australes, 120 jours par an. Le *Marion Dufresne* est non seulement indispensable à la continuité territoriale entre la France et ses districts austraux mais aussi, par ses capacités techniques, aux missions scientifiques. Sa longueur de 120 mètres a en effet permis l'implantation du carottier géant *Calypso* qui en fait un outil unique au monde pour effectuer du carottage long. Cette capacité devra être préservée pour l'intérêt de la recherche scientifique.

Face à tous ces enjeux, l'Ifremer a lancé en mars 2023 une démarche prospective intitulée *Imaginons la flotte océanographique à l'horizon 2035* dont a résulté un livre blanc et vingt recommandations que je vous invite à consulter.

Construire les prochains navires de la flotte et leurs équipements, c'est être en mesure de répondre aux besoins des scientifiques et aux enjeux océanographiques des prochaines décennies. C'est aussi concevoir une flotte qui réponde au défi de la décarbonation et de l'exemplarité de la recherche océanographique en la matière. Ainsi, le dessin de préfiguration du navire voué à remplacer *L'Atalante* est celui d'un navire hauturier de recherche à propulsion vélique, à l'image du cargo à voile roulier *Neoliner Origin* mis à l'eau ce mois-ci pour faire route vers Baltimore depuis Saint-Pierre-et-Miquelon.

La flotte océanographique française est l'un des fleurons de notre recherche scientifique et un atout majeur pour asseoir la présence maritime française sur tous les océans. À l'heure où la recherche océanographique attire les entreprises privées, à l'instar de la recherche spatiale, il est hautement stratégique que la France continue à investir dans ses moyens de recherche maritimes et sous-marins.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. D'abord, quelques mots sur l'évolution du budget annexe *Contrôle et exploitations aériens*. Celui-ci s'inscrit pour 2026 dans un contexte de hausse du trafic, à 102 % du niveau de 2019, l'année de référence.

Ses ressources – qui prennent la forme de redevances et de recettes fiscales adossées au trafic – sont en hausse : environ 2,8 milliards d'euros de recettes sont prévus pour 2026, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2025. Ce budget annexe poursuit donc sa trajectoire de désendettement et ne devrait avoir à recourir à l'emprunt ni en 2025, ni en 2026.

Du côté des dépenses, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit en 2026 de poursuivre la modernisation technologique et opérationnelle de la navigation aérienne, de poursuivre sa politique sociale et de ressources humaines – par le recrutement de contrôleurs aériens après de nombreux départs à la retraite notamment – et enfin, de poursuivre sa transition écologique et énergétique.

J'en viens à la partie thématique de mon rapport – qui reste toutefois très liée au fonctionnement de la DGAC. Lorsque l'on évoque le transport aérien, on pense généralement aux touristes ou aux voyageurs d'affaires, mais j'ai choisi de parler de ceux pour lesquels le transport aérien n'est pas un luxe mais une nécessité : les citoyens ultramarins. J'évoquerai donc le fonctionnement – ou plutôt, le dysfonctionnement grave et inadmissible – du transport aérien dans les territoires dits d'outre-mer.

Il y a d'abord ces personnes touchées dans leur quotidien : des parents, des étudiants, des personnes âgées, malades ou endeuillées. Vous pouvez choisir de prendre le train ou la voiture pour aller où bon vous semble mais les Ultramarins sont, eux, totalement dépendants de l'avion. Dans quelles conditions ? Des billets aux prix exorbitants, des retards et des annulations permanentes, l'obligation de passer par Paris pour se rendre dans un pays voisin. C'est après avoir auditionné des associations d'usagers, qui témoignent de cette réalité souvent

passée sous silence, que j'ai souhaité faire entendre la voix des Ultramarins : ces familles obligées de s'endetter pour se soigner en métropole car le seul prix du billet est inaccessible, sans parler de l'hébergement sur place ou des frais médicaux ; ces jeunes qui doivent renoncer à des voyages scolaires, sportifs ou culturels ; ces étudiants qui doivent choisir entre rentrer voir leur famille pour les vacances ou s'acheter de quoi manger. Il ne faut pas oublier non plus les opportunités professionnelles gâchées, le développement économique entravé, la lassitude d'être traité comme un citoyen de seconde zone.

Où est l'égalité de traitement entre citoyens ultramarins et métropolitains en matière de transports ? Où sont l'unité de la République et la solidarité, lorsque des citoyens français sont purement et simplement empêchés de circuler sur leur propre territoire dans des conditions normales ?

Ces auditions m'ont permis de documenter plusieurs aspects du problème. Il y a d'abord le prix abusif et scandaleux des billets, que la plupart des résidents d'outre-mer, dont le pouvoir d'achat est inférieur à celui des métropolitains, ne peuvent payer. Ces prix ont augmenté ces dernières années, même s'il existe des disparités entre les territoires. Certaines liaisons sont extrêmement fréquentées par les touristes métropolitains – comme par exemple les lignes entre La Réunion, la Guadeloupe, la Martinique et Paris – créant un effet de saisonnalité qui vient renchérir les prix, sur des périodes pendant lesquelles les Ultramarins ont eux aussi besoin de voyager. Les prix sont particulièrement élevés à Mayotte et en Guyane par rapport au pouvoir d'achat des habitants. À Mayotte, les usagers décrivent une situation alarmante : une qualité de service déplorable, des retards et des annulations incessantes, des déroutements de vol et des passagers livrés à eux-mêmes. En Guyane, les usagers auditionnés rapportent qu'en haute saison un aller-retour avec la métropole coûte en moyenne entre 1 500 et 2 000 euros.

Rendez-vous compte que l'avion est aussi parfois le seul moyen de transport intérieur au territoire. C'est le cas en Guyane, mais aussi en Polynésie française, à Saint-Pierre et Miquelon et à Wallis-et-Futuna. En Guyane, pour se rendre dans certaines villes comme Maripasoula, la seule alternative à l'avion est de faire plusieurs jours de pirogue ! Or le niveau des infrastructures aéroportuaires et du service aérien est très insuffisant.

Plusieurs pistes permettent d'expliquer la formation de ces prix prohibitifs. Parmi elles, le coût du carburant, qui a connu une forte inflation en 2023, mais qui est aussi structurellement plus élevé dans la zone Antilles-Guyane en raison des pratiques tarifaires de la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (Sara). Les carburants d'aviation durables (SAF), dont l'incorporation va devenir obligatoire, sont quatre à cinq fois plus chers que le kérosène traditionnel. L'incorporation des SAF va donc renchérir le prix des billets de 10 à 15 %. L'impact sera encore plus important pour les destinations ultramarines au regard de la durée du vol.

Le deuxième facteur est celui du manque de concurrence entre les compagnies aériennes sur certaines liaisons. Or, la concurrence est l'un des principaux facteurs de la baisse des prix. Sur le réseau régional notamment, le marché est marqué par une faible concurrence, à l'image de la liaison Cayenne-Fort-de-France uniquement opérée par Air France, à des prix similaires voire supérieurs à ceux des vols Cayenne-Paris, alors que le premier vol ne parcourt que 2 000 kilomètres contre 7 000 pour le second.

Enfin, la hausse de la fiscalité et des redevances est aussi un élément constitutif du prix élevé des billets, dont elles représentent 20 % en moyenne. Trop souvent, les décisions fiscales sont prises sans tenir compte du renchérissement du prix pour les Ultramarins qui n'ont déjà pas les moyens de prendre l'avion.

Un autre point sur lequel je veux insister ici est la connectivité des territoires dits d'outre-mer avec leur zone régionale. Ces territoires sont la plupart du temps enclavés dans leur propre région. Les seules liaisons un tant soit peu développées sont celles avec la métropole. Par exemple, certains passagers guyanais sont obligés de venir à Paris pour se rendre en Amérique du Sud, et certains Réunionnais, Mahorais ou Guyanais, pour se rendre sur le continent africain.

Vous saisissez comme moi le caractère absurde et mortifère de cette situation qui est pourtant le lot quotidien des Ultramarins. Il est plus que temps de s'ouvrir sur le reste du monde et d'arrêter de voir les choses à travers le seul prisme de la métropole. Tant du point de vue du commerce de marchandises que du tourisme, l'absence de connectivité régionale et le prix élevé des billets représentent un véritable manque à gagner pour les territoires dits d'outre-mer.

Il convient aussi d'évoquer l'insuffisance des dispositifs actuels d'aide à la continuité territoriale. Alors que le budget total dévolu à la continuité territoriale avec la Corse est de 187 millions d'euros pour 2026, la continuité territoriale ultramarine n'hérite que de 63,3 millions d'euros pour les onze territoires. Pour bénéficier d'un bon d'aide à la continuité territoriale, un Ultramarin doit avoir un quotient familial inférieur à 18 000 euros et attendre 4 ans entre chaque demande. Comment peut-on parler de continuité territoriale dans ces conditions ? La plupart des Ultramarins éligibles n'ont, de toute façon, pas les moyens de financer le reste à charge du billet, ni le reste du séjour. Il existe des dispositifs spécifiques pour les étudiants et les professionnels, mais ils sont soumis à des critères beaucoup trop restrictifs. L'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (Ladom) nous a ainsi indiqué que seuls 3 % de l'ensemble des Ultramarins avaient recours à ces dispositifs.

Alors que le caractère enclavé et insulaire de nos territoires devrait justement appeler à un transport aérien de haut niveau, c'est l'inverse qui se produit : les citoyens ultramarins sont moins bien servis que le reste de leurs compatriotes. Cette situation ne peut plus durer.

Je suis convaincu que le développement économique des territoires dits d'outre-mer doit passer par leur ouverture sur le reste du monde par le levier du transport aérien. La DGAC, en tant qu'acteur public, doit jouer son rôle dans ce désenclavement par la voie aérienne. Ses représentants auditionnés m'ont confié que la priorité avait été donnée pendant des années à la desserte directe entre outre-mer et métropole plutôt qu'à l'intégration des territoires dits d'outre-mer dans leur environnement proche. Un changement de doctrine est donc nécessaire et urgent !

Il faut que les services de la DGAC soient proactifs dans la création d'un panorama juridique favorable à l'installation de nouvelles compagnies aériennes sur certaines liaisons encore non desservies, ou trop faiblement. Alors que cette démarche a été amorcée ces dernières années, il faut aussi intensifier la conclusion d'accords bilatéraux avec des États tiers et renégocier les accords à la faveur d'une plus large ouverture du marché. Il faut toutefois rester vigilant à ce que l'arrivée de nouvelles compagnies ne fragilise pas l'existence de compagnies locales déjà présentes, qui, lorsqu'elles existent, sont d'une importance vitale pour la desserte régionale du territoire. La DGAC a surtout agi dans ce sens dans la zone Antilles-Guyane : cette démarche doit être étendue à tous les territoires dits d'outre-mer et accentuée pour permettre leur développement économique dans leur zone régionale.

Par ailleurs, tous les acteurs auditionnés appellent de leurs vœux l'instauration d'un tarif résident pour les Ultramarins, sur le modèle du dispositif pour la Corse, ou celui prévu par l'Espagne et le Portugal pour assurer la continuité avec leurs territoires respectifs. Ce système consiste à instaurer un prix plafond pour les billets d'avion achetés par des résidents.

Il a le mérite de s'adresser à tous les résidents et de proposer une véritable solution au prix exorbitant des billets d'avion.

Enfin, il est nécessaire de mieux prendre en compte l'impact de la fiscalité du transport aérien sur le pouvoir d'achat des Ultramarins. L'augmentation dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2025 de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) illustre bien le refus des pouvoirs publics de tenir compte de la répercussion de cette taxe sur les liaisons ultramarines. À ce jour, la Commission européenne n'a apporté aucune réponse sur la possibilité d'une exemption. L'exemption de TSBA pour les seuls résidents ultramarins – et non pour l'ensemble des passagers empruntant ces liaisons – est une piste à explorer pour espérer une compatibilité avec le droit de l'Union européenne. Je souligne que la deuxième version de la TSBA était affectée au transport ferroviaire alors qu'il n'existe aucune voie ferrée dans les territoires d'outre-mer.

Vous l'aurez compris, le fonctionnement actuel du transport aérien dans les territoires dits d'outre-mer est défaillant. Nos territoires sont considérés comme des terminus et des bouts de ligne. Les résidents constituent pour les compagnies aériennes en situation de monopole ou d'oligopole, une clientèle captive. Ceux-ci subissent des conséquences disproportionnées simplement pour pouvoir se déplacer sur le territoire national. Il est donc temps de prendre un nouveau tournant dans lequel les acteurs publics doivent jouer pleinement leur rôle, au service du développement économique de ces territoires.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs de groupes.

Mme Olga Givernet (EPR). Notre contexte budgétaire est contraint et, pourtant, les moyens dont nous débattons sont reconduits. En effet, le gouvernement s'engage dans la mobilité durable afin de garantir à chacun un véritable droit au déplacement, cela sur tout le territoire, tout en conjuguant progrès social, accessibilité et urgence écologique.

Le programme 203, *Infrastructures et services de transports*, voit ainsi ses crédits de paiement augmenter de 210 millions d'euros pour atteindre 4,64 milliards. Ce choix est la marque d'une volonté d'avancer, là où d'autres hésiteraient à investir. Mais nous, nous refusons l'immobilisme. Chaque euro compte pour faire progresser nos mobilités.

Le transport ferroviaire bénéficie d'une hausse de 155 millions afin de rendre ce réseau essentiel au maillage de nos territoires et à la réduction des émissions de carbone plus fiable et plus accessible. Privilégier le train, c'est préserver l'équilibre régional et investir dans le quotidien des millions de Français qui choisissent au quotidien ce moyen de transport moins polluant. Comme le disait M. le rapporteur pour avis, il faut prévoir 1,5 milliard d'euros supplémentaires pour le transport ferroviaire à partir de 2028 : ne reculons pas dès 2026.

L'investissement dans le transport aérien, avec 27 millions supplémentaires cette année, est au rendez-vous de nos ambitions pour les outre-mer : les infrastructures à Saint-Pierre Pointe-Blanche et Wallis-Hihifo seront modernisées, les concessions en Nouvelle-Calédonie renouvelées et le futur aéroport de Mayotte mis en préparation. Ce soutien financier garantit à tous les Français un accès aux mobilités modernes, à l'égalité des chances et au désenclavement économique.

Le renforcement de 19 millions d'euros prévu pour les trains d'équilibre du territoire envoie un signal limpide : les zones oubliées ne doivent pas exister car la nation doit garantir le même service public à tous les citoyens, où qu'ils vivent. Concernant les trains de nuit, le budget pour 2026 franchit une nouvelle étape avec des autorisations d'engagement portées à 5,9 milliards. C'est donc une augmentation de 1 milliard qui donnera un second souffle au train de nuit. À l'horizon 2030, de nouvelles rames circuleront sur nos cinq grandes lignes

nocturnes. Ce geste, qui sera concrétisé partout en France, est celui de la modernité, du confort, du lien et de l'écologie.

Cette dynamique inclut nos territoires ultramarins avec une enveloppe portée à 63 millions pour le transport aérien, dont 20 millions destinés à Mayotte, car l'égalité passe aussi par une capacité de se déplacer facilement et dignement.

Le secteur du fret, pilier discret mais essentiel de notre souveraineté et de notre transition écologique, voit se maintenir son budget de 380 millions d'euros. Ce choix est celui de la résilience. Défendre notre autonomie logistique, dynamiser l'économie, soutenir les transports combinés et la « compensation fret », c'est protéger l'emploi et la planète.

Enfin, l'Atftf voit ses plafonds progresser et ses crédits de paiement passer à 3,8 milliards. L'investissement public pour les mobilités n'a donc jamais été aussi déterminant pour accompagner les transitions et préparer l'avenir.

Chers collègues, ces chiffres sont le reflet de choix politiques clairs. Le choix du ferroviaire, le soutien au fret et l'investissement dans les outre-mer et la cohésion territoriale, affirmer haut et fort que la transition écologique sera réussie si elle est portée par toutes et tous. Nous soutenons la loi-cadre qui doit arriver très prochainement.

M. Auguste Evrard (RN). Le budget des transports ferroviaire, routier, fluvial et maritime pour 2026 s'élève à 9,58 milliards d'euros, soit une légère hausse par rapport à l'année dernière. Cette augmentation a toutefois des allures de stagnation : par rapport aux besoins de régénération de nos infrastructures, estimés à 3 milliards d'euros supplémentaires par an par la conférence Ambition France Transports, l'écart reste considérable.

Nous saluons toutefois la progression des crédits ferroviaires. Cette hausse doit en priorité servir à rénover un réseau capillaire trop dégradé et à relancer le fret ferroviaire.

La mise au gabarit P400 est à ce titre essentielle. Elle permettrait le passage de trains transportant des semi-remorques et renforcerait la compétitivité des ports français, à partir desquels des marchandises doivent pouvoir être acheminées vers l'Est de l'Europe. Sans cela, nous continuerons à les voir souffrir, notamment face à la concurrence du port d'Anvers, qui est mieux connecté au réseau continental.

Enfin, nous avons besoin d'une politique ferroviaire plus cohérente, modernisée, adaptée grâce à du matériel plus léger, et il faut, lorsque cela s'impose, remplacer certaines dessertes par des liaisons routières réellement adaptées aux besoins, afin de maintenir un maillage équilibré du territoire.

Pour ce qui est du secteur portuaire et maritime, il est urgent d'accélérer l'électrification des quais. Trop de navires utilisent encore leurs moteurs lorsqu'ils sont à quai alors qu'il serait possible de réduire immédiatement les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances locales en agissant sur ce plan. Des efforts de modernisation sont indispensables si nous voulons maintenir la compétitivité de nos ports et leur donner toute leur place dans la transition énergétique.

S'agissant du transport routier, la priorité doit aller au désenclavement. Dans trop de territoires ruraux ou de villes moyennes, l'accès à l'emploi, aux services ou encore à la vie sociale reste limité par un manque d'infrastructures performantes. Pour beaucoup de Français, la voiture individuelle reste le seul mode de déplacement viable, faute d'alternatives crédibles. Or le budget pour 2026 prévoit seulement 443 millions d'euros pour le développement routier, contre 665 millions en 2025. Nos routes nationales se dégradent : seuls 50 % des chaussées sont en bon état, et la France a chuté de la première à la dixième place mondiale pour ce qui est de la qualité du réseau routier. Il faut retrouver une approche équilibrée : oui, nous devons

encourager les mobilités propres, mais il n'est pas acceptable d'abandonner les infrastructures routières ou de faire culpabiliser ceux qui en dépendent. Au-delà de l'état du réseau, je tiens à souligner la concurrence déloyale que subissent nos transporteurs routiers à cause de la fraude au cabotage. Nous avons déposé un amendement visant à renforcer les contrôles et à durcir les sanctions contre ces pratiques.

En ce qui concerne le volet aérien, nous constatons une augmentation importante des frais de personnel au sein de plusieurs programmes. Dans le contexte actuel de fortes contraintes budgétaires, ces hausses doivent être justifiées et évaluées. Nous avons déposé des amendements pour questionner la pertinence de ces dépenses.

La présente mission budgétaire comporte des avancées mais elles restent insuffisantes pour répondre aux besoins de nos territoires. Il conviendrait de retrouver un équilibre entre mobilité durable, compétitivité économique et liberté de mouvement pour tous nos concitoyens.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). La mission *Écologie, développement et mobilité durables* devrait être la colonne vertébrale de la bifurcation écologique que notre pays doit enfin engager, mais l'examen des crédits demandés pour 2026 montre que ce n'est toujours pas le chemin que le gouvernement souhaite emprunter. Ces crédits traduisent un refus obstiné de regarder la réalité en face et d'assumer l'ampleur de la bifurcation à réaliser. La dette écologique s'aggrave de jour en jour alors que, comme le soulignent plusieurs banques centrales et la Cour des comptes, l'inaction climatique coûtera bien plus cher que l'investissement massif dans la transition écologique.

Les transports représentent à eux seuls près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre, mais le budget qui leur est consacré n'est pas à la hauteur des enjeux. Comme l'a souligné le rapporteur Bérenger Cernon, ces crédits reconduisent l'existant. Ils ne traduisent aucune vision d'ensemble, aucune planification, comme si aucun autre modèle que le tout-voiture et la concurrence généralisée n'était envisageable.

Comme l'a montré un récent rapport d'information de nos collègues Olga Givernet et Bérenger Cernon, le transport ferroviaire n'est pas un mode parmi d'autres. C'est un outil d'égalité territoriale. Quand on ne développe plus le réseau et qu'on ferme des lignes du quotidien, on condamne à la dépendance à la voiture des milliers de nos concitoyens dans les villes moyennes et les zones périurbaines ou rurales. Investir massivement dans cette alternative décarbonée permet au contraire de consolider un service public essentiel, qui n'oublie personne.

Et que dire du plan Vélo ? Présenté en 2023 comme le fer de lance de la mobilité durable, il est aujourd'hui laissé à l'abandon. Les crédits du fonds Mobilités actives ont été divisés par cinq : ils sont passés de 250 à 50 millions d'euros. C'est dire la priorité accordée par le gouvernement à la santé publique et à la qualité de l'air par le soutien aux mobilités douces.

L'accessibilité est un autre impératif trop souvent oublié : une mobilité durable doit être au service de toutes et tous. Aujourd'hui encore, les personnes en situation de handicap et les personnes âgées se heurtent trop souvent à des obstacles structurels. L'accessibilité ne doit pas être pensée après coup, mais dès la conception des infrastructures et des alternatives.

Enfin, d'autres modèles existent. Je pense notamment au travail de Forum vies mobiles, qui propose un système de mobilité moins dépendant de la voiture, plus sobre, plus juste et moins coûteux. Une autre organisation des transports, fondée sur le droit à la mobilité pour toutes et tous, est possible. Ce budget tourne le dos à cette ambition, car il n'engage pas la bifurcation nécessaire. Nous continuerons, à La France insoumise, à nous battre pour une

mobilité publique, accessible, décarbonée et planifiée, au service de la population et à la hauteur de l'urgence écologique.

M. Peio Dufau (SOC). À l'heure où les scientifiques actent le fait que l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous le seuil de 1,5 °C est désormais hors d'atteinte, il est plus que jamais nécessaire de déployer une politique de décarbonation des transports ambitieuse. Or on ne peut qu'être déçu par ce budget.

Pour le train, douze fois plus efficace énergétiquement que le transport routier ou aérien et cent fois moins émetteur de gaz à effet de serre que la voiture individuelle, l'évolution prévue est en trompe-l'œil. La hausse de 1,1 milliard d'euros dont doit bénéficier le programme *Infrastructures et services de transports* est certes bienvenue, mais elle est due au renouvellement d'un marché pluriannuel de location de matériel roulant destiné aux trains de nuit. Ce contrat est nécessaire mais insuffisant, et nous proposerons donc par amendement d'aller plus loin. Au-delà du signal positif lié à la hausse des crédits, l'engagement attendu n'est pas là. Les besoins urgents en matière de régénération du réseau ferré ne sont pas traités et le fret ferroviaire est insuffisamment soutenu.

Bref, ce budget est pour le moment une occasion manquée, alors que la conférence de financement des transports avait aidé à une prise de conscience collective. Ce n'est pas avec de tels crédits que nous atteindrons nos objectifs de report modal, et il n'y a pas de loi-cadre à l'horizon.

Forts des constats et des recommandations de la mission d'information sur le transport ferroviaire que j'ai présidée, nous avons déposé des amendements visant à répondre aux urgences – régénération du réseau, sauvetage du fret ferroviaire, développement et non simple maintien des trains de nuit et soutien au transport combiné. Nous avons avec ce budget l'occasion de transformer des constats transpartisans en une véritable politique publique.

La situation est la même du côté du transport maritime. Alors que la conférence des Nations unies sur l'océan, qui s'est tenue en juin, devait servir de catalyseur, le budget pour 2026 ne traduit pas concrètement les ambitions exprimées à cette occasion. Aucune mesure significative n'est prévue pour lutter contre la pêche illicite, pour accélérer la décarbonation ou pour combattre les pollutions plastiques. La seule avancée tangible est la mise en service prochaine d'un patrouilleur à propulsion vélique, symbole isolé d'une politique trop mesurée. Les députés du groupe Socialistes et apparentés avaient pourtant formulé des propositions concrètes lors de l'Unoc.

Nous défendrons plusieurs amendements qui visent à rendre ce budget plus juste en accordant une revalorisation à la SNSM, en concrétisant le fonds de décarbonation promis depuis trois ans, en fléchant une partie du marché européen du carbone et en renforçant les moyens alloués à la direction générale des affaires maritimes, en faveur des directions interrégionales de la mer (DirM) et des centres régionaux de surveillance et de sauvetage (Cross).

S'agissant du transport aérien, la volonté de se donner des moyens de décarboner le secteur et de réduire les nuisances par l'innovation et l'évolution des techniques d'approche se heurtera, en l'absence de réel changement de cap, à une hausse du trafic qui absorbera, voire annulera les efforts.

Chers collègues, montrons-nous à la hauteur de l'enjeu en améliorant ce budget.

M. François-Xavier Ceccoli (DR). Comme nous avons eu l'occasion de le dire la semaine dernière lors de l'audition de Philippe Tabarot, nous nous réjouissons que le ministère des transports parvienne à maintenir globalement ses crédits sans augmentation de la pression fiscale, mis à part les dispositions figurant à l'article 44.

Le groupe de la Droite républicaine est particulièrement attaché à l'entretien et au développement du rail, qui joue à plus d'un titre un rôle structurant pour nos politiques publiques. Les moyens globalement attribués au transport ferroviaire augmentent. Ainsi, au-delà des engagements de l'État pour les trains de nuit, ce budget prévoit une augmentation de 155 millions d'euros pour l'action 41 *Ferroviaire*, liée à l'indexation des redevances d'accès à SNCF Réseau, et une augmentation de 19 millions pour l'action 44 *Transports collectifs*, qui correspond au renforcement du soutien de l'État à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Après des décennies de disette budgétaire pour le rail, c'est un signal fort, à un moment où presque tous les budgets de l'État subissent des coupes importantes. Cela traduit l'importance de notre politique ferroviaire, indispensable outil de mobilité, de désenclavement des territoires et de dynamisme économique. À moyen terme, nous pensons que ce budget pourrait être renforcé par une compensation pour les opérateurs privés positionnés sur des tronçons de rail.

S'agissant du secteur aérien, nous saluons l'absence de relèvement de la TSBA. Comme l'a dit notre collègue Jean-Victor Castor, la hausse qui avait été annulée en 2025 s'est malheureusement appliquée du fait de la frilosité de la Commission européenne. Espérons qu'il en ira désormais autrement.

Pour ce qui concerne le transport routier, nous dénonçons vigoureusement la hausse extrêmement forte des taxes sur le biocarburant – 380 % sur le E85 et 400 % sur le B100. Nous espérons vivement que les conclusions de la mission Ambition France Transports, qui devraient donner lieu à l'élaboration d'une loi-cadre, permettront de trouver des sources de financement nouvelles, qui ne reposent pas sur les entreprises ou les usagers. La renégociation des contrats de concession autoroutiers, qui devient urgente, sera décisive en matière de planification et nous permettra sans doute de récupérer des moyens financiers.

Il convient aussi de trouver une façon d'aider les transporteurs à résister à la concurrence étrangère, qui plus que jamais est devenue majoritaire, y compris pour le transport routier intrahexagonal.

D'une façon générale, au-delà des interrogations de court terme sur l'évolution annuelle de telle ou telle ligne budgétaire, les politiques publiques de transport doivent à tout prix retrouver le sens du temps long et de la planification. Nous partageons sur ce point les diagnostics posés par nos collègues Peio Dufau, Bérenger Cernon et Olga Givernet dans leur rapport sur le transport ferroviaire. Plus que cet exercice budgétaire, c'est notre capacité à fixer un point d'arrivée et des objectifs de moyen terme qui sera décisive pour l'avenir des transports.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nous avons déjà longuement évoqué, à différentes occasions, le constat : 34 % de nos émissions de gaz à effet de serre sont dues au secteur des transports. C'est dire l'importance, pour la lutte contre le changement climatique, du travail que nous faisons dans le cadre de ce budget. Je rappelle aussi que 97,5 % des énergies utilisées pour le transport sont d'origine pétrolière. Nous sommes donc dans une situation de dépendance totale et la décarbonation passe d'abord par le report modal.

Celui-ci concerne en premier lieu le secteur ferroviaire. Notre réseau, ce constat a également été fait à de nombreuses reprises, nécessiterait beaucoup d'investissements. Le chiffre de 1,5 milliard d'euros est un minimum, comme le ministre l'a rappelé récemment devant cette commission, en soulignant qu'un tel montant permettrait uniquement de maintenir le réseau en l'état. Il est urgent de trouver cette somme et d'aller au-delà. Or ce qui nous est proposé aujourd'hui ne permettra pas même pas de lever 1,5 milliard de plus. Nous avons donc déposé des amendements à ce sujet.

Selon l'association allemande Alliance pour le rail, la France ne consacre à son réseau ferré que 51 euros par habitant, contre 115 euros en Allemagne et 215 euros au Royaume-Uni. Nous avons donc un retard important à rattraper, notamment en matière de fret ferroviaire, le report modal concernant aussi les marchandises. Le fret ferroviaire ne représente que 9 % du transport de marchandise, alors que la moyenne européenne est de 17 %. Selon la stratégie nationale pour le développement du fret, nous avons besoin d'investir 4 milliards d'euros sur la période 2023-2032. Nous défendons des amendements pour amorcer les efforts – nous sommes encore loin du compte. D'autres amendements, notamment de Marie Pochon, portent sur les trains de nuit. Il s'agit de relancer les trains Paris-Vienne et Paris-Berlin, qui ont été récemment suspendus.

Autre enjeu du report modal, il faut développer tout ce qui est lié au vélo. Nos amendements viseront à favoriser les investissements des collectivités locales dans les infrastructures, et ceux des particuliers dans l'achat de vélos électriques.

Comme tout ne pourra pas reposer sur le vélo ou le train, il faudra aussi décarboner les mobilités routières, notamment en prévoyant davantage de moyens pour le leasing social, en vue de faciliter l'accès à la voiture électrique. Au lieu de s'appuyer sur les certificats d'économie d'énergie (CEE), nous préférons un financement direct par l'argent de l'État afin d'avoir plus de lisibilité sur l'usage des crédits. Nous défendons des amendements allant dans ce sens.

Un travail doit également porter sur le transport aérien, qui est bien peu cher par rapport au train, notamment. On pourrait envisager d'appliquer un taux de TVA de 20 % au lieu de 10 % et se pencher sur les exemptions de taxe pour le kérosène.

S'agissant des pistes de financement, car il faudra bien en trouver, nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises l'idée d'une contribution kilométrique sur les poids lourds, à l'image des dispositifs qui existent chez nombre de nos voisins.

M. Mickaël Cosson (Dem). Les transports sont une véritable épine dorsale, un enjeu national pour l'irrigation de nos territoires. Nos concitoyens doivent être en mesure de se déplacer au quotidien pour étudier, se soigner, travailler, accéder aux loisirs ou tout simplement rendre visite à des proches. Par ailleurs, les transports représentent 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Il faut décarboner tous les modes de déplacement.

Le groupe Les Démocrates salue les efforts prévus dans le projet de loi de finances. Les crédits de paiement doivent ainsi augmenter de près de 4,7 % pour les infrastructures et les services de transport. C'est un signal important, qui permet de réaffirmer la priorité donnée à des mobilités plus durables et décarbonées. Toutefois, nous devons rester vigilants sur la mise en œuvre. L'amélioration de la qualité des services pour nos concitoyens passe par la régénération du réseau existant pour éviter la « dette grise » et les retards quotidiens. La hausse des autorisations d'engagement, notamment pour le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, est bienvenue. Le train est en effet un vecteur majeur du report modal. Mais il faut, pour cela, traiter les questions qui se posent au sujet des matériels roulants, que j'ai déjà évoqués, des petites lignes et des trains de nuit. L'impulsion donnée à ces derniers, dont la fréquentation a bondi de 130 % depuis 2019, répond à une demande citoyenne massive. Que pensez-vous donc de l'activation de l'option qui permet d'étendre la commande à 340 voitures ?

Plus généralement, nos interrogations portent sur les efforts financiers qui seront réalisés pour répondre aux besoins futurs en matière de mobilité, garantir la pleine réussite de la décarbonation et suivre les conclusions d'Ambition France Transports. Nous réitérons notre appel à définir un cadre pluriannuel, prévisible et stable, pour donner de la visibilité aux maîtres d'ouvrage et sécuriser durablement l'avenir des mobilités dans les territoires.

S'agissant du volet maritime, nous saluons la hausse relative des crédits. Il est essentiel que notre pays puisse profiter de sa flotte en menant les transformations qui s'imposent. Je pense à nos ports, mais aussi au verdissement de la filière marchandise, qui est une nécessité si nous voulons être compétitifs.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). La transition écologique n'est plus une option mais une obligation. Dans ce contexte, les mobilités durables doivent occuper une place prépondérante, pour concilier impératifs environnementaux et sanitaires, cohésion des territoires et compétitivité économique. Le projet de loi de finances consacre ainsi plus de 17 milliards d'euros aux mobilités durables, à l'écologie et au développement durable. Ce budget nous donne aussi l'occasion, dans le cadre de nos débats, d'accélérer la mise en œuvre d'une transition écologique juste en lui donnant les moyens dont elle a besoin. Les transports représentent près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, et la dépendance aux énergies fossiles ainsi que les limites des réseaux de transport font peser une menace sur nos territoires. La mobilité conditionnant l'accès à l'emploi, aux soins, à la culture et aux services publics, nous ne pouvons nous permettre d'accentuer la fracture entre les territoires urbains, ruraux, de montagne, littoraux et d'outre-mer en matière de mobilité.

Le PLF pour 2026 prévoit la poursuite du fonds vert pour la décarbonation des transports et consacre 4,6 milliards d'euros aux infrastructures routières, mais tout cela reste bien modeste face aux urgences. Les besoins de rénovation des réseaux ferrés, comme l'a montré un récent rapport de la Cour des comptes, dépassent à eux seuls 10 milliards par an. En outre, la part allouée aux mobilités du quotidien reste insuffisante pour assurer un développement massif du train régional, des transports collectifs et des mobilités actives.

S'agissant du transport aérien, le PLF reconduit les dispositifs de soutien à l'innovation, mais aucune trajectoire chiffrée claire n'est fixée pour l'atteinte de la neutralité carbone dans ce secteur d'ici à 2050. Les crédits restent bien insuffisants par rapport aux besoins réels de transformation de la flotte et des infrastructures. Par ailleurs, la décarbonation du ciel français doit être pensée avec l'Europe et non en silo.

Le transport maritime est le grand oublié du budget pour 2026. Alors que ce secteur doit réduire ses émissions de 20 % d'ici à 2030 au niveau mondial, les aides à la flotte verte et aux ports décarbonés ne progressent que de 5 %. Les crédits dédiés au verdissement des navires restent très en deçà des ambitions affichées.

Ce PLF est marqué par des efforts mais pas vraiment par le tournant systémique qu'appelle la transition écologique. Nous devons investir davantage dans les mobilités du quotidien, soutenir les mutations des filières aérienne et maritime et garantir une égalité territoriale réelle face à la décarbonation. Quels sont, selon vous, au-delà des aspects purement financiers, les principaux freins à lever pour accélérer la transition dans vos périmètres respectifs ?

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Le projet de loi de finances pour 2026 a pour objectif de s'inscrire dans une logique de rigueur budgétaire. Même si nous sommes conscients que trouver un équilibre entre justice sociale, efficacité climatique et responsabilité budgétaire est en soi un exercice difficile, nous avons plusieurs réserves à formuler à propos du budget des transports.

En matière de développement durable, tout d'abord, la France ne pourra relever le défi de la transition écologique sans mener un effort résolu et sincère en faveur des infrastructures de transport. Or, pour la seconde année consécutive, les ressources affectées à la régénération des réseaux et au développement des mobilités bas-carbone demeurent en dessous des besoins objectivement documentés. De plus, les moyens consacrés par l'État aux transports ferroviaires, routiers, fluviaux, maritimes et aériens sont dispersés entre plusieurs

sources de financement au sein du projet de loi de finances. Évalués à environ 9,58 milliards d'euros, ce qui représente une légère hausse par rapport à 2025, ces crédits restent insuffisants au regard des défis. Par ailleurs, la volonté affichée par le gouvernement d'épargner certains crédits entre en contradiction avec les efforts demandés aux collectivités locales, qui jouent un rôle moteur dans la réponse aux besoins prioritaires de développement des transports collectifs. En effet, les collectivités sont une nouvelle fois appelées à contribuer à l'assainissement des comptes de l'État.

S'agissant des transports terrestres, il nous semble urgent d'arbitrer en faveur d'investissements dans la performance et la résilience des infrastructures. Cela concerne tout particulièrement le transport ferroviaire. Notre groupe plaide pour une sanctuarisation des investissements dans ce secteur et les mobilités actives.

Le budget consacré aux transports maritimes bénéficiera d'une légère hausse de crédits pour certaines actions, ce que nous saluons. Cela concerne notamment la sécurité et la sûreté maritimes civiles et la régulation sociale de l'emploi maritime. Les crédits dédiés à la surveillance du trafic maritime permettront d'améliorer les services. Cependant nous déplorons la baisse des moyens prévus pour les emplois et formations maritimes. Réduire les financements de l'École nationale supérieure maritime et des lycées professionnels maritimes est une erreur dans un pays qui possède la deuxième zone économique exclusive au monde. N'oublions pas que l'enseignement maritime s'inscrit dans un modèle efficace en matière d'insertion, qui offre des perspectives durables aux jeunes motivés.

Nous déplorons également le sort réservé au secteur aérien, car l'avion, notamment pour les territoires d'outre-mer, n'est pas un luxe mais une nécessité. Dans ces territoires, la situation du transport aérien conduit à une véritable rupture d'égalité entre les citoyens ultramarins et hexagonaux. Le caractère insulaire et enclavé de certains territoires imposerait de faire preuve d'exemplarité et d'excellence en matière de transport aérien. Or c'est l'inverse qu'on constate : les conditions de desserte se dégradent, bien plus que dans l'Hexagone, les prix sont prohibitifs, les déficits de connectivité avec l'environnement régional restent catastrophiques et les dispositifs de continuité territoriale demeurent très en deçà des besoins. Bref, la situation est déplorable. Notre groupe, qui comporte cinq députés d'outre-mer et deux députés corses, dénonce en particulier les conséquences néfastes de l'augmentation de la fiscalité sur le transport aérien pour les vols ultramarins.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Madame Givernet, l'augmentation de 150 millions d'euros pour le transport ferroviaire que vous avez évoquée permettra seulement de compenser l'augmentation du prix des péages, alors que les besoins sont estimés à plus de 1,5 milliard – il y a quand même un léger manque. L'augmentation de 1 milliard, en autorisations d'engagement, qui est prévue pour les trains de nuit permettra le renouvellement des rames existantes. Le problème est que l'ouverture de nouvelles lignes n'est pas programmée. S'agissant du fret, le budget est stable, en effet, mais le programme Ulysse chiffre les besoins à 4,5 milliards. Il y a donc, là aussi, un manque. Des choix politiques doivent être faits : il n'est plus possible de reporter les décisions à demain. Le fait qu'une loi-cadre n'est pas à l'ordre du jour, en tout cas pour les prochains mois, est assez inquiétant.

Monsieur Evrard, aucun abandon n'est prévu s'agissant des routes nationales. L'approche suivie est équilibrée : 1,5 milliard d'euros sont fléchés vers la route, au sein d'un budget qui s'élève à 8,1 milliards en crédits de paiement.

Monsieur Carrière, je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je suis plutôt d'accord avec vous.

Monsieur Dufau, je partage votre déception au sujet du rail. Le contrat portant sur 180 voitures est évidemment nécessaire, mais il reste insuffisant pour le développement des

trains de nuit. Même constat s'agissant du fret ferroviaire, pour lequel il manque, je l'ai dit, 4,5 milliards d'euros et une loi-cadre.

Monsieur Ceccoli, je ne reviens pas sur le fait que les 150 millions d'euros pour le ferroviaire que vous avez également évoqués permettront seulement de couvrir le renchérissement des péages. Une vraie question se pose au sujet de la hausse de la TSBA. En 2025, son produit a été entièrement affecté au désendettement de l'État. La réforme qui est intervenue n'a conduit à aucun montant supplémentaire pour le transport ferroviaire.

Monsieur Bonnet, la France est très en retard en matière de financement. Elle ne consacre que 51 euros par habitant à son réseau ferré, ce qui fait d'elle le moins bon élève en Europe dans ce domaine. Notre pays a clairement donné la priorité au recours aux péages pour assurer le financement, ce qui n'est pas le moindre des problèmes. En ce qui concerne le fret, le train de nuit et le vélo, je partage évidemment les objectifs visés par vos amendements. S'agissant de la TSBA, nous pourrions, c'est vrai, financer le rail grâce à elle, par l'intermédiaire de l'Atftf.

Monsieur Cosson, je suis tout à fait favorable à l'activation de la clause permettant d'étendre la commande que vous avez citée à 340 voitures. Un de mes amendements va dans ce sens. Je partage aussi l'idée qu'il est nécessaire d'adopter rapidement une loi de programmation pluriannuelle pour les transports.

Madame Violland, afin de donner de la visibilité aux actions menées pour les différents modes de transport, il faudrait identifier clairement les besoins et les financements associés dans la durée. C'est l'objectif de la loi-cadre qui, je l'espère, nous sera prochainement soumise.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Monsieur Evrard, vous avez tout à fait raison au sujet de l'électrification des quais. On avance dans ce domaine : Marseille sera le premier port français et européen à être 100 % électrique. Des navires, notamment tous les car-ferries qui desservent la Corse, mais aussi l'Angleterre, depuis Saint-Malo, utilisent la propulsion électrique lorsqu'ils quittent les quais, ce qui est tout de même assez fantastique. C'est également vrai à Ouistreham.

Monsieur Carrière, vous avez également eu raison de dire que la transition écologique devrait être notre colonne vertébrale. Je reviens un instant sur ce qu'avait fait l'ancien secrétaire général à la planification écologique : un vrai travail de long terme est nécessaire, car la transition ne se fera pas d'un claquement de doigts. Il faudrait veiller à reprendre ensemble les efforts. Le plan vélo ne vous satisfait pas – moi non plus –, mais regardons comment les choses ont déjà changé : on circule à vélo dans nos communes, notamment à Paris, où la qualité de l'air s'est quand même bien améliorée.

Monsieur Dufau, la conférence des Nations unies sur l'océan a conduit à l'adoption du traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine (BBNJ), que nous avons été les premiers à ratifier en Europe, et à l'entrée en vigueur, en septembre, de l'accord dit *Fish 1*, qui interdit les financements des États pour la pêche illégale. Vous le voyez, on avance. S'agissant du système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS 1), il faudrait un fléchage afin que ce qui correspond au secteur maritime, grâce au travail portant sur les ports et les navires, revienne à ce secteur. Nous en parlerons lors de l'examen de votre amendement.

Monsieur Cosson, s'agissant des impératifs de stabilité et de prévisibilité que vous avez évoqués, comme d'autres, je renvoie de nouveau au plan Pellion, qui devrait être notre seule feuille de route.

Madame Violland, nous devons continuer les efforts concernant l'électrification des quais et la propulsion des navires, même si beaucoup a déjà été fait sur le second point.

Monsieur Lenormand, vous avez évoqué à juste titre la sécurité maritime. Un bateau entre ou sort du rail d'Ouessant toutes les trente secondes. Il me semble qu'un amendement nous permettra de renforcer un peu la sécurité maritime et de conforter l'immense travail réalisé par les Cross. Le Fontenoy du maritime avait prévu, il y a quatre ans, un doublement du nombre d'élèves formés à l'École nationale supérieure maritime. Pour y parvenir, il faut donner le goût de la mer et du travail en mer. Nous devons tous y travailler.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Très peu d'entre vous ont parlé de l'outre-mer, mais ce n'est pas étonnant. Vous avez beaucoup évoqué, en revanche, le rail et les routes. Or il n'y a pas de voies ferrées chez nous, et la Guyane, par exemple, ne compte que 440 kilomètres de routes nationales, dans un territoire aussi grand que le Portugal. L'avion est donc essentiel pour nous. Merci à Stéphane Lenormand de l'avoir souligné – c'est un collègue qui sait de quoi il parle.

Madame Givernet, vous avez un peu évoqué l'outre-mer, mais en disant que tout allait bien, ce que je ne peux pas laisser passer, j'en suis désolé. Savez-vous que la piste d'atterrissage de Mayotte est complètement dégradée ? Les avions à charge lourde ne peuvent pas se poser. Nous avons auditionné la direction générale de l'aviation civile (DGAC) : d'ici à l'arrivée d'un nouvel aéroport, il n'existe aucun plan B. Autre exemple, la participation de l'État à la continuité territoriale est de 1,5 million d'euros, quand la collectivité y consacre elle-même 8,5 millions. La totalité des besoins n'est pas couverte : des jeunes qui font des études ne trouvent pas d'avion pour rejoindre leur école. Voilà la réalité de la Guyane.

Monsieur Evrard, la hausse des effectifs concernant les contrôleurs aériens s'explique par les départs massifs à la retraite qui auront lieu en 2029. Il faut commencer dès maintenant les formations, car elles durent environ cinq ans, alors qu'il n'y a déjà pas assez de contrôleurs. Le cas de Mayotte est assez révélateur : il faudrait cinq contrôleurs aériens, mais il n'y en a que deux.

Monsieur Ceccoli, la DGAC nous assure qu'elle a fait les démarches nécessaires en vue d'une évolution de la TSBA et qu'elle tient à notre disposition tous les documents prouvant sa bonne foi, mais elle se montre très sceptique quant à la réponse qui sera faite au niveau européen – ce sera probablement la même qu'en 2020, nous dit-on, c'est-à-dire un refus motivé par la volonté de ne pas courir le risque de favoriser les compagnies qui desservent les lignes concernées.

Monsieur Bonnet, vous avez dit que le transport aérien était « bien peu cher ». Ce n'est pas le cas dans les territoires dits d'outre-mer, dont vous n'avez pas du tout parlé. On raisonne souvent de manière générale dans cette commission, en oubliant l'existence des spécificités des outre-mer, lesquelles ne sont pas globales : chaque territoire a ses propres spécificités. Certaines décisions peuvent être justes pour ce qui est du territoire dit national, mais pas du tout justes, voire absurdes pour nos populations, qui ne les comprennent pas. Il faut réaliser des études d'impact et adopter des mesures particulières en ce qui nous concerne.

S'agissant de la décarbonation de l'aérien, Madame Violland, l'incorporation des SAF va peser très lourdement sur les outre-mer, parce que beaucoup de nos territoires dépendent exclusivement du transport aérien. Là encore, il faut faire très attention aux mesures qui sont prises et aux échéances. Je suis très sceptique sur notre capacité à tenir ces dernières dans nos territoires. Par ailleurs, rien n'est prévu pour favoriser la production locale des intrants. Des chaînes de valeur pourraient voir le jour, notamment à partir de productions agricoles ou de déchets de productions agricoles. Beaucoup de choses sont possibles pour les SAF, mais rien n'est organisé ou planifié.

Article 49 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous en venons à la discussion des amendements aux crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux. Nous commençons par les crédits du Programme 203 *Transports terrestres*.

Amendement II-CD206 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement propose d'abonder de 3 milliards d'euros le programme 203 en 2026, afin d'accélérer la régénération du réseau ferré, sa modernisation et le renouvellement du matériel roulant, conformément à la trajectoire d'investissement de 100 milliards sur quinze ans prévue par la SNCF.

En effet, les crédits programmés pour 2025 et 2026 demeurent très en deçà de l'effort requis. Pour la seule régénération du réseau, l'ordre de grandeur est d'au moins 1,5 milliard d'euros par an. Cette somme ne tient pas compte des besoins de modernisation du matériel, de remise en état des lignes de desserte fine du territoire ou de développement du fret ferroviaire.

L'augmentation des moyens disponibles est assurée intégralement par le fonds de concours de la SNCF, c'est-à-dire par une ponction sur ses résultats financiers.

Pour répondre à la situation, nous avons urgemment besoin de moyens financiers significatifs et d'une loi de programmation des infrastructures qui détermine la trajectoire des investissements, les priorités accordées aux différents modes de transport et la montée en puissance des recettes affectées à l'Afif.

Tel est le sens de cet amendement d'appel.

Mme Olga Givernet (EPR). Nous avons fait le même constat s'agissant des besoins d'investissement supplémentaires, mais nous considérons que les sommes correspondantes seront nécessaires seulement à partir de 2028. Il faut tenir compte des contraintes budgétaires actuelles, mais aussi de la capacité à mener à bien les travaux. Nous voterons donc contre cet amendement.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Je trouve dommage de renvoyer à plus tard ce que nous pouvons faire dès maintenant.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CD203 de M. Bérenger Cernon et II-CD141 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement propose d'ouvrir 1 milliard afin de renforcer la régénération et la modernisation du réseau structurant – liée notamment au programme de commande centralisée du réseau (CCR) et du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Cet effort correspond non seulement aux besoins identifiés par la conférence Ambition France Transports et aux recommandations du COI, mais aussi aux annonces faites par les différents ministres au cours des derniers mois.

En effet, la conférence Ambition France transports a permis d'identifier un manque de 1,5 milliard, qui sera compensé seulement partiellement par les 500 millions apportés par la SNCF dans le cadre du fonds de concours.

Ce PLF se contente de reconduire les moyens existants, ce qui ne permettra pas d'enrayer la dégradation du réseau structurant ni de le moderniser suffisamment. L'ART a prévenu que des pertes de trafic pourraient avoir lieu entre 2032 et 2040 si aucun effort n'est

fait rapidement. L'utilisation des recettes qui seront tirées du renouvellement des concessions autoroutières ne suffira pas, car le besoin est immédiat alors que ces recettes ne seront pleinement disponibles qu'à partir de 2030.

L'amendement a donc pour objet de sortir d'une impasse financière.

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement II-CD206 de M. Cernon prévoyait 3 milliards de plus. Je propose 500 millions dans mon amendement, mais je m'interroge désormais sur son utilité car je ne sais pas si cela vaut la peine d'en rajouter.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. Il peut être utile à titre d'amendement de repli.

Mme Olga Givernet (EPR). Comme je l'ai indiqué précédemment, il faut être cohérent et ne pas inscrire des crédits dont on sait qu'ils ne pourront pas être consommés cette année.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous venons d'adopter un amendement du rapporteur qui prévoit trois milliards. Nos amendements doivent proposer des mesures nécessaires. C'est un point sur lequel nous devons être extrêmement attentifs.

On peut cependant discuter de la stratégie à adopter. Faut-il voter en faveur de tous les amendements, sachant que les plus coûteux ont toutes les chances de ne pas être finalement retenus ?

Mme Murielle Lepvraud (LFI-NFP). Nous sommes saisis pour avis et nous définissons les besoins. Il est légitime d'examiner et de voter nos amendements, indépendamment du sort qui leur sera réservé par la commission des finances.

Mme Marie Pochon (EcoS). Notre commission est en effet saisie pour avis. Je considère qu'il ne faut rien s'interdire au moment où nous allons aborder la question des moyens nécessaires pour développer le fret et les déplacements ferroviaires. Il nous revient de rappeler à nos collègues de la commission des finances à quel point le rail a besoin de financements supplémentaires, même si celle-ci sera probablement amenée à hiérarchiser les priorités.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. J'estime moi aussi que notre rôle est de souligner les besoins en adoptant des amendements, mais j'attire également votre attention sur la nécessité de rester crédible lors de l'examen des crédits par la commission des finances et en séance.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Ces deux amendements en discussion commune portent de manière précise sur l'ERTMS et sur le programme de CCR.

Si l'on n'investit pas davantage dès à présent dans ce programme de commande centralisée, l'achèvement de son déploiement ne sera pas possible avant 2070. Avec 1 milliard supplémentaire, il serait terminé en 2043.

Quant à l'ERTMS, l'Union européenne nous a récemment tapé sur les doigts parce que nous avons pris beaucoup de retard, faute de moyens.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CD203 et adopte l'amendement II-CD141.

Amendements II-CD102 de Mme Marie Pochon et II-CD201 de M. Bérenger Cernon (discussion commune)

Mme Marie Pochon (EcoS). Mon amendement propose 2 milliards supplémentaires pour le matériel roulant afin de développer le réseau de trains de nuit.

Ces trains sont plébiscités puisque le nombre de voyageurs a doublé entre 2019 et 2024. Les efforts de l'État et de la SNCF ne sont à la hauteur ni de l'attente citoyenne, ni des enjeux climatiques, ni du droit à la mobilité pour tous.

L'investissement que nous proposons permettrait de diminuer les émissions polluantes et de réduire la consommation d'énergie, le train émettant seulement 30 grammes de gaz à effet de serre par passager et par kilomètre contre 180 grammes pour l'avion – soit six fois moins – et 85 grammes pour le transport routier.

Cela permettrait aussi de réduire les coûts pour les usagers, puisqu'ils n'auraient dans certains cas plus à devoir payer une nuit d'hébergement. Investir dans les trains de nuit est une solution efficace, car cela permet d'utiliser les voies existantes.

Enfin et surtout, c'est une condition du respect du droit à la mobilité, consacré par la LOM (loi d'orientation des mobilités), notamment pour ceux qui habitent dans les territoires les plus enclavés, afin de s'évader, de travailler ou de voyager loin de chez soi et de s'ouvrir au monde sans l'abîmer.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement va dans le même sens, mais en prévoyant 1,1 milliard de crédits supplémentaires. Il s'agit de permettre la levée des tranches optionnelles du marché pluriannuel de location du nouveau matériel, afin d'atteindre 340 voitures et 42 locomotives – soit le seuil minimum pour structurer un réseau autour de dix nouvelles lignes.

La demande existe, puisque 1 million de voyageurs ont utilisé un train de nuit en 2024. Le potentiel est estimé à près de 12 millions de voyageurs.

Par ailleurs un réseau ainsi structuré permettrait des synergies en matière de maintenance, une meilleure visibilité commerciale et une dilution des frais fixes, ce qui réduirait le déficit d'exploitation. Les travaux du COI montrent qu'avec le scénario de location de voitures, retenu par le gouvernement, le coût annuel passe de 84 millions pour 180 voitures à 80 millions pour 340 voitures, la baisse du déficit d'exploitation compensant la hausse des frais liés au matériel.

Enfin l'avis d'appel public à la concurrence a été publié en février 2025. Il est donc nécessaire de faire un choix dès à présent s'agissant des tranches optionnelles, pour qu'un mandat clair soit donné à l'administration dans les négociations.

Je vous invite à adopter cet amendement en faveur de la desserte de tous les territoires et d'un mode de transport plébiscité par les Français.

Avis favorable à l'amendement II-CD102, mais je vous incite néanmoins à adopter le mien, qui correspond mieux aux besoins.

M. Peio Dufau (SOC). Je suis extrêmement favorable aux trains de nuit, mais il est plus raisonnable de s'en tenir au montant de 1,1 milliard proposé par le rapporteur pour avis car il répond aux besoins identifiés par la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires.

Mme Olga Givernet (EPR). L'ensemble des besoins en matière ferroviaire au cours des prochaines années a été évalué à 100 milliards. Au rythme où nous allons en adoptant des amendements, nous aurons dépensé cette somme dès 2026.

L'amendement II-CD102 est retiré.

La commission adopte l'amendement II-CD201.

Amendements II-CD202 de M. Bérenger Cernon et II-CD103 de Mme Marie Pochon (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement rétablit la subvention d'exploitation de 6 millions pour la dernière liaison internationale de nuit au départ de la France, le Paris-Vienne-Berlin, exploitée par ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) et la SNCF sous la marque Nightjet. Ce train circule trois fois par semaine, avec une séparation à Mannheim.

Supprimer la subvention dont bénéficie cette ligne éteindrait l'offre et désarrimerait la France du maillage européen de trains de nuit, ce qui enverrait un signal particulièrement négatif. Cette subvention est par ailleurs indispensable à l'équilibre de la ligne, compte tenu des redevances d'utilisation des infrastructures dues dans plusieurs pays et des surcoûts au passage de la frontière, du fait des changements du matériel et des équipes. Le soutien public a été conçu comme une aide au démarrage pendant trois ans. Y mettre fin avant pénaliserait un service attractif, malgré les difficultés d'exploitation rencontrées en 2024.

Enfin, il convient de rappeler que l'absence de fréquence quotidienne, alors que la demande existe, et de commercialisation sur SNCF Connect ont eu un effet sur la rentabilité et le remplissage de cette ligne. Des améliorations sont donc possibles en 2026 pour augmenter la cadence et assurer une meilleure commercialisation.

Mme Marie Pochon (EcoS). Nous avons appris en septembre que l'État arrêterait de soutenir les deux seules lignes de train de nuit internationales partant de France, les Paris-Vienne et Paris-Berlin, remis en service respectivement il y a quatre et deux ans. Des investissements sont jetés par la fenêtre, alors même que ces lignes sont plébiscitées et que, selon la SNCF, le taux d'occupation a été de 70 % en moyenne en 2024.

À l'heure de l'aggravation du changement climatique et du renforcement de l'intégration européenne, ce désengagement de la France est un très mauvais signal.

Nous proposons donc de reconduire la subvention à la SNCF pour ces lignes. Nous soutenons également les pistes préconisées par le collectif Oui au train de nuit ! pour améliorer l'équilibre économique de la ligne : faire circuler de manière alternée des trains directs sans manœuvre, vendre les places sur la plateforme SNCF Connect ou encore ajouter un arrêt à Nancy – ce qui pourrait intéresser les voyageurs qui empruntent l'axe Nancy-Metz-Luxembourg.

Mon amendement coûte un petit peu moins cher que celui du rapporteur pour avis, puisque je propose une subvention de 5 millions, soit un montant raisonnable pour investir dans les trains de nuit.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. J'invite plutôt à voter pour le mien, car il correspond aux 6 millions prévus pour la subvention d'aide au démarrage.

M. Gérard Leseul (SOC). Par esprit de responsabilité, nous voterons pour l'amendement de Mme Pochon.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CD202 et adopte l'amendement II-CD103.

Amendements II-CD207 de M. Bérenger Cernon et II-CD147 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement prévoit 1 milliard de crédits supplémentaires pour le programme 203, afin d'accélérer la régénération et la modernisation des lignes de desserte fine du territoire.

À la suite du rapport Philizot, l'État a engagé depuis 2020 un plan de remise à niveau, avec les régions. Un besoin d'investissement de 6,4 milliards sur dix ans a été identifié.

Pour 2023-2027, les contrats de plan État-région (CPER) prévoient seulement 2,6 milliards en faveur des petites lignes tous financements confondus, dont 780 millions par l'Afif. Ces montants sont trop faibles pour interrompre la dégradation des infrastructures et la fiabilité risque de ce fait de se détériorer rapidement. L'âge moyen des rails des lignes de desserte fine est en effet de 47 ans, contre 24 ans s'agissant du réseau structurant. Plus d'un tiers des lignes de desserte fine du territoire sont en mauvais état général et 85 % d'entre elles ne sont pas électrifiées.

Pourtant, ces lignes assurent le maillage des bassins de vie, desservent des sites industriels et contribueront aux futurs Services express régionaux métropolitains (Serm). Un tiers d'entre elles joue un rôle en matière de fret. Investir dans ces lignes renforce l'attractivité des trains express régionaux (TER) et prépare l'augmentation des fréquences prévue grâce aux Serm.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous avons la même ambition au sujet des lignes de desserte fine. Néanmoins, les besoins identifiés par le rapport Philizot s'élèvent à environ 700 millions par an jusqu'en 2028. C'est donc ce montant que nous avons fait figurer dans notre amendement.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD147 est un peu moins ambitieux que le mien. Mais il est exact que les besoins s'élèvent au minimum à 700 millions par an pour rattraper le retard pris depuis 2020, qui représente 6,4 milliards.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CD207 et adopte l'amendement II-CD147.

Amendement II-CD209 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement propose d'abonder de 700 millions le programme 203 afin de financer des études avancées, les acquisitions, les premières opérations d'infrastructures et les adaptations capacitaires nécessaires au déploiement des Serm, en complément des 2,66 milliards prévus dans les volets mobilité des CPER 2023-2027.

En effet, ces contrats couvrent seulement le financement de la phase préalable et les 900 millions prévus par l'État constituent une somme dérisoire par rapport au coût estimé du déploiement des Serm – qui représenterait entre 15 et 20 milliards selon le COI.

Cet amendement d'appel vise à interpeller le gouvernement sur la nécessité de définir rapidement les outils de financement qui devront être mis en œuvre à l'issue de la phase d'amorçage, afin de transformer l'engouement politique et local en chantiers concrets.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CD208 de M. Bérenger Cernon et II-CD146 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Ces amendements prévoient d'investir pour développer le fret ferroviaire, mais les montants varient. Je propose une augmentation des crédits de 300 millions, tandis que M. Dufau suggère 200 millions.

Je suis évidemment favorable à ces amendements. En effet, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire – appelée aussi programme Ulysse fret – estime à 4,4 milliards le besoin d'investissement à l'horizon de 2032 – dont 1,7 milliard pour régénérer les installations existantes, 1,5 milliard pour moderniser le réseau et 1,1 milliard pour les terminaux de transport combiné, ce qui représente 300 millions de plus par an sur la période 2026-2031 par rapport au montant actuel de 200 millions.

Ces investissements sont nécessaires pour soutenir le fret mais ils ne figurent pas dans le budget pour 2026. Les goulets d'étranglement dégradent la fiabilité et la ponctualité, et ils brident le développement du transport combiné. Il est impératif de rattraper le manque d'entretien accumulé sur le réseau, de mettre fin à des ralentissements logistiques, de fiabiliser les corridors consacrés au fret ferroviaire et de s'inscrire dans une trajectoire de doublement de sa part modale en 2030.

M. Peio Dufau (SOC). Nous proposons une augmentation des crédits la plus proche possible des besoins.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CD208 et adopte l'amendement II-CD146.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Je ne suis pas certaine que vous ayez annoncé le bon résultat de ce vote, madame la présidente.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Cela se joue à une voix près. Mme Coggia dispose d'une délégation d'un collègue en arrêt maladie, et elle peut donc voter deux fois.

Amendement II-CD204 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement majore de 50 millions l'enveloppe d'aide au wagon isolé, fixée à 100 millions depuis 2025.

En effet, cette aide est indispensable pour l'équilibre économique d'un segment structurellement déficitaire. Les services de wagon isolé desservent des sites industriels à l'écart et des territoires où un train entier n'est pas viable. Sans cette aide, une partie des flux bascule vers la route, à rebours de l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire.

L'augmentation proposée vise à absorber l'inflation des coûts d'accès et d'exploitation, à renforcer le trafic de fret ferroviaire et à éviter la fermeture de dessertes industrielles sensibles. C'est le prolongement logique du passage de 70 à 100 millions, décidé en 2025.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques II-CD205 de M. Bérenger Cernon et II-CD136 de M. Peio Dufau

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement propose d'ouvrir 33 millions pour renforcer l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné. Ce dernier constitue un levier essentiel de report modal vers le fret. Il permet de réduire le surcoût lié aux ruptures de charge et favorise le recours au rail plutôt qu'à la route, tout en

préservant la qualité de service pour les chargeurs. C'est l'un des instruments les plus efficaces pour décarboner rapidement les flux.

Ces aides sont pleinement sécurisées puisque la Commission européenne a approuvé en 2024 leur renouvellement jusqu'en 2028. L'augmentation proposée permettrait de porter à 80 millions le montant de l'aide.

M. Peio Dufau (SOC). L'aide à la pince – c'est-à-dire au transbordement de conteneurs depuis des camions vers des trains – faisait partie des sujets abordés lors de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires. Il convient d'augmenter cette aide pour permettre au transport combiné de devenir compétitif sur de plus courtes distances.

La commission adopte les amendements.

Amendement II-CD145 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement prévoit 85 millions pour expérimenter, un ticket climat pour l'utilisation de l'ensemble des transports publics par les jeunes, à l'image de ce qui existe déjà dans plusieurs États en Europe.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. L'expérience menée en Allemagne est une véritable réussite.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD154 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement modeste vise à augmenter de 1 million la subvention pour charge de service public de l'ART. Ses compétences ont été élargies et ses effectifs ont augmenté. L'ART doit désormais puiser dans ses réserves pour mener à bien l'ensemble de ses missions – alors que d'autres viennent encore de lui être confiées. C'est la raison pour laquelle nous proposons de renforcer ses moyens.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. L'augmentation de crédits proposée permet de porter à 17 millions la subvention accordée à l'ART en 2026, ce qui correspond à la trajectoire de remise à niveau initialement prévue pour la période 2026-2028.

Alors que les missions de l'ART concernaient seulement le secteur ferroviaire, elles ont été élargies à d'autres secteurs depuis 2025 – dont notamment le transport routier de voyageurs, les autoroutes concédées et les aéroports. Ses effectifs sont passés de 62,5 à 102 ETPT (équivalents temps plein travaillé)

Mme Olga Givernet (EPR). L'ART joue un véritable rôle de régulateur d'un certain nombre de secteurs dans le domaine des transports. J'ai moi-même suggéré qu'elle se préoccupe également de leur équilibre financier et de l'évolution de leur part respective, et donc du report modal.

Même s'il est modeste, cet amendement aggrave les dépenses et nous nous abstenons.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CD72 de M. David Magnier, II-CD212 de M. Bérenger Cernon, II-CD104 de Mme Marie Pochon, II-CD218 de Mme Sandrine Le Feur, II-CD140 de M. Gérard Leseul, II-CD198 de Mme Catherine Hervieu, II-CD151 de M. Gérard Leseul et II-CD33 de M. Charles Fournier (discussion commune)

M. David Magnier (RN). Mon amendement vise à supprimer les crédits alloués pour 2026 au plan vélo et mobilités actives.

Soyons clairs : il ne s'agit pas d'être contre le vélo, qui reste un moyen de déplacement utile et apprécié de nos concitoyens, mais d'être pour le bon sens, pour la responsabilité budgétaire et contre le gaspillage d'argent public.

Depuis 2018, plus de 1 milliard d'euros ont été dépensés par l'État dans le cadre de ce plan vélo, avec des subventions, des primes et des dépenses de communication et d'infrastructure. Tout cela a largement contribué à développer la pratique du cyclisme. C'est une bonne chose. Mais le cycle de la dépense doit désormais s'arrêter.

Le vélo est entré dans les habitudes de nombreux Français et les collectivités locales se sont pleinement emparées du sujet. D'autres financements – européens, régionaux et intercommunaux – existent déjà. Pourquoi donc continuer à arroser d'argent public un dispositif arrivé à maturité, alors que notre dette explose et que des secteurs essentiels, comme la santé, la sécurité et la justice, manquent cruellement de moyens ?

Le gouvernement prétend faire des économies, mais il continue de financer des plans symboliques, dictés par une idéologie verte qui se veut vertueuse mais qui coûte très cher. Derrière les beaux discours sur les mobilités douces, ce sont souvent les Français des campagnes, des zones périurbaines et des territoires oubliés qui payent la facture, alors qu'ils n'ont ni piste cyclable, ni alternative crédible à la voiture pour aller travailler.

Cet amendement vise donc à remettre les choses à l'endroit. Non au saupoudrage budgétaire et aux dépenses de confort destinées uniquement à un affichage écologique. Ce n'est pas au contribuable national de continuer à financer sans fin une politique devenue secondaire et qui s'auto-entretient.

En adoptant cet amendement, vous ferez le choix de la rigueur, du bon sens et du respect des Français qui travaillent et qui payent ces politiques.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD212 vise à rétablir à 250 millions par an les investissements pour les infrastructures cyclables avec le plan Vélo. Ce montant correspondait à l'ambition annoncée par ce plan lancé en 2023, mais dont les crédits se sont effondrés depuis lors, pour atteindre 100 millions seulement en 2025 et pour lequel plus aucun nouvel engagement n'est désormais prévu. Autant dire que la dynamique est rompue.

Pourtant, partout sur le territoire, les collectivités continuent d'investir, le nombre d'usagers explose et la demande d'infrastructures sûres et adaptées est forte. Près de 1 290 kilomètres de véloroutes ont été réalisés en 2023, preuve de l'efficacité du dispositif. Si nous voulons que le vélo devienne une alternative crédible à la voiture individuelle, il faut assurer un financement stable et un soutien de l'État. Il s'agit donc redonner des moyens à la politique cyclable nationale et de faire en sorte que le vélo permette la transition écologique et des mobilités du quotidien.

Mme Marie Pochon (EcoS). Mon amendement II-CD104, similaire au précédent, vise également à engager des crédits de 250 millions pour le plan Vélo.

Je précise à l'intention de notre collègue du Rassemblement national que, s'il a bien été projeté un montant de 1,25 milliard pour ce plan, l'investissement a été ramené à

250 millions par an et, comme l'a indiqué M. Cernon, ces crédits sont quelque peu tombés à l'eau à partir de 2023 et nous nous bagarrons chaque année pour les obtenir.

Le vélo ne concerne pas que les grandes villes car il peut être également une option de déplacement dans les territoires ruraux. Nous ne sommes pas conditionnés à rouler seulement en voiture, et tout le monde ne le peut pas – c'est un débat que nous avons déjà eu hier. De fait, la voiture n'est pas une option pour tout le monde, notamment pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes porteuses de handicap et celles qui n'ont pas le permis ou les moyens d'avoir une voiture, de la réparer et de payer le carburant.

Si on ne peut pas faire de vélo en zone rurale alors que 20 % à 30 % de nos déplacements se font sur des distances de 2 à 10 kilomètres, que l'on peut parcourir à vélo, c'est à cause du manque d'aménagements, qui crée de l'insécurité pour les cyclistes. La tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre ni d'augmenter la part modale du vélo et accentue de fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales. L'amendement vise à assurer de la justice territoriale et à permettre aux citoyens des campagnes d'avoir la même ambition que ceux des villes en matière de mobilité.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Mon amendement II-CD218 vise, quant à lui, à transférer 100 millions d'euros pour soutenir le développement des infrastructures cyclables. Le vélo est une solution simple, écologique et accessible, notamment pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et répondre à la demande croissante de mobilité durable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je défendrai en même temps mes amendements II-CD140 et II-CD151, analogue à celui que vous venez de proposer et prévoyant le même montant de 100 millions, mais peut-être mieux calibrés que les précédents, car ils sont largement soutenus par l'Alliance pour le vélo, grande coalition qui rassemble notamment le Réseau vélo et marche, la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), l'Union sport et cycle et France vélo.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement II-CD198 répond à une idéologie verte bien peu coûteuse au regard des économies de gaz à effet de serre qu'elle permet. Le développement des pistes cyclables rendra le transport par vélo accessible à tous ceux qui voudraient opérer la transition de la voiture individuelle vers le vélo. En outre, réduire le nombre de voitures réduira les besoins d'entretien des routes.

Comme celui que vient de présenter M. Leseul, cet amendement à 100 millions a été élaboré avec l'Alliance pour le vélo, qui recouvre le réseau Vélo et marche et fédère toutes les collectivités locales intéressées par ces enjeux, la FUB, qui représente les usagers de la bicyclette, et France vélo, qui représente toute l'économie qui se développe autour du vélo. Je ne peux que vous inviter à voter cet amendement de bon sens, respectueux des travailleurs qui, tous les jours, vont au travail à vélo.

L'amendement II-CD33 est un amendement de repli qui, pour les mêmes raisons, vise à allouer un budget de 20 millions.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable à tous les amendements qui prévoient de remettre de l'argent dans le plan Vélo.

Avis défavorable, en revanche, à l'amendement II-CD72 de M. Magnier, qui fait peser un risque immédiat sur les opérations en attente de paiement. En effet, les 73 millions de crédits de paiement prévus en 2026 permettent de régler le solde des financements pour les lauréats des appels à projets des fonds mobilités actives dont les engagements ont été pris en 2024, mais ne comportent pas de nouveaux crédits pour le plan Vélo, conformément au souhait du gouvernement de mettre un terme à ce dispositif – ce que je déplore par ailleurs. Les

31 millions d'autorisations d'engagement correspondent en réalité aux premiers projets de véloroutes dans le cadre des contrats de plan État-région 2023-2027. Vous irez donc annoncer aux collectivités territoriales concernées, qui ont déjà engagé et réalisé les travaux ou qui ont prévu des véloroutes dans leur CPER, qu'elles ne toucheront finalement pas leurs subventions à cause de l'adoption de votre amendement !

Mme Olga Givernet (EPR). Nous soutiendrons l'amendement II-CD218 et, à défaut, l'amendement II-CD151, qui vise à allouer 100 millions d'euros au plan Vélo. Une vraie transformation et un vrai report modal se sont opérés et nous avons besoin de ces crédits pour sécuriser encore les voies cyclables.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Je souscris à la position de M. le rapporteur pour avis.

Par ailleurs, j'ignorais la possibilité d'une délégation de vote en cas d'arrêt maladie. Or l'article 44 du règlement de l'Assemblée nationale dispose que « les votes en commission ont lieu à main levée ou par scrutin » et, plus loin, que, « sous réserve des dispositions de l'article 38, les commissaires ne peuvent déléguer leur droit de vote dans les scrutins qu'à un autre membre de la même commission ». Ces dispositions évoquent les scrutins, et non les votes à main levée. Y a-t-il une erreur d'appréciation ? De fait, une demande de délégation de vote nous a déjà été refusée voilà quelque temps. Il faudrait connaître la règle qui s'applique à tout le monde et savoir comment il faut s'y prendre quand on est malade pour donner une délégation de vote pour les travaux de la commission.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Il n'y a pas de délégation de vote pour les scrutins secrets, comme je le rappelle chaque fois que nous devons voter à bulletin secret. Des délégations de vote pour arrêt maladie sont toutefois possibles, même pour les votes à main levée, car il n'y a pas de scrutin public en commission.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Je veux bien vous croire, mais l'article 44 dispose que « les votes en commission ont lieu à main levée ou par scrutin », et ensuite que « le vote par scrutin est de droit lorsqu'il est demandé [...] par le dixième au moins des membres d'une commission ». J'entends donc qu'on aurait droit à une délégation de vote en cas de scrutin public, comme en séance, mais pas pour les votes à main levée.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous allons examiner ce point et vous faire une réponse précise. Vous dites également qu'une délégation de vote vous a été refusée. Nous regarderons cela aussi.

M. Auguste Evrard (RN). Sans caricature, à l'heure où l'on cherche des dizaines de millions d'euros d'économies et où les dessertes fines du territoire sont en très mauvais état, en particulier nos infrastructures routières, qui sont dans un état catastrophique, il serait étonnant de vouloir ajouter des centaines de millions dans des plans vélo. Nous voterons donc contre tous ces amendements – à l'exception du nôtre, qui prévoit de diminuer les crédits alloués à cette mission.

En outre, l'amélioration des plans Vélo profitera essentiellement aux urbains, car ce n'est pas à la campagne qu'on prend son vélo pour aller travailler en faisant des dizaines de kilomètres sous la pluie en hiver. Les urbains étant déjà bien desservis en matière de mobilité, je préférerais que cet argent soit alloué directement au transport routier.

Mme Marie Pochon (EcoS). Le plan Vélo vise précisément à accompagner des collectivités qui n'ont pas forcément les moyens de mener une politique cyclable, notamment au niveau de l'intercommunalité, ou des communes rurales, alors que les grandes villes comme Lyon, Marseille ou Paris disposent des investissements suffisants pour mener ces travaux et assurer des infrastructures cyclables d'importance. D'où l'intérêt d'un plan Vélo national,

porté par l'État, pour accompagner les territoires qui ont moins de moyens pour déployer ces infrastructures d'un grand intérêt. De fait, étant députée d'une zone rurale, je vois tous les jours des gens aller au travail ou faire leurs courses à vélo sur de courtes distances.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, et même si je n'ai plus le chiffre sous les yeux, 20 % à 30 % des déplacements pourraient se faire à vélo, même en territoire rural, s'il existait des infrastructures sécurisées. Les enfants pourraient ainsi aller à l'école et les adultes au travail à vélo, pour des distances qui pourraient être d'une dizaine de kilomètres. Ces investissements sont donc utiles, et surtout en campagne.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Certaines personnes que j'ai questionnées, à l'occasion d'une réunion publique, sur les déplacements en milieu rural m'ont dit qu'elles aimeraient aller tous les jours à vélo au travail, mais que l'infrastructure sécurisante qui le permettrait n'existe pas. Sécuriser les cyclistes est donc un vrai enjeu, même en zone rurale.

M. Mickaël Cosson (Dem). On peut penser, au premier abord, que le déplacement à vélo concerne les urbains, mais permettez-moi un témoignage. Dans la commune de 3 500 habitants dont j'étais maire et où se trouvent quatre écoles, puis un collège qui est venu s'y implanter, nous avons créé tout un maillage de vélo. Pour assurer la sécurité, qui était en effet le principal obstacle pour les collégiens et tous les usagers potentiels du vélo, il a fallu construire des pistes cyclables hors de la circulation automobile, qui permettent désormais à des collégiens de se rendre à vélo au collège, à d'autres personnes de se rapprocher d'aires de covoiturage ou des transports urbains et à d'autres encore de rejoindre leur lycée ou leur site d'enseignement supérieur.

Il faut avoir sur le vélo un autre regard que dans les rues de Paris : c'est ce qui permet de régler le problème de la dépendance. En effet, si un gamin attend le bus et que la collectivité n'est plus capable de le financer parce que cela coûte extrêmement cher, il a besoin d'un autre mode de déplacement. Dans cette commune rurale, s'il n'y avait pas cette piste de vélo, les parents seraient obligés de s'arranger avec leurs employeurs pour avoir des horaires leur permettant d'amener leurs enfants au collège. Sans qu'il soit question d'instaurer un tout-vélo, il s'agit d'une alternative à la voiture. Dans le cas que je viens de citer, elle a été financée par un appel à projets jeunesse.

Pour remonter plus loin, lorsque j'étais moi-même collégien, voilà trente ans, dans une commune de 10 000 habitants, nous allions tous au collège à vélo et ce n'était pas un problème.

Mme Olga Givernet (EPR). Le Rassemblement national nous fait des leçons de sérieux budgétaire mais, chers collègues, vous n'étiez pas là durant la dernière heure, où nous venons de dépenser 6 milliards d'euros et où nous aurions aimé connaître votre position. Et voilà qu'au moment où nous parlons du plan Vélo, vous vous souvenez subitement du sérieux budgétaire !

M. Sébastien Humbert (RN). Nous entendons depuis tout à l'heure des contrevérités, notamment sur la pratique du vélo dans la ruralité. Dans ma région Grand Est, la collectivité a mis en place un plan à 125 millions qui bénéficie très majoritairement aux communes les plus importantes. Nous avons adressé au président de région une question écrite pour savoir où allaient les aides à l'acquisition de vélos, notamment électriques et de vélos cargos : les villes où les bénéficiaires étaient les plus nombreux étaient Strasbourg, Mulhouse et Nancy. Il faut arrêter de nous dire que nous finançons le vélo dans la ruralité !

Du reste, dans la ruralité, compte tenu des difficultés liées à la météo ou aux distances, parfois de plusieurs kilomètres, séparant le domicile du lieu de travail, personne ne se rend au

travail à vélo, sinon dans votre monde imaginaire et utopique d'écologistes. La réalité est tout à fait différente. Que vous le vouliez ou non, vous ne changerez pas les habitudes des gens.

M. Gérard Leseul (SOC). Je ne veux retenir de ces débats que le bel exemple de M. Cosson, exemple concret et pragmatique d'un élu qui a été à la tête d'une municipalité et qui a vu les bienfaits du vélo pour l'ensemble de ses concitoyens.

M. Auguste Evrard (RN). Sans caricature, et comme M. Cosson, j'évoquerai mon cas personnel : j'ai moi aussi grandi en zone rurale, dans un petit village de 800 habitants, et, voilà une dizaine d'années, j'allais au collège à vélo. C'était un petit trajet et il n'y avait pas besoin à l'époque de plan Vélo.

Ce qu'il faut avant tout, ce sont des routes de qualité, car c'est ce qui assurera la sécurité des cyclistes. Il n'y a pas d'intérêt à dépenser des centaines de millions dans des plans vélo : il suffirait d'avoir des routes de qualité et sécurisées pour que les gens puissent faire du vélo tranquillement pour leurs loisirs, pour aller au collège, au lycée ou dans l'enseignement supérieur, et même pour aller travailler sur de petites distances.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il semble que nous ne vivions pas dans le même monde ! Sur les départementales, ce n'est pas l'état de la route qui fait que les vélos sont en sécurité, mais l'existence d'un espace sécurisé, or ce sont des coûts en plus. Lorsque les départements refont les départementales, s'ils n'ont pas les moyens de faire autrement, ils les refont à l'identique, et s'ils y mettent un peu plus d'argent, ils créent une piste cyclable à côté de la route, mais c'est un surcoût. L'argent que met l'État dans le plan Vélo est destiné à donner à tous ceux qui refont des routes, qu'il s'agisse des départements ou des communes, petites ou grandes, les moyens nécessaires.

En outre, plus une route sera en bon état, plus les voitures iront vite et plus ce sera dangereux. En général, sur une route nickel, parfaitement lisse, on roule vite, et ma circonscription est assez rurale pour en témoigner. Nous ne sommes pas plus déconnectés que vous !

*La commission **rejette** successivement les amendements II-CD72, II-CD212 et II-CD104.*

*Elle **adopte** l'amendement II-CD218.*

*En conséquence, les amendements II-CD 140, II-CD198, II-CD151 et II-CD33 **tombent**.*

Amendement II-CD213 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à soutenir concrètement le report modal en facilitant l'emport de vélos dans les bus. Alors que le vélo connaît un essor considérable, avec 28 % de trajets de plus en deux ans, son potentiel reste largement sous-exploité. Plus d'un tiers des trajets domicile-travail font moins de 5 kilomètres, mais la majorité se font encore en voiture. Permettre aux usagers de combiner vélo et bus, c'est lever un frein réel à la pratique, notamment dans les territoires périurbains ou ruraux. Aujourd'hui, très peu d'autocars sont équipés pour cela, alors que le coût d'installation reste modeste. L'amendement vise donc à ouvrir des crédits de 5 millions pour aider les autorités organisatrices à équiper leur flotte.

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

Amendement II-CD8 de Mme Lisa Belluco

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cet amendement vise à créer un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans, soit 50 millions pour cette année, afin d'accompagner le développement des mobilités cyclistes et de la marche. En effet, de nombreux espaces ne sont pas assez sécurisés pour que l'on puisse avoir recours tranquillement et paisiblement à la marche à pied. C'est valable aussi bien dans les grandes villes, où la circulation est importante et parfois dangereuse, que dans les petites communes qui ne comportent parfois qu'une seule route sans trottoir ni espace sécurisé. Il s'agit donc de sécuriser les déplacements à vélo et à pied pour inciter au report modal. Libre ensuite à chacun d'y recourir ou non.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Je partage le constat selon lequel la marche, premier mode de déplacement et vecteur majeur de santé publique, reste peu visible et peu outillée. Un programme spécifique corrigerait ce biais et permettrait de structurer une ingénierie piétonne dans tous les territoires. Je note toutefois que le programme pourrait s'intégrer au programme 203, qui contient déjà une action en faveur du vélo et de la marche, et que la création d'un programme dédié n'est peut-être pas nécessaire. Avis favorable toutefois.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD217 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement vise à la création d'un fonds national de 500 millions d'euros pour soutenir les transports collectifs en zone rurale. Les mesures récentes relatives au versement mobilité régional et rural (VMRR) instaurées par la loi de finances pour 2025 constituent un progrès attendu, mais insuffisant, pour doter les territoires d'une ressource locale propre.

La transition des mobilités ne peut pas être réservée aux métropoles et doit être possible partout, y compris là où l'offre est aujourd'hui rare, mais vitale pour vivre dignement, aller travailler, se soigner et accéder aux services publics. Ce fonds répond à un impératif d'équité entre les territoires, de justice sociale et d'écologie. On ne peut pas demander aux habitants des zones rurales de changer leurs habitudes de mobilité sans leur en donner les moyens. Voter cet amendement, c'est faire le choix d'une transition écologique qui n'abandonne personne

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD215 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de remettre la question de l'accessibilité des transports au cœur des priorités nationales. Alors que 12 millions de personnes en France vivent en situation de handicap, à peine plus de 10 % des quelque 3 000 gares SNCF, sont aujourd'hui accessibles : pour des millions de nos concitoyens, se déplacer reste un parcours du combattant. Trop souvent, la réponse qui leur est apportée se limite à des services alternatifs ou à la demande, qui doivent être réservés plusieurs jours à l'avance. On est bien loin de l'égalité, mais bel et bien dans une mobilité à deux vitesses. Cet amendement vise donc à engager une véritable politique nationale de l'accessibilité, avec 100 millions d'euros pour accélérer les mises aux normes et garantir un accès effectif aux transports pour tous.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD214 de M. Bérenger Cernon et II-CD152 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD214 vise à généraliser le développement des plateformes de mobilité. En effet, près de 15 millions de personnes sont en situation de précarité de mobilité, ce qui les oblige, faute de pouvoir se déplacer, à renoncer à un emploi, à une formation ou à des soins. Or le droit à la mobilité est une condition d'accès à tous les autres droits.

Les plateformes de mobilité sont un levier efficace et concret : elles orientent les usagers vers les solutions existantes et accompagnent aussi les collectivités dans la coordination de leurs offres. Comme l'ont prouvé les expérimentations, près d'une personne accompagnée sur deux a pu retrouver un emploi. Il est proposé de consacrer à cette activité 50 millions d'euros pour accompagner 100 000 personnes supplémentaires.

Avis favorable à l'amendement II-CD152

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements identiques II-CD64 de Mme Manon Bouquin et II-CD100 de M. Timothée Houssin

Mme Manon Bouquin (RN). Mon amendement vise à renforcer les moyens de lutte contre la fraude au cabotage. En effet, le cabotage illégal fragilise gravement le transport routier français, des entreprises étrangères contournant les règles européennes en transportant clandestinement des marchandises pendant que nos transporteurs sont soumis à des charges sociales et fiscales bien plus lourdes, subissant ainsi une concurrence déloyale insoutenable. Chaque jour de 2024, cinq entreprises de transport ont dû entamer une procédure collective et quatre sur dix ont été purement et simplement liquidées par la justice. C'est une hémorragie économique et sociale qui touche nos territoires.

Les contrôles montrent bien l'ampleur du problème. En région Centre-Val de Loire – la mieux contrôlée –, 1 159 infractions ont été constatées en 2023 sur 5 000 contrôles, dont près de 70 concernant des transporteurs étrangers, parmi lesquelles la moitié portaient sur le non-respect des temps de repos. C'est à la fois un symptôme social, avec une pression exercée sur les chauffeurs, et un risque majeur pour la sécurité routière.

Les contrôles sont utiles : 685 000 euros de sanctions administratives ont ainsi été recouvrés en 2023, preuve que le contrôle est non seulement une mesure de justice économique, mais aussi une source de recettes publiques. L'amendement propose donc une dotation supplémentaire de 500 000 euros pour renforcer les moyens de contrôle, former et coordonner les équipes, moderniser les outils de détection des fraudes et faire respecter le droit sur notre territoire.

Plus qu'une dépense, cet amendement est un investissement pour la concurrence loyale, pour la sécurité routière et pour l'emploi français.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Vous avez raison de souligner que la multiplication des opérations de cabotage illégal constitue une réelle menace. Elle fragilise la compétitivité des sociétés de transport locales, notamment face à des entreprises de transport opérant avec des coûts salariaux bien moindres dans leur pays d'origine, et conduit à un véritable dumping social et fiscal entre les pays de l'Union européenne, avec l'immatriculation de flottes dans d'autres pays membres pour bénéficier d'un cadre fiscal ou social plus favorable.

Je note toutefois que les crédits du programme 203 sont préservés en ce qui concerne le contrôle du transport routier, à hauteur de 3,7 millions en 2026, comme en 2025, et que le

budget pour 2026 prévoit en outre une nouvelle enveloppe de 1 million pour financer l'entretien, la rénovation et la modernisation des aires de contrôle. Cette hausse me semble déjà conséquente, avec presque 30 % de moyens supplémentaires. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Contrôler, lutter contre les fraudes, c'est très bien, mais qui contrôlera ? Une des agences dont nos collègues du Rassemblement national proposent la suppression ?

La commission rejette les amendements.

Amendement II-CD160 de M. Dominique Potier

M. Dominique Potier (SOC). Cet amendement vise à faire de la transition écologique une épopée industrielle et d'aménagement du territoire. Il s'inspire de l'exemple de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) qui, des Alpes à la Méditerranée, est capable de gérer à la fois de la production d'énergie et de la logistique répondant aussi à tous les besoins du territoire, notamment en matière d'irrigation. L'idée nous est venue, dans un dialogue avec Voies navigables de France (VNF), de reproduire cette compétence sur le domaine fluvial à l'échelle nationale, soit 6 700 kilomètres et 40 000 hectares : nous nous sommes demandé si nous pouvions faire un projet VNF à énergie positive. C'est devenu un amendement de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite Aper, qui a été suivi d'effet : VNF s'est mis au travail et a produit, au mois de mai, un rapport montrant qu'en matière de géothermie, d'éolien, de PV (photovoltaïque) et d'hydroélectricité, il était possible de multiplier la production d'énergie sur le domaine public.

Il s'agit d'aider VNF à réparer son domaine public, notamment en colmatant les fuites du réseau secondaire, et de financer par la production d'énergie cette réparation qui sera très précieuse demain pour sécuriser l'eau et le transport fluvial. Un montant de 1 milliard pourrait être ainsi autofinancé. Voilà une belle aventure, qui donne du travail et de l'activité et dont le bénéfice est totalement public.

Il s'agit évidemment d'un amendement d'amorce, qui donnerait à VNF un signal pour l'encourager à mettre en œuvre le grand plan dont cet organisme a désormais la mesure et la métrique, ainsi que la volonté très ferme, dont je peux témoigner, de le mettre en œuvre. Avec 60 millions d'euros, nous sommes loin des sommes requises, mais ce financement permet d'amorcer un montage où la Banque des territoires et la Caisse des dépôts (CDC) pourraient jouer un rôle de banquier du long cours, permettant d'organiser cette mutation de VNF à l'échelle nationale, sur le modèle de la Compagnie nationale du Rhône.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Le COP 2023-2032 de VNF réaffirme en effet un objectif ambitieux de production d'énergie renouvelable de l'établissement, lequel s'est doté à cette fin d'une stratégie pluriannuelle 2025-2035, intitulée Voies navigables à énergie positive. Il est désormais nécessaire de passer du cadrage aux premiers déploiements dès 2026. Avis favorable.

Mme Olga Givernet (EPR). La CNR est chère à mon cœur, dans ma région, et les responsables d'unités que j'ai rencontrés sont en effet très engagés pour trouver des solutions et des innovations. Il est très intéressant que nous puissions élargir cette démarche au domaine national. Il s'agit toutefois de mobiliser des moyens budgétaires de l'État là où la compagnie finance elle-même ces opérations. Il faudrait donc s'intéresser aussi à des partenariats public-privé pour pouvoir étendre ce dispositif.

M. Gérard Leseul (SOC). Je soutiens très fortement cet amendement. Il n'y a pas que dans vos régions, chers collègues, que le fleuve est non seulement navigable, mais peut-être également producteur d'énergie : la belle vallée de Seine est, elle aussi, engagée dans ce processus de verdissement de la mobilité fret, y compris par l'électrification – un pousseur

hydrogène est même au stade expérimental. Il faut également citer tout le volet de production d'énergie car, comme l'a très bien dit M. Potier, des milliers de kilomètres peuvent être utilisés à cette fin. VNF travaillé sur le sujet et nous devons l'encourager, par le vote de cet amendement, à poursuivre dans cette voie.

M. Auguste Evrard (RN). Cet amendement va dans le bon sens mais, comme l'a dit Mme Givernet, ce processus engendre des coûts importants. Le Rassemblement national s'abstiendra.

M. Dominique Potier (SOC). Je veux citer encore l'osmotic, qui utilise, à l'embouchure des fleuves, les échanges entre l'eau salée et l'eau douce. J'ai également admiré la géothermie subfluviale, qui repose sur les échanges thermiques dans l'eau et permet d'imaginer des réseaux de chaleur pour les villes.

La transition énergétique est une épopée extraordinaire et, contrairement à ce que dit le Rassemblement national, l'argent qu'on y met a une rentabilité extraordinaire, car nous y retrouvons de la souveraineté nationale. Il n'y faut qu'une banque du long cours pour financer cette amorce. Les 60 millions que nous y mettons aujourd'hui sont évidemment symboliques – j'espère toutefois qu'ils seront votés et consolidés dans le projet de loi de finances –, mais ils sont un appel à ce que des sociétés d'économie mixte, avec la Caisse des dépôts et des partenaires industriels et producteurs d'énergie, soient capables de développer des réseaux fluviaux par tranche, en les optimisant avec de la recherche technologique. Il y a là un bénéfice 100 % public et citoyen.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD216 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de redonner à Voies navigables de France les moyens humains nécessaires pour remplir ses missions. VNF, ce sont 6 700 kilomètres de voies navigables, plus de 3 000 ouvrages d'art et un rôle essentiel dans la transition écologique, à la fois pour le report modal vers le fluvial et pour la gestion du cycle de l'eau. Pourtant, près de 500 emplois y ont été supprimés depuis 2017. Cela s'accompagne certes d'une modernisation, mais c'est une saignée dans un établissement qui devrait plutôt être renforcé pour faire face aux défis climatiques, aux épisodes de sécheresse et à la nécessité de développer le fret fluvial. L'amendement propose donc d'abonder de 25 millions d'euros les crédits de VNF, afin de reconstituer ses effectifs et de lui permettre d'assurer pleinement ses missions d'intérêt général.

La commission rejette l'amendement.

Après l'article 69

Amendements identiques II-CD210 de M. Bérenger Cernon et II-CD53 de Mme Lisa Belluco

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement vise à mettre un terme à une logique de grands projets inutiles qui détournent les financements publics des priorités du quotidien. Le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest en est l'exemple type, avec plus de 14 milliards d'euros pour deux nouvelles lignes à grande vitesse, alors qu'une modernisation des infrastructures existantes coûterait deux fois moins cher pour un gain de temps comparable. C'est une aberration économique, mais aussi écologique : des milliers d'hectares de terres agricoles, de forêts et de zones naturelles seraient détruits, au moment même où l'on dit vouloir lutter contre l'artificialisation des sols. Ce dont les habitants du Sud-Ouest ont besoin, ce ne sont pas des trains toujours plus rapides entre métropoles, mais de trains plus nombreux, plus fiables et plus accessibles sur les lignes du quotidien.

Je propose donc de rediriger les financements de l’Afitf vers la rénovation et la modernisation du réseau existant, et de donner enfin la priorité au service public ferroviaire de proximité.

La commission rejette les amendements.

*Contre l’avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l’amendement II-CD54 de Mme Lisa Belluco.*

Amendements identiques II-CD211 de M. Bérenger Cernon et II-CD106 de Mme Marie Pochon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Nous dénonçons la fuite en avant du gouvernement dans de grands projets autoroutiers – l’autoroute A69, entre Toulouse et Castres, est emblématique : 450 hectares de terrains agricoles et de zones naturelles ont été détruits, pour un gain de vingt minutes, et un trajet aller-retour à près de 20 euros. C’est une absurdité écologique, économique et sociale.

Dans un contexte d’urgence climatique, continuer à financer ce type de projet, c’est tourner le dos à la transition. Des milliards sont engloutis dans le bitume, alors qu’ils devraient servir à moderniser le ferroviaire, rouvrir les petites lignes et développer les mobilités du quotidien.

Nous proposons donc que l’Afitf cesse de financer ces projets d’un autre temps et que chaque euro d’argent public investi dans les transports serve enfin la bifurcation écologique dont notre pays a besoin.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Au vu des investissements nécessaires dans les réseaux ferroviaires et routiers existants, nous ne pouvons plus nous permettre de créer de nouveaux réseaux routiers, d’agrandir des routes ou de créer de nouvelles autoroutes, comme l’A69. La priorité doit être le maintien en l’état du réseau routier et ferroviaire et la modernisation du réseau ferroviaire.

M. Pierre Meurin (RN). N’oubliez pas que certains territoires ruraux et certaines villes moyennes sont dynamiques sur le plan démographique. Vous ne pouvez figer la construction de routes dans des territoires qui se développent et où plusieurs milliers de voitures supplémentaires devraient circuler dans dix ans.

Votre amendement tend même à interdire la création de voies supplémentaires pour désengorger le trafic, alors que ce n’est pas logique sur le plan écologique : les embouteillages polluent, en augmentant la concentration de particules fines.

Tandis que le projet de budget est en train d’être examiné en séance publique, ici, dans le quasi-secret d’une salle annexe, nous prenons des décisions entre copains sur des sujets aussi stratégiques que le désenclavement des territoires. Ce n’est pas responsable, ce n’est pas sérieux.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nos débats ne se tiennent pas en secret. Ils sont publics. Nous sommes obligés de les mener en parallèle avec ceux de la séance publique, mais ces questions seront de toute manière rediscutées en commission des finances puis en séance publique.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Effectivement, nous ne donnons que des avis. C’est dans l’hémicycle que les décisions seront prises. Par ailleurs, le présent amendement ne tend pas à interdire les élargissements de route. Il prévoit simplement que ceux-ci ne doivent pas être une priorité du budget de l’État, dont nous avons la responsabilité. Libre à d’autres de les financer, s’ils le souhaitent.

Je vous sais attaché au bon usage des fonds publics et à l'entretien des routes, monsieur Meurin. Dans un contexte d'économies, la priorité doit être d'entretenir le réseau ferroviaire, qui en a bien besoin, et d'assurer le bon état des routes existantes, afin que chacun puisse y circuler, y compris en transports en commun – car il faudra également que l'usage de la voiture individuelle diminue.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Même si cela me gêne d'aller dans le sens du Rassemblement national, cet amendement montre que vous ne prenez pas en compte la réalité des outre-mer. C'est un problème. Je vous l'ai déjà dit une fois, dans cette commission, je suis seul contre tous.

En Guyane, il n'y a que 440 kilomètres de route. Sept communes sur vingt-deux n'ont pas de réseau routier. Pendant la sécheresse, faute de pouvoir circuler sur les fleuves et de pouvoir prendre l'avion, plus de 40 000 personnes sont restées quatre à cinq mois sans moyen de circuler. Quand vous rédigez vos amendements, rappelez-vous que tous les territoires ne sont pas logés à la même enseigne.

M. Pierre Meurin (RN). Après une telle intervention, vous devriez retirer vos amendements.

Ajoutons que le réseau routier secondaire français se tiers-mondise. La France est passée de la première à la dix-huitième place mondiale pour la qualité de ses routes.

Vous déclarez que plus les routes sont en bon état, plus elles sont accidentogènes. Outre que c'est faux, parce qu'un tiers des accidents mortels implique la mauvaise qualité des routes, cela envoie un mauvais signal – il ne faudrait plus investir dans les routes, ou arrêter la voiture individuelle. Pourtant, s'il est légitime de vouloir réduire la voiture individuelle, celle-ci constitue une partie de la solution, notamment à court et à moyen terme.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Personne n'a demandé d'arrêter la voiture individuelle à court ou à moyen terme, et nous demandons bien d'entretenir les routes existantes. En revanche, pour rationaliser l'usage de l'argent public, nous demandons que l'État n'investisse pas dans de nouvelles routes.

Toutefois, M. le rapporteur pour avis a raison, nous pensons trop souvent du point de vue de la métropole. Je transmettrai sa remarque à la première signataire de l'amendement, afin qu'elle le modifie, pour prendre en compte les spécificités des territoires ultramarins.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cette discussion me fait rigoler parce que le Rassemblement national a voté en faveur de la suppression de l'Afitf. Nous demandons simplement de flécher le budget de l'Afitf vers l'amélioration du réseau existant, plutôt que vers des projets autoroutiers dont le coût se chiffre en dizaines de milliards d'euros et qui attendent dans les cartons depuis trente ou quarante ans.

La commission rejette les amendements.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous passons aux amendements sur le Programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture.*

Amendements II-CD132 de M. Fabrice Roussel et II-CD200 de Mme Catherine Hervieu (discussion commune)

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement vise à flécher une fraction du produit de la taxe carbone vers la décarbonation maritime, comme cela avait été promis le 26 mai, lors du comité interministériel de la mer, par François Bayrou, alors Premier ministre. Nous reprenons le montant qu'il avait annoncé, de 90 millions d'euros, mais celui-ci pourrait augmenter au cours des prochaines années.

L'amendement vise en outre à créer le fonds d'investissement en faveur du secteur de la décarbonation maritime annoncé par le président de la République en novembre 2022. Cela rassurera les entreprises du secteur et confortera notre souveraineté industrielle.

La décarbonation du transport maritime donne lieu à de nombreux projets. Il importe d'aider à la construction de nouveaux navires ou à l'adaptation des navires et des ports existants ; d'accompagner la filière pour passer du prototype à la production.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'objectif de l'amendement II-CD200 et les montants qu'il prévoit sont similaires à ceux de l'amendement présenté par M. Roussel.

Le transport maritime finance le système de quotas carbone, puisqu'il émet du CO₂ et d'autres gaz à effet de serre. Il doit pouvoir bénéficier d'une enveloppe spécifique pour sa décarbonation.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Avis favorable. Je vous propose de cosigner mon amendement qui va dans le même sens, pour la séance publique. Ce sera une bonne nouvelle pour le secteur maritime, qui pourra s'appuyer sur les crédits européens. Les crédits du secteur maritime doivent revenir au secteur maritime.

La commission adopte l'amendement II-CD132.

En conséquence, l'amendement II-CD200 tombe.

Amendement II-CD98 de M. Timothée Houssin

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Puisque cet amendement semble satisfait par l'adoption de l'amendement II-CD132, je vous demande de le retirer. À défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD159 de Mme Mélanie Thomin

Mme Mélanie Thomin (SOC). La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (Dgampa) est l'administration de référence pour la politique maritime de l'État. L'efficacité de son action repose sur le maillage territorial assuré par les directions interrégionales de la mer (Dirm). Ces directions participent notamment aux opérations de surveillance et de sauvetage en mer, au contrôle des pêches et de la sécurité des navires et gèrent le service des phares et balises.

Il suffit de quelques visites sur le terrain pour comprendre les difficultés auxquelles sont confrontées les DIRM, tant pour leur budget de fonctionnement que pour leurs projets d'investissement. Les services des phares et balises, qui gèrent les risques environnementaux tels que les marées noires et garantissent notre sécurité maritime ont vu leur budget tempête supprimé. Par exemple, la Dirm Nord Atlantique-Manche Ouest est en déficit de 3 millions d'euros.

Pour que la Dgampa puisse assurer la continuité du service public en mer, pour garantir la sécurité maritime et protéger notre patrimoine maritime, il faut abonder son budget de 15 millions d'euros.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Les moyens de la Dgampa ne sont pas retranscrits au programme 205, *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, mais au programme 217. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Mélanie Thomin (SOC). Peut-être est-ce l'administration qui ne l'a pas placé dans le bon programme. J'aimerais toutefois que nous le votions maintenant.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD164 de Mme Mélanie Thomin

Mme Mélanie Thomin (SOC). Cet amendement vise à abonder de 4 millions d'euros les crédits des Cross au sein de l'action *Surveillance et sûreté maritimes*. Entre la loi de finances initiale pour 2025 et le présent texte, les crédits de cette action ont baissé de près de 500 000 euros, alors que les besoins opérationnels des Cross sont constants, voire augmentent.

La réduction des crédits fragilise la capacité d'intervention, de coordination et de surveillance de ces services essentiels à la sécurité en mer. Les usagers de la mer évoluent, leurs besoins aussi et les secours doivent s'y adapter – je pense notamment aux plaisanciers ou aux utilisateurs d'engins de plage de type kite surf, qui doivent fréquemment être secourus.

La mission de service public des Cross est fondamentale, puisqu'ils jouent également un rôle déterminant pour la surveillance du trafic maritime, la prévention des pollutions ou la lutte contre les activités illicites et la sûreté des approches maritimes. Dans un contexte d'intensification du trafic maritime, il est indispensable de renforcer les capacités opérationnelles de ces centres, qui sont répartis sur l'ensemble du littoral métropolitain et ultramarin.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD131 de M. Fabrice Roussel

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement vise à rétablir les crédits de la SNSM à leur niveau de 2025. Quand il s'agit de sauver des vies humaines, en mer ou ailleurs, il ne devrait pas y avoir de coupe budgétaire.

La SNSM est un partenaire indispensable de l'État pour les secours en mer. Alors que ses crédits avaient déjà subi une coupe de 30 % l'année dernière, le présent texte prévoit de nouveau de les réduire.

Je connais bien l'engagement des équipes de la SNSM en Loire-Atlantique. Ses membres suivent de nombreuses heures de formation, parfois payantes, sur la base du volontariat. Je déplore le décrochage des politiques publiques relatives à la sécurité dans le domaine maritime.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je respecte les sauveteurs en mer. Toutefois, je vous demande de retirer votre amendement, car la baisse des crédits sera partiellement compensée par une quote-part de 5 % du produit de la taxe sur les éoliennes marines. En outre, en 2020, il avait été décidé d'augmenter la dotation de l'État en faveur de la SNSM de 4,5 millions d'euros par an, pour permettre la reconstruction de la flotte de cette association.

Cette flotte doit être renouvelée tous les vingt-cinq ans. Dans les faits, elle l'est systématiquement après les drames, comme celui de l'Aber Wrac'h ou, plus récemment, le naufrage d'un canot de la SNSM au large des Sables-d'Olonne.

Mme Mélanie Thomin (SOC). La SNSM bénéficie également d'une fraction de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (Taemup). Toutefois, il suffit de se rendre sur le terrain pour constater que cela ne suffit pas. Certaines stations SNSM fonctionnent avec le système D – celle de Camaret-sur-mer, par exemple n'est équipée de

toilettes et de douches pour les marins qui organisent le secours en mer que depuis quelques mois. Les conditions de travail des sauveteurs sont parfois franchement indignes.

L'État doit donc abonder ce budget, car le secours en mer n'a pas de prix. La France se veut une grande nation maritime. Elle doit donc donner aux bénévoles du secours en mer les moyens de travailler dans de bonnes conditions – je pense aux moyens humains, mais aussi matériels, dont, par exemple, la réparation des moteurs des bateaux. Les sommes nécessaires sont parfois considérables du fait de l'évolution du matériel.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je soutiens l'amendement. Je rappelle néanmoins que 80 % du budget de la SNSM provient de dons. Malgré la faible part que représente la dotation de l'État, il importe de l'augmenter car il devient difficile de maintenir le niveau des dons. Les bénévoles, qui collectent les dons, font état d'une probable diminution cette année.

Notre système de sauvetage en mer, qui repose sur l'engagement incroyable des bénévoles, est unique au monde. Il faut absolument le défendre.

Mme Murielle Lepvraud (LFI-NFP). Je soutiens également l'amendement.

J'ai également déposé un amendement en première partie visant à relever la Taemup au profit de la SNSM et du Conservatoire du littoral.

M. Auguste Evrard (RN). Nous soutenons évidemment les sauveteurs en mer mais nous suivons le rapporteur pour avis, donc nous nous abstenons.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD111 de M. Pascal Markowsky

M. Pascal Markowsky (RN). La France dispose de la deuxième zone économique exclusive au monde, et pourtant les moyens humains et matériels consacrés au contrôle des navires battant pavillon étranger restent nettement insuffisants. Cette faiblesse fragilise la souveraineté maritime de notre pays et compromet la sécurité de la flotte française.

L'amendement vise à augmenter de 500 000 euros les crédits afin de soutenir la formation et la mobilité des inspecteurs, la modernisation des outils de suivi et d'inspection et d'assurer une meilleure coordination des contrôles et inspections des navires.

Dans bien des ports, les centres de sécurité des navires manquent d'effectifs et de moyens techniques, ce qui retarde les inspections, affaiblit la prévention et limite la répression des infractions.

En renforçant ses moyens de contrôle, la France affirme son rôle de nation maritime, capable de protéger ses marins, ses littoraux et ses intérêts économiques, au lieu de se soumettre à des objectifs abstraits fixés par Bruxelles.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Vous avez tout à fait raison de mettre l'accent sur le contrôle de la sécurité des navires. Environ 1,4 million d'euros y sont consacrés, un montant en hausse par rapport à 2025, dont une enveloppe exceptionnelle de 300 000 euros pour la refonte du système de gestion des inspections des navires sous pavillon français. Eu égard au contexte budgétaire contraint, je suis défavorable à l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD2 de Mme Sophie Panonacle

Mme Sophie Panonacle (EPR). Le changement climatique entraîne des précipitations de plus en plus fréquentes et fortes, qui donnent lieu à un lessivage des sols et parfois au débordement de stations d'épuration sous-dimensionnées, lesquels finissent par

polluer les eaux côtières. La filière conchylicole est directement touchée puisque les huîtres et autres coquillages sont en pareil cas impropres à la consommation.

Je vous propose de soutenir, à hauteur de 10 millions, les ostréiculteurs en les aidant à s'équiper de bassins de purification. Ce sont des investissements très coûteux pour de petites entreprises familiales, entreprises qui permettent à la France d'être le premier producteur d'huîtres en Europe. Ne pénalisons pas le pollué-payeur.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je partage votre volonté de soutenir le secteur de la conchyliculture.

Dans ma circonscription, la communauté de communes d'Auray a mis le paquet pour rénover ses réseaux d'assainissement.

Les crédits consacrés à la pêche et l'aquaculture sont en hausse de 24 millions, notamment pour financer les actions en faveur des activités aquacoles soutenues par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) pour les deux prochaines années.

Compte tenu de cette rallonge budgétaire, je vous propose de retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je maintiens l'amendement car c'est un chemin de croix pour les ostréiculteurs de monter des dossiers. Nous avons essayé de trouver avec la Dgampa comment aider les ostréiculteurs et nous n'y sommes pas parvenus.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD191 de Mme Sandrine Rousseau

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il est proposé de créer un refuge marin pour accueillir les cétacés actuellement captifs dans notre pays.

Il a beaucoup été question récemment des cétacés du Marineland d'Antibes et de leur vie de souffrances. Heureusement, grâce à la mobilisation citoyenne, la fin de leur captivité – 2027 – est proche. Mais, en pareil cas, les animaux libérés sont souvent envoyés dans des structures à l'étranger, où leurs conditions de vie ne sont pas meilleures, sans compter que le transport est toujours compliqué.

Nous suggérons donc que la France assume les conséquences de la captivité en créant un refuge marin. L'amendement est soutenu par de nombreuses associations dont L214, la fondation Brigitte Bardot, Réseau-Cétacés et One Voice.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. C'est une très noble idée mais je ne vois pas comment créer des parcs marins clos. Ce sera très difficile à réaliser. Nous devrions travailler davantage sur les aires marines protégées pour les rendre inaccessibles. Je donne donc un avis de sagesse.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je ne suis pas un expert du sujet, mais la liste des associations qui ont travaillé à cet amendement laisse penser que des solutions crédibles existent. Puisqu'on ne peut ni les relâcher dans la nature, ni les placer de nouveau dans des lieux de captivité, il faut leur créer des espaces propres, les refuges marins.

M. Emmanuel Blairy (RN). J'ai interrogé les ministres, lors de leur audition par la commission, sur les cétacés qui sont actuellement emprisonnés dans des bassins dégradés à Antibes – douze dauphins et deux orques.

Il serait possible de demander à l'Espagne d'accueillir les deux orques mais il appartient à l'État de mener les négociations en mettant en avant l'urgence environnementale. Quant aux dauphins, le zoo de Beauval pourrait être une solution.

Je vous invite à participer au groupe d'études relatif à la condition et au bien-être des animaux que je préside et à faire pression sur le gouvernement pour trouver une issue rapide et heureuse à cette affaire.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD192 de Mme Sandrine Rousseau

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cet amendement a pour objet de lancer un programme de recherche sur le bien-être des poissons. Cette préoccupation est prise en considération pour les animaux d'élevage, mais pas pour les poissons. Or il a été prouvé qu'ils ressentent aussi les émotions et que notre façon de les pêcher peut les faire souffrir.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. La prise en compte de la souffrance animale, en l'espèce celle des poissons, provoquée par les pratiques de la pêche commerciale relève davantage de la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*.

Le Centre national de référence pour le bien-être animal, qui a été créé en 2017 en application de la loi d'avenir pour l'agriculture, et qui est subventionné par le ministère de l'agriculture, a rendu un avis sur les conditions d'abattage des poissons d'élevage.

Mon avis est défavorable.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Je soutiens l'amendement parce que force est de constater que les choses n'avancent pas beaucoup pour les poissons. Leurs souffrances sont fort peu considérées alors qu'elles sont largement démontrées scientifiquement.

Je donne deux exemples : quand un poisson est pêché en profondeur, ses organes explosent sous la pression quand il remonte à la surface – on peut imaginer les souffrances que cela cause. Sinon, on les laisse agoniser pendant de très longues minutes à bord des bateaux, souvent dans l'indifférence générale.

Il serait temps que les choses changent.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Monsieur le rapporteur pour avis, la situation des poissons d'élevage est bien différente de celle des poissons qui sont pêchés en mer.

La commission rejette l'amendement.

Article 50 et état C : Crédits des budgets annexes

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous passons à l'examen des crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*.

Amendement II-CD113 de M. Timothée Houssin

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Vous souhaitez réduire les crédits alloués aux fonctions support de la DGAC.

Ces crédits serviront notamment au recrutement de contrôleurs aériens, 78 équivalents temps plein (ETP), pour anticiper les départs à la retraite massifs à venir d'ici quelques années. Il est important de maintenir ces recrutements afin qu'un contrôle aérien véritablement efficace et sûr soit garanti au plus vite. J'ai donné l'exemple de Mayotte, mais

je peux aussi vous citer la Guyane où a eu lieu une grave crise en 2017 parce qu'il manquait des contrôleurs aériens. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Amendement II-CD114 de M. Timothée Houssin

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Vous souhaitez supprimer des crédits alloués à l'action *Formation aéronautique*.

Cette action finance principalement l'École nationale de l'aviation civile (Enac). En 2026, il est notamment prévu de former les futurs pilotes et techniciens à l'aviation décarbonée. La flotte d'avions d'instruction doit aussi être renouvelée avec des avions plus sobres en émissions et plus adaptés à l'apprentissage des technologies émergentes.

Il est vrai que le renouvellement d'une flotte représente un investissement conséquent. Toutefois, il permet de réduire considérablement les émissions produites, de 15 % à 25 % à chaque nouvelle génération d'aéronefs.

Il est souhaitable que les élèves bénéficient de la meilleure formation pour faire partie d'une aviation civile de haut niveau, notamment dans les territoires qui en manquent cruellement. J'émet donc un avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens, non modifiés.

2. Réunion du mercredi 29 octobre 2024 matin

Mission *Écologie, développement et mobilités durables* : *Paysages, eau et biodiversité* ; *Politiques de développement durable* ; *Protection de l'environnement et prévention des risques* ; *Transition énergétique* (Mme Julie Ozenne, M. Vincent Descoeur, Mme Danielle Brulebois, M. Pierre Meurin, rapporteurs pour avis)

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous commençons par les crédits relatifs aux paysages, eau et biodiversité ainsi qu'à ceux portant sur les politiques de développement durable.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. En 2026, les crédits du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* diminueront de 5 % en crédits de paiement (CP) et de 8 % en autorisations d'engagement (AE), ce qui signifie une perte de près de 40 millions d'euros par rapport à 2025. Il ne s'agit pas d'une simple diminution comptable : c'est une régression majeure pour la préservation de la biodiversité, déjà fragilisée par la crise climatique, la pollution et l'artificialisation des sols.

Fin 2022, le gouvernement s'était engagé en faveur de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) 2030, qui comporte des objectifs précis, mais comment la mener à bien quand les moyens budgétaires diminuent chaque année ? Qu'on en juge : selon le rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) et de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), les crédits alloués à la SNB devaient s'élever à 264 millions d'euros en 2024, pour ensuite atteindre 375 millions en 2026, au lieu de quoi seuls 135 millions ont été versés en 2024 et 75 millions en 2025 ; moins de 50 millions seulement le seront l'an prochain. Le différentiel cumulé est proche des 300 millions d'euros.

Cette politique d'austérité frappe également les opérateurs de l'État, pourtant les bras armés de la protection de la nature. C'est le cas de l'Office français de la biodiversité (OFB),

qui voit ses effectifs encore diminuer de 16 équivalents temps plein (ETP) alors que ses missions se multiplient, notamment pour appliquer le règlement européen sur la restauration de la nature. Sa subvention pour charges de service public (SCSP) reste gelée à 117,6 millions d'euros quand ses dépenses obligatoires, elles, progressent de 3 millions pour assurer le paiement des pensions. Cette situation se traduit par moins d'agents sur le terrain, moins d'atlas de la biodiversité communale, moins d'aires éducatives, mais aussi moins d'aides aux agriculteurs. Par voie d'amendement, je proposerai de doter l'office des 45 ETP supplémentaires dont il aurait dû bénéficier en vertu d'un engagement pris par le gouvernement il y a trois ans. Dans le cas contraire, comment la France pourra-t-elle, d'ici à la fin 2026, rendre un plan crédible à Bruxelles sur la restauration de la nature – nature dont dépend plus de la moitié du PIB mondial ?

Je me suis également intéressée à la situation de nos onze parcs nationaux, qui sont à la fois nos plus beaux joyaux et nos sentinelles. Leur dotation reste figée à 74,7 millions d'euros alors même que leurs coûts augmentent en raison de l'inflation et de l'entretien des infrastructures endommagées par les tempêtes et les sécheresses, les parcs étant particulièrement vulnérables aux effets du dérèglement climatique. Leur plafond d'emplois est inchangé à 851 ETP, un niveau insuffisant. Dans un rapport rendu en mars dernier, l'Igedd estime qu'il manque trente-trois postes pour que les parcs assurent correctement leurs missions. Dix sur onze consacrent entre 80 et 98 % de leur budget à la masse salariale, ce qui ne leur laisse donc presque rien pour l'entretien des sentiers et des refuges, ou pour investir. Les parcs ultramarins sont particulièrement en difficulté, alors qu'ils concentrent une grande proportion d'espèces endémiques. En Guyane, la lutte contre l'orpaillage illégal, qui atteint des sommets historiques, mobilise 15 % du budget du parc national.

Par ailleurs, les agences de l'eau voient leur plafond de recettes progresser de seulement 50 millions d'euros, alors qu'elles auraient dû être dotées de 175 millions supplémentaires pour respecter la trajectoire fixée par le plan Eau, dont elles sont les piliers – c'est d'ailleurs ce qu'avait annoncé le gouvernement lors de la précédente discussion budgétaire. Cette insuffisance de moyens empêche le paiement des agriculteurs pour services environnementaux et ralentit les actions en faveur du renouvellement des réseaux et de la protection de la qualité de l'eau. Elle met aussi en péril nos engagements européens pour 2027, pris dans le cadre de la directive-cadre sur l'eau. Je proposerai donc un amendement visant à respecter nos engagements budgétaires, pris au titre du plan Eau.

Le programme 159 *Expertise, information géographique et météorologie*, dont j'ai aussi la charge, contient les crédits affectés aux opérateurs spécialisés qui nous permettent de modéliser, de cartographier et d'analyser l'évolution du climat, tout en agissant sur l'adaptation des territoires. Les crédits du programme augmentent de 29 %, pour atteindre 670 millions d'euros. Notons toutefois que cette progression est due, d'une part, au transfert des fonds alloués à l'université Gustave-Eiffel et au Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) et, d'autre part, à une dotation exceptionnelle de 60 millions d'euros en faveur de Météo-France, pour le renouvellement de ses supercalculateurs. À périmètre constant, les crédits du programme baissent en réalité de 7 millions d'euros, tandis que les opérateurs qui s'y rattachent perdent encore 42 ETP.

Ainsi en est-il du Cerema, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, pivot de l'adaptation des territoires au changement climatique, qui voit sa subvention limitée à 186 millions d'euros, soit 7 millions de moins que ce que prévoyait le projet de loi de finances (PLF) pour 2025 et 20 millions en deçà des besoins d'emplois permanents. Son plafond d'emplois baisse en effet de 25 ETP, alors qu'il doit piloter plus de la moitié des actions du plan national d'adaptation pour le changement climatique (Pnacc). La mission d'adaptation, lancée en grande pompe lors de l'adoption du troisième volet du plan, demeure donc une coquille vide, sans aucuns moyens

humains ou financiers. C'est pourquoi je proposerai un amendement afin de revenir au moins à la dotation de 2025.

Autre acteur en difficulté, l'IGN – Institut national de l'information géographique et forestière – perd dix-sept postes supplémentaires et voit sa subvention pour charge de service public stagner à 100,5 millions d'euros, alors que ses coûts obligatoires augmentent de 2,5 millions. Sa stabilité financière est par ailleurs mise en danger par une subvention inférieure à sa masse salariale depuis de nombreuses années, malgré les réductions d'effectifs imposées. Il faut donc l'aider à rétablir son équilibre financier.

Météo-France s'en sort légèrement mieux grâce à une dotation exceptionnelle. Son nouveau supercalculateur permettra de multiplier par six sa puissance de calcul ; nous devons nous en féliciter. Cependant, hormis cet investissement, la situation de l'organisme reste fragile. Son infrastructure informatique est obsolète et ses effectifs sont figés à 2 632 ETP alors que les événements extrêmes se multiplient.

Par ailleurs, au-delà de ces deux programmes, je rappelle que le fonds Vert pour l'accélération de la transition écologique dans les territoires continue de s'effondrer. Doté de 2,5 milliards en 2024, puis d'encore 1 milliard l'an dernier, il ne s'élèvera plus qu'à 650 millions d'euros en autorisations d'engagement, un montant de 43 % inférieur à ce qui était annoncé. Concrètement, cela signifie moins de projets de renaturation, moins de mesures d'adaptation au changement climatique, moins de rénovations dans nos villages et nos communes. La réduction des crédits du fonds Vert a un impact direct sur les actions conduites dans le cadre des programmes 113 et 159. Les collectivités locales en seront les premières victimes.

En somme, il serait temps de se rendre compte que la biodiversité et la nature ne doivent plus être une variable d'ajustement budgétaire. L'écart se creuse entre les fonds alloués et les engagements pris aux niveaux national et international. Nous ne restaurerons pas la nature avec des crédits en baisse et nous ne préparerons pas les territoires au changement climatique en affaiblissant les organismes qui les accompagnent.

D'après un sondage Harris Interactive publié en octobre 2024 et relayé par le Commissariat général au développement durable (CGDD), 86 % des Français considèrent que leur quotidien et leur avenir dépendent de la biodiversité, et 66 % s'inquiètent de la qualité de vie qu'auront les générations futures. Une proportion comparable se dit optimiste, affirmant qu'il est encore temps de protéger et de restaurer la biodiversité. Enfin, le sondage montre qu'une majorité de Français – 64 % – attendent une plus grande mobilisation de la part du gouvernement.

Nous sommes à un tournant de notre histoire et ce budget est en contradiction avec les engagements pris par la France, en particulier avec la SNB, le troisième volet du Pnacc et lors de la COP15. C'est pourquoi, en l'état, je ne peux qu'émettre un avis défavorable à l'adoption des crédits des programmes 113 et 159.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Le programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* constitue le support de la mise en œuvre des politiques publiques du pôle ministériel, lequel regroupe les ministères chargés de la transition écologique, de l'aménagement du territoire, de la ville et du logement. Il contient l'essentiel de la masse salariale de ces ministères, celle de trois autorités administratives indépendantes, ainsi que le financement du fonctionnement et de l'investissement nécessaires à leurs politiques publiques. Il se trouve au cœur d'injonctions parfois contradictoires entre, d'un côté, les besoins immenses de la transition écologique et, de l'autre, la nécessité d'amplifier les efforts de réduction du déficit public.

Dans un contexte de hausse du coût des dommages environnementaux, plus personne ne remet en cause la nécessité et les bénéfices d'une politique de soutien à la transition écologique. Dans un rapport paru en septembre dernier, la Cour des comptes l'affirme : en cas de *statu quo* des politiques de lutte contre le dérèglement climatique, la perte de PIB pour la France est estimée à 11,4 points à l'horizon 2050.

Je tiens donc à saluer le travail des agents du pôle ministériel, mobilisés pour répondre aux défis, nombreux et complexes, de la transition écologique et énergétique, mais aussi à ceux de la réindustrialisation de notre pays. L'intensification du dérèglement et des risques climatiques tend à accroître leur charge de travail.

Mais un autre constat s'impose : la situation budgétaire est alarmante et la nécessité de redresser nos comptes publics impose une sélection rigoureuse des dépenses. La contribution de l'État à la transition écologique doit donc reposer sur une définition claire des priorités et sur une évaluation régulière de l'impact et de l'efficacité des dispositifs.

Le programme 217 tente de répondre à cet enjeu, malgré une augmentation limitée des dépenses de personnel, qui représentent 93 % des crédits. Comme en 2025, les effectifs du pôle ministériel sont orientés à la baisse. Le schéma d'emplois se traduit par une suppression de 216 ETP, après une perte de 322 emplois l'an dernier. Il se décline néanmoins de manière à préserver autant que faire se peut certains effectifs jugés prioritaires.

Sont maintenus les effectifs dont les missions comportent des enjeux de sécurité des personnes et des biens, particulièrement dans le domaine de la prévention des risques naturels et industriels ; je pense notamment aux inspecteurs des installations classées. Il en va de même des directions interdépartementales des routes (DIR), qui ont déjà connu d'importantes suppressions d'emplois dans le passé et qui doivent satisfaire aux exigences en matière de sécurité. Enfin, le nombre de personnels œuvrant dans le domaine de l'énergie et du climat se trouve renforcé, notamment afin d'assurer une mobilisation accrue des certificats d'économies d'énergie (CEE) au bénéfice des politiques publiques.

Le schéma d'emplois obéit en outre à deux principes : la contribution accrue des fonctions support et transversales, grâce à la recherche de gains de productivité ; et un taux d'effort plus exigeant en administration centrale que dans les services déconcentrés. Je ne peux que souscrire à cette orientation : dans un contexte où les enjeux d'adaptation au changement climatique et de transition écologique vont croissant, la réduction des effectifs suppose plus que jamais d'établir des priorités, afin de ne sacrifier aucune mission.

Plusieurs points de vigilance méritent toutefois d'être mentionnés.

D'abord, alors que la transition écologique continue de requérir des expertises de pointe et pluridisciplinaires, je regrette que la contraction des effectifs observée ces deux dernières décennies se traduise par une tension accrue sur les compétences techniques disponibles. La compression des personnels ne doit pas non plus aboutir à un désengagement de l'État sur le terrain. C'est à ces conditions que la politique de sérieux budgétaire sera acceptée par nos concitoyens.

Ensuite, certains corps souffrent d'un manque d'attractivité depuis plusieurs années, à l'image des officiers de port, des officiers de port adjoints et des techniciens supérieurs principaux du développement durable. Le ministère doit poursuivre ses efforts en ce domaine, en particulier s'agissant des filières techniques, où les besoins en ingénieurs et techniciens entrent en concurrence avec le secteur privé.

Enfin, le recours aux contractuels s'est fortement accru depuis 2019, une augmentation concomitante avec la baisse du plafond d'emplois du pôle ministériel. Or si les contractuels permettent de pourvoir certains postes, notamment les plus techniques, ils ne

doivent pas servir de contrepartie à la diminution du plafond d'emplois, sans quoi la baisse des effectifs aurait lieu en trompe-l'œil. Le temps consacré à la formation des contractuels et le risque de les voir quitter leur poste au bout de quelques mois doivent être pris en compte dans l'évaluation des bénéfices budgétaires attendus de ce statut.

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement sont stables, à l'exception des dépenses immobilières, qui augmentent de 34 %. Il y a une explication à cela : le schéma pluriannuel de stratégie immobilière prévoit une opération d'ampleur visant à densifier et à réaménager le bâtiment de la Grande Arche et la tour Séquoia de La Défense. Je souscris pleinement à ces actions de rationalisation et de rénovation du parc immobilier, qui permettront à terme de réduire les coûts de fonctionnement courants du ministère.

J'en viens aux trois autorités administratives indépendantes relevant du pôle ministériel, dont les effectifs sont stables.

Tout d'abord, la Commission de régulation de l'énergie, la CRE, assume une charge de travail croissante qui devrait encore s'accroître dans les années à venir, avec la mise en œuvre du mécanisme devant succéder à l'Arenh (accès régulé à l'électricité nucléaire historique) et l'exercice d'une nouvelle mission de régulation de l'hydrogène. Si la CRE estime pouvoir remplir ses missions à moyens constants en 2026, elle s'inquiète néanmoins des conséquences qu'aurait l'adoption de l'article 69 du présent projet de loi de finances (PLF), qui prévoit la révision d'anciens contrats de soutien photovoltaïque et des discussions au cas par cas entre la Commission et les producteurs. La CRE estime qu'elle ne dispose pas des moyens suffisants pour réaliser cette mission et demande en conséquence une rallonge budgétaire de 500 000 euros de crédits de titre 2.

Ensuite, la situation de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'Acnusa, s'est améliorée cette année grâce à la nomination, en janvier, d'un nouveau président après plusieurs mois de vacance. Ainsi, le retard pris dans l'établissement de sanctions contre les compagnies aériennes ne respectant pas la réglementation environnementale a pu être rattrapé.

Enfin, la Commission nationale du débat public, la CNDP, fait l'objet depuis quelques années de débats passionnés, la réduction de son champ de compétences ayant été évoquée lors de l'examen de plusieurs textes. La Commission s'est montrée attentive aux critiques, qui résultent parfois – mais pas toujours – d'une simple méconnaissance de son travail. Cependant, si certaines attaques sont infondées, il n'en demeure pas moins qu'elle se doit de répondre aux questions légitimes qui se posent, en vue d'accroître l'efficacité et la rationalisation de l'ensemble des autorités administratives indépendantes – un sujet d'actualité.

Je termine en abordant la situation de deux écoles publiques d'ingénieurs soutenues par le programme 217 : l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) et l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE). Plusieurs rapports l'ont montré, le nombre d'ingénieurs formés devra fortement augmenter au cours des prochaines années pour répondre aux défis de la transition écologique, énergétique et numérique, mais aussi à ceux de la réindustrialisation. Pour ce faire, l'ENPC et l'ENTPE sollicitent de manière constante auprès de leur tutelle un renforcement significatif de leurs moyens, afin de développer des formations et des travaux de recherche. Hélas, la subvention pour charges de service public des deux écoles sera quasiment stable en 2026, tandis que leurs effectifs sous plafond devraient diminuer de 2 ETP dans chaque école. À cet égard, le secrétaire général du pôle ministériel a reconnu que leurs projets de développement ne pourraient être engagés dans l'immédiat pour des raisons budgétaires.

La réduction des dépenses publiques est certes une nécessité absolue, mais l'investissement dans le capital humain, en l'occurrence au travers de la formation d'ingénieurs de haut niveau, répond aussi aux attentes de nos entreprises et aux besoins de notre économie. La réussite de la transition écologique et de la réindustrialisation passe par un réarmement scientifique et technique de notre tissu économique ; l'ENPC comme l'ENTPE peuvent y contribuer. Si des gains d'efficacité peuvent toujours être escomptés, il apparaît que le développement des capacités de formation des deux écoles ne pourra faire l'économie d'un accompagnement plus marqué de leur tutelle.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Julie Lechanteux (RN). Nous sommes réunis pour confronter nos approches budgétaires au sujet de la protection de nos paysages, de la conduite de nos politiques de développement durable et, sujet majeur, de la prévention des risques.

Sur le premier point, les députés du groupe Rassemblement national auront à cœur de défendre la feuille de route exposée par Marine Le Pen lors de l'élection présidentielle de 2022, c'est-à-dire la défense de notre patrimoine naturel et de nos territoires contre les absurdités de l'écologie punitive et des directives européennes, qui massacrent nos régions. Sous couvert de transition vertueuse, nous constatons en effet le saccage de nos paysages par l'installation anarchique d'énergies renouvelables non pilotables, la dégradation de nos nappes phréatiques en raison du laxisme d'État face à la cabanisation, et la défiguration de nos littoraux par les objectifs délétères de l'éolien en mer. Alors que le gouvernement prévoit une baisse inédite des crédits alloués à la protection de la biodiversité, nous proposerons des transferts de financement pour revitaliser la politique française des sites, développer l'économie circulaire et soutenir la politique de l'eau.

Le deuxième volet interroge nos capacités de prévision et d'adaptation au changement climatique. Face à la démultiplication et à l'intensification des catastrophes naturelles, le renforcement de notre vigilance collective sera crucial. Nous accueillons favorablement la consolidation budgétaire du programme 181, en particulier en faveur du fonds Barnier et de la protection assurantielle du retrait-gonflement des argiles. Nous sommes néanmoins convaincus que la prévention dépend aussi d'une administration efficace, au sein de laquelle les responsabilités de chaque strate et des agences de l'État sont correctement identifiées et où chaque euro d'argent public investi permet de trouver des solutions pour renforcer la résilience de nos territoires.

C'est en vertu de ces principes que nous proposerons de réduire les crédits alloués à l'Ademe, l'Agence de la transition écologique, dont les missions devraient être réinternalisées afin de mettre fin au gaspillage d'argent public dans une communication décalée, inefficace et culpabilisante. Je le répète, l'efficacité de la dépense publique est une priorité. Or nous constatons depuis plusieurs années une fuite en avant des dépenses de fonctionnement, à tous les niveaux. Comment justifier auprès des Français qu'ils doivent consentir à une année blanche, mais accepter la revalorisation des crédits alloués à des études idéologiques et condescendantes du ministère de la transition écologique ?

Face à ces absurdités, notre groupe défendra des amendements visant à corriger cette dérive de l'action publique, qu'il faut recentrer sur sa mission initiale. Cela vaut aussi pour la CNDP et la CRE : il est grand temps de réexaminer l'organisation de notre service public, pour viser l'efficacité.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je me réjouis des objectifs fixés dans les programmes 113, 159 et 217, qui traduisent un engagement en faveur de la protection de nos ressources naturelles, de la gestion intégrée de la ressource en eau, de la restauration de la

biodiversité et de l'extension des aires protégées. Ces priorités répondent à des enjeux essentiels pour l'avenir de nos territoires, même si les moyens alloués doivent être à la hauteur pour que ces ambitions produisent leurs effets.

Or le programme 113 voit ses crédits de nouveaux diminuer en 2026, de 5 % en crédits de paiement et de 8 % en autorisations d'engagement – une trajectoire qui interroge. Certaines baisses s'expliquent, par exemple par la fin du plan triennal Grand Gibier, mais le recentrage des priorités stratégiques ne doit pas masquer un affaiblissement de notre capacité d'action.

La réduction des crédits affecte directement la mise en œuvre de la SNB 2030, laquelle ne pourra atteindre ses objectifs sans l'allocation de moyens à la hauteur de ses ambitions. Nous comprenons que la contrainte du déficit impose une rationalisation de son déploiement, mais c'est au risque d'en atténuer l'impact réel sur le terrain.

Le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), dont je préside le bureau, avait formulé un avis sur cette stratégie il y a plus de deux ans. Nous y soulignons l'insuffisance de la programmation temporelle et financière des actions et suggérons la création de nouveaux leviers de financement. Parmi nos propositions figurait notamment l'affectation d'une partie du produit de la taxe sur l'éolien en mer en zone économique exclusive (ZEE) à la protection de la biodiversité marine. Quel regard portez-vous sur cette piste, madame la rapporteure pour avis ?

S'agissant du Conservatoire du littoral, il figurait sur la liste des organismes condamnés à disparaître. Quelle hérésie quand on sait qu'il assure la protection de 15 % de notre linéaire côtier ! Chaque année, ce sont ainsi entre 2 500 et 3 500 hectares supplémentaires qui sont protégés, par acquisition ou affectation, afin de préserver les zones les plus exposées. Eu égard à l'accélération de l'érosion des littoraux de toutes nos façades maritimes, la mission de cet opérateur est cruciale. Je salue donc la légère revalorisation de sa principale ressource, issue de la taxe sur les engins maritimes à usage personnel, portée à 42,5 millions d'euros en 2026. C'est un signal positif car le plafond de cette taxe n'avait pas été relevé depuis plusieurs années, mais l'évolution demeure modeste au regard des besoins.

Un mot, enfin, sur la politique de l'eau, qui vise à concilier gestion quantitative et amélioration de la qualité des milieux. La poursuite du plan Eau en 2026 s'accompagnera d'un relèvement du plafond des recettes des agences de l'eau, afin de soutenir la modernisation des réseaux d'eau et d'assainissement. Entrée en vigueur cette année, la réforme des redevances doit, elle, renforcer la démarche entreprise concernant la pollution et encourager l'amélioration de la performance des services. Pour avoir conduit les travaux du CNML sur la qualité des eaux côtières, c'est un sujet auquel je suis particulièrement attentive : les épisodes de contamination virale, lors de l'hiver 2023, ont révélé des fragilités dans notre système. Madame la rapporteure pour avis, ne serait-il pas pertinent de renforcer l'évaluation des actions conduites par les agences de l'eau ?

En tout état de cause, les députés du groupe EPR donneront un avis favorable aux crédits de l'ensemble de la mission.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). La semaine dernière, la ministre Monique Barbut s'est dite fière du budget de l'écologie, qui n'est, selon elle, pas sacrifié. Il est pourtant gelé alors même que nous faisons face au plus grand défi que l'humanité ait jamais eu à relever : l'effondrement du seul écosystème dans lequel nous puissions vivre.

En France, plus de deux tiers des zones humides ont disparu et une espèce sur cinq est menacée d'extinction, ce qui correspond, rien que pour l'Hexagone, à 14 % des mammifères, à 24 % des reptiles, à 23 % des amphibiens, à 32 % des oiseaux nicheurs et à

19 % des poissons d'eau douce. Mais cela n'empêche pas le gouvernement Lecornu 2 de baisser le programme 113 de 33 millions d'euros supplémentaires, celui-ci représentant désormais moins de 2 % du budget de la mission, un chiffre complètement dérisoire. Pourtant, l'Igedd et l'IGF estimaient qu'il était vital d'augmenter les moyens, afin de respecter la SNB. Autant dire que celle-ci est maintenant jetée aux orties – pour peu qu'il en reste.

Les opérateurs perdent, eux, quarante-deux postes, dont seize pour l'Office français de la biodiversité, qui était déjà attaqué politiquement et physiquement, et vingt-cinq pour le Cerema, alors qu'il ne disposait déjà pas des moyens suffisants pour remplir sa mission d'accompagnement technique des collectivités dans l'adaptation au changement climatique. Collectivités qui, elles, perdent de toute façon 5,3 milliards d'euros de dotations, dont 1,3 milliard en raison de la suppression de la CVAE – cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises. Ce sont autant de projets de restauration des rivières, de renaturation urbaine ou de préservation des zones naturelles qui ne verront pas le jour.

La politique écologique du gouvernement garde donc sa ligne, punitive pour les ménages, laxiste pour les pollueurs. Tandis que la taxe sur les déchets augmente de 10 %, celle sur les plastiques, nouvellement créée, ne finance aucune transition et ne sert qu'à compenser les pénalités européennes dues à notre retard colossal en matière de recyclage.

Mais nous distribuons toujours 211 milliards d'euros d'aides publiques aux grandes entreprises, sans aucune contrepartie écologique. Bernard Arnault et ses copains peuvent continuer à polluer tranquillement avec leurs jets privés, leurs yachts et, surtout, leurs investissements massifs dans les industries polluantes – le tout en participant deux fois moins à l'effort fiscal que le reste de la population, qui subit pourtant leur pollution massive. Oxfam nous en informe ce matin : 308 milliardaires polluent autant que 118 pays.

En résumé, ce budget nous envoie dans le mur de la sixième extinction des espèces. Il asphyxie les acteurs de terrain, abandonne la biodiversité et prive les collectivités des moyens d'agir. Face à l'effondrement du vivant, on ne peut se contenter de gérer la pénurie : il faut changer de cap. La dette écologique est mesurable au nombre de catastrophes climatiques, de destructions d'écosystèmes, d'extinctions d'espèces, et elle est bien plus dangereuse que la dette financière. La Cour des comptes le rappelle, l'inaction climatique nous coûtera 300 milliards d'ici à 2050.

En 2023, les économistes Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz estimaient qu'il fallait consacrer entre 25 et 34 milliards d'euros supplémentaires par an pour la transition écologique. Dès que nous serons au pouvoir, nous investirons 50 milliards immédiatement pour remettre la France sur les rails de la bifurcation écologique. En attendant, le gouvernement préfère relancer l'armement, le nucléaire et cajoler les milliardaires, plutôt que de préserver nos conditions de survie collective.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Mes collègues socialistes et moi ne pouvons que déplorer la baisse, pour la deuxième année consécutive, des crédits affectés au programme 113. Déjà en recul de 150 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 50 millions en crédits de paiement en 2025, sa dotation diminue encore de 30 millions en AE et de 20 millions en CP, ce qui équivaut à une réduction de 8 %.

Cette sous-dotation durable a pourtant des conséquences directes sur nos écosystèmes, nos paysages et la qualité de notre eau. Elle altère l'objectif de renaturation, qui s'inscrit dans la logique « éviter, réduire, compenser », laquelle est destinée à reconstituer une chaîne biologique et un équilibre des écosystèmes. Elle compromet les actions de sensibilisation du public, qui sont très importantes pour l'acceptation de la transition écologique. Et elle met à mal les actions d'adaptation au changement climatique.

Face à la crise écologique que nous connaissons, les programmes de la mission devraient voir leur dotation tripler et non stagner, voire diminuer. S'agissant aussi bien des moyens que des effectifs, ce budget n'est pas à la hauteur de l'urgence. Les missions des opérateurs de l'État, tels que l'OFB ou le Cerema, se multiplient, mais sans que leurs enveloppes évoluent. La suppression de 29 ETP fragilise la réalisation des objectifs du programme 113. Ces effectifs contribuent pourtant très largement à la protection de la biodiversité sur tout le territoire français et veillent quotidiennement à la surveillance, à la gestion et à la préservation des milieux naturels. Nous demandons donc le rétablissement des postes.

En définitive, ce budget va à contresens des ambitions écologiques que notre pays devrait avoir, mais nous pouvons l'améliorer. J'espère y parvenir avec vous ce matin.

M. Jean-Yves Bony (DR). Les programmes 113, 159 et 217 font tous, à des degrés divers, les frais de la contraction budgétaire, exigée par la situation de nos finances publiques. Comme cela a été dit, le programme 113 est concerné, entre autres, par la baisse du fonds Vert et la réduction des effectifs de l'OFB. Si le programme 159, à périmètre constant, voit aussi sa dotation diminuer, nous saluons néanmoins l'engagement de crédits en faveur des nouveaux supercalculateurs de Météo-France, lesquels permettront des progrès notables dans des domaines aussi divers que la prévision météorologique, l'optimisation du trafic aérien ou encore la préparation de nos forces armées dans les théâtres extérieurs. Quant au programme 217, financièrement le plus conséquent, il représente un peu plus de 3 milliards d'euros, essentiellement consacrés aux dépenses de personnel de plusieurs ministères, aux administrations et aux opérateurs impliqués dans la transition écologique, la politique du logement et la cohésion territoriale.

Comme vous, monsieur le rapporteur pour avis, nous apprécions les principes avec lesquels la réduction du nombre d'ETP a été pensée. Comme vous, nous estimons qu'une meilleure organisation et un recours accru aux avancées technologiques récentes doivent permettre de réduire la voilure sans grever la qualité des services rendus par les agents.

De même, l'obtention de marges de manœuvre grâce à la réduction des effectifs peut nous conduire à redéployer nos efforts sur les métiers à haute compétence technique et scientifique, qui sont indispensables et qui font l'objet d'une concurrence de plus en plus asymétrique de la part du secteur privé. Je me réfère ici aux constats effectués par la précédente rapporteure pour avis, Lisa Belluco, qui avait pointé le décalage progressif des agents publics par rapport au privé. Gels successifs des salaires, faibles perspectives d'évolution, aplatissement de la pyramide des rémunérations : les agents qui dépendent de cette mission souffrent de maux partagés par nombre de leurs collègues de la fonction publique, toutes affectations confondues. Le rapport de notre collègue notait qu'en quinze ans, la rémunération des agents du pôle ministériel est devenue 30 % inférieure à celle du privé, à poste équivalent. Cette situation conduit à un recours toujours accru à la contractualisation, un fonctionnement qui n'est pas exempt de défauts. Ce diagnostic ne saurait être ignoré dans notre réflexion collective sur l'évolution de la fonction publique et de ses effectifs.

Enfin, je vous remercie, monsieur le rapporteur pour avis, de vous être intéressé aux écoles publiques d'ingénieurs, qui fournissent nombre des profils techniques dont nous avons plus que jamais besoin pour relever les défis écologiques et de la réindustrialisation. Nous sommes d'accord, nos efforts pour le redressement de nos finances publiques ne doivent pas nous conduire à faire des choix coûteux pour l'avenir.

Mme Marie Pochon (EcoS). Pire que le scénario du pire : « La Terre vient d'enfanter ce qu'elle sait faire de pire. » Ce sont les mots d'un agroclimatologue sur le cyclone Melissa, l'une des pires catastrophes météorologiques, et sans nul doute humanitaires, qui a

dévasté cette nuit la Jamaïque à 300 kilomètres par heure. L'ouragan s'est intensifié en stagnant sur l'eau anormalement chaude de l'océan – ouragan dont les vents sont rendus plus rapides et les précipitations plus importantes par le taux d'humidité, lui-même lié à la hausse de la température de l'air. Et nous ne sommes qu'à 1,4 degré de réchauffement ; les 3 degrés sont pour la fin du siècle...

D'ici là, nous aurons beaucoup de choses à vivre. Le taux de disparition des espèces est entre 100 et 1 000 fois supérieur au taux naturel d'extinction. Les trois quarts des vertébrés ont ainsi disparu en cinquante ans : c'est ce que les scientifiques appellent la sixième extinction de masse. À ce jour, 75 % des écosystèmes mondiaux sont altérés par l'activité humaine ; en France, par exemple, deux tiers des zones humides ont disparu. Pire que le scénario du pire !

Face à cela, on peut se dire que d'autres font pire que nous et donc continuer de flécher l'argent public vers les aides à la construction, l'usage des pesticides, les projets routiers, de lever les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et surtout de ne pas toucher au mode de vie de certains privilégiés qui ont votre oreille. Ou bien on peut penser à la protection de la biodiversité, c'est-à-dire à l'atténuation et à l'adaptation face aux défis climatiques et en tenant compte des limites planétaires dans nos politiques publiques, afin de protéger le plus grand nombre. Qu'il s'agisse de l'eau, de la biodiversité, de l'expertise météorologique, de la prévention des risques, de la transition, nous, écologistes, faisons résolument le deuxième choix.

Suite logique de la suppression, en vingt ans, de 8 000 postes relevant du ministère de l'écologie – une orientation qui nous prépare à bien pire que le scénario du pire –, vous prévoyez des coupes budgétaires et de nouvelles destructions de postes au sein du Cerema et de l'OFB. En réponse, nous proposerons de renforcer les crédits alloués à l'Office, afin de renforcer les moyens des polices de l'eau et de l'environnement, et de réaffecter les budgets nécessaires à la réalisation du futur plan national de restauration, notamment en soutenant les parcs nationaux. Nous proposerons aussi d'augmenter les moyens du réseau des conservatoires d'espaces naturels ; du Cerema, pour son rôle dans l'adaptation au changement climatique ; de Météo-France ; de l'IGN. Nous proposerons de stabiliser la masse salariale du ministère de la transition écologique et de revenir sur les douze suppressions de poste que vous prévoyez dans les agences de l'eau. Enfin, nous proposerons l'instauration de zones tampons pour réduire la propagation des produits phytosanitaires.

La Terre est en train d'enfanter ce qu'elle sait faire de pire. Nous appelons cette assemblée, au travers de nos amendements somme toute raisonnables et de bon sens – même si nous n'avons guère d'espoir –, à faire émerger ce qu'elle peut faire de meilleur pour y faire face.

M. Hubert Ott (Dem). Pour bien situer votre travail et vos rapports, il est nécessaire de rappeler que la France se distingue en Europe pour son impressionnante diversité de paysages et donc de milieux de vie, marqués chacun par des influences climatiques propres et des caractéristiques topographiques distinctes. Ce patrimoine contribue puissamment à notre attractivité, y compris pour nos propres habitants. En lien avec un tel territoire, nous bénéficions d'une biodiversité remarquable, propice à une imbrication impressionnante de milieux et d'écosystèmes variés, qui sont d'ailleurs bien souvent liés à une gestion historique des milieux par l'homme, particulièrement les éleveurs, les agriculteurs et les forestiers.

L'autre dimension réside dans la présence de l'eau, qui accomplit son cycle en traversant cette complexité paysagère et en y ménageant des réservoirs précieux, pouvant prendre de nombreuses formes que l'on qualifie généralement de zones humides. C'est un facteur multiplicateur de la biodiversité.

Ce patrimoine vivant, il est impératif d'en mesurer la valeur et, par conséquent, de s'astreindre aux mesures nécessaires pour en garantir la pérennité, afin de permettre au monde de demain d'en bénéficier également et de pouvoir y puiser la force de nos résiliences. À ce titre, il me paraît absolument vital de consolider la stratégie nationale pour la biodiversité, qui témoigne d'une volonté concrète d'agir. Prenons donc garde à toute baisse, même de 5 %, des crédits consacrés au programme *Paysages, eau et biodiversité*. Le constat est implacable ; l'effondrement des espèces depuis un demi-siècle nous oblige à cette rigueur.

Je note que les crédits du ministère de la transition écologique seront globalement préservés, ce qui est appréciable dans un contexte budgétaire compliqué, mais aussi que la Cour des comptes souligne la nécessité de mener des investissements, dans un contexte de hausse des coûts des dommages environnementaux.

N'oublions pas davantage que le plan Eau doit, lui aussi, impérativement se poursuivre, cette ressource étant essentielle et certainement l'une des plus menacées par les évolutions climatiques en cours. De la même manière, gardons à l'esprit que l'intégrité de nos réservoirs humides a beaucoup souffert des nombreux aménagements qui ont marqué la fin du siècle dernier, certains étant encore en cours.

Je n'ai pas abordé l'ensemble des enjeux listés dans vos rapports, mais j'en salue la qualité et me félicite de votre souhait de préserver les dispositifs utiles. De même, je vous remercie de l'attention que vous portez à la situation des agents du service public, à leurs compétences et à l'attractivité des emplois. C'est l'occasion pour moi de saluer leur engagement au service des politiques publiques indispensables pour bâtir notre avenir.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Les avis de nos rapporteurs montrent que la rigueur budgétaire est certes indispensable, mais qu'elle s'impose toujours au détriment de l'écologie. C'est peut-être un raccourci, mais toujours est-il que les crises écologiques et le changement climatique s'accélèrent et s'intensifient alors que les moyens budgétaires pour la protection du vivant diminuent. Les chiffres que présentez, notamment ceux relatifs au programme 113, ne traduisent pas seulement l'impact budgétaire ; ils révèlent également un problème structurel.

Nous voulons avancer dans la lutte contre le dérèglement climatique. Nous élaborons des plans ambitieux sans pour autant donner les moyens aux services publics d'appliquer ces politiques. Je refuse de croire que ces objectifs pluriannuels face à l'enjeu écologique ne relèvent que de l'affichage.

Il est facile de considérer ces politiques comme trop coûteuses et d'en contester la rentabilité, alors que celle-ci s'inscrit dans le temps long, compte tenu des coûts évités, notamment les coûts liés aux retards de nos actions. Chaque plan de prévention en matière de santé environnementale représente, à ce titre, autant d'économies futures. Ainsi, une transition retardée entraînerait près de 1 100 milliards d'actifs échoués cumulés entre 2030 et 2050, soit près de 50 milliards par an ; elle coûterait près de 1,5 point de PIB en 2030 et de 5 points en 2050.

Derrière ces missions environnementales se cache une question de santé publique. La qualité de l'eau, la préservation des sols et de l'air, la protection des écosystèmes et la lutte contre la pollution sont intimement liées à la santé humaine. Les scientifiques parlent désormais d'une seule et même santé, le système *One Health*. La dégradation des milieux naturels favorise le développement des maladies respiratoires et des zoonoses, les contaminations, les crises alimentaires, le stress hydrique.

C'est pourquoi il est temps de changer de paradigme. Les politiques de l'eau, de la biodiversité et du paysage doivent être intégrées dans une véritable stratégie nationale de

santé-environnement, au même titre que la santé publique. Comment améliorer la prise en compte sur le plan politique, humain et financier de ces questions trop souvent laissées de côté ? Quels outils de suivi et d'information pourraient y contribuer ? En somme, comment passer d'une logique de réparation à une logique d'investissement préventif ?

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous en venons aux questions des autres députés.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Le président de la République, Emmanuel Macron, s'était engagé, via le plan Eau annoncé en 2023, à augmenter, d'une part, la redevance pour pollutions diffuses (RPD), d'autre part, la redevance pour prélèvement sur la ressource en eau.

Depuis deux ans, les gouvernements successifs ne respectent pas cet engagement. Face à l'augmentation des redevances acquittées par les autres usagers, les agriculteurs ont accepté cette hausse en amont pour ne pas être accusés de moins contribuer à la politique de l'eau.

Ces augmentations auraient permis de rétablir un équilibre alors que l'agriculture est fortement pointée du doigt, en raison de sa faible contribution tant au principe selon lequel l'eau paie l'eau qu'à celui du pollueur-payeur. En ne relevant pas ces redevances, le gouvernement met en difficulté les directeurs des agences de l'eau qui se battent au quotidien pour assurer un équilibre entre les usagers de l'eau. Comment ces agences peuvent-elles continuer à soutenir les agriculteurs alors que leurs moyens budgétaires sont insuffisants ?

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Nombre d'entre vous ont relevé que les crédits du programme 217 diminuaient, notamment en raison de la suppression de 216 ETP. Ce programme se trouve au cœur d'injonctions contradictoires : il faut mettre en œuvre la transition écologique tout en participant à l'effort de réduction du déficit public. Au 31 décembre, le pôle ministériel chargé de la transition écologique comptera 34 216 ETP. Ce programme plus technique qui retrace les effectifs suscite néanmoins des observations quant aux moyens à mobiliser.

Dans le rapport d'information sur l'adaptation de la politique de l'eau au défi climatique, nous avons proposé, de manière consensuelle, de relever les redevances et d'élargir l'assiette de la redevance pour pollutions diffuses aux substances per- ou polyfluoroalkylées (PFAS). Je constate qu'il n'en est rien. Il est également nécessaire de mener des actions préventives.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Le constat est unanime : la biodiversité s'effondre, les sites et les paysages doivent être protégés.

Madame Ferrer, nous sommes d'accord, il faut augmenter les moyens des agences de l'eau en supprimant leur plafond de recettes, afin qu'elles puissent financer l'ensemble des actions à mettre en œuvre. Il faut également investir massivement pour lutter contre les futures pollutions aux PFAS.

S'agissant des ZEE, il est nécessaire de développer les énergies renouvelables tout en préservant la biodiversité dans les océans. Nous avons dépassé la septième limite planétaire, l'acidification des océans. Or sans plancton ni faune océanique, toute la chaîne alimentaire sera menacée. Il faut agir dès aujourd'hui.

L'écologie est loin d'être punitive, elle vise à nous protéger. Nous devons investir pour protéger les sites et les paysages, notamment les grands sites. Nous devons également renforcer les moyens des agences de l'eau afin d'atteindre les objectifs du plan Eau qui se traduisent concrètement sur le terrain.

Article 49 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons à l'examen des amendements, en commençant par ceux relatifs aux programmes 113 et 159.

Amendement II-CD77 de M. Bérenger Cernon

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Cet amendement vise à augmenter significativement les crédits alloués à l'action 07, *Gestion des milieux et biodiversité*, afin de lutter contre les polluants particulièrement persistants comme les PFAS.

La qualité de l'eau est un enjeu vital pour la santé publique, mais aussi pour la biodiversité et la résistance des écosystèmes aquatiques. Or la qualité de l'eau se dégrade : dans de nombreuses communes, elle n'est plus potable.

Les politiques publiques ne sont pas suffisamment efficaces pour lutter contre la contamination persistante par les PFAS. Ce sont des perturbateurs endocriniens, cancérigènes et très résistants – ils persistent dans de nombreux milieux et dans les sources d'eau potable. Selon une étude récente de l'UFC-Que choisir et de Générations futures, ces polluants éternels ont été détectés dans vingt-neuf des trente prélèvements d'eau potable réalisés, y compris dans des grandes villes comme Paris, Lyon et Bordeaux. Il y a urgence à agir.

Par ailleurs, les contrôles réglementaires n'intègrent pas la recherche d'acide trifluoroacétique (TFA), un résidu de pesticide présent partout dont les effets sur la santé pourraient être catastrophiques.

Voilà pourquoi nous voulons absolument agir. Malgré la multiplication des alertes sanitaires et écologiques, les crédits dédiés à la gestion de l'eau et à la lutte contre ces pollutions ne cessent de diminuer. Les AE de l'action 07 ont ainsi baissé de 7,6 % et les CP de 4,1 %, ce qui traduit un désengagement absolument inacceptable de l'État dans ce contexte d'urgence écologique et sanitaire.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Je partage pleinement votre position. En 2026, la redevance pour pollutions diffuses pourrait rapporter 100 millions. Comme les crédits alloués à la SNB diminuent de 26,7 millions, j'ai déposé un amendement visant à les maintenir à hauteur des crédits de 2025 ; j'espère que cette proposition fera l'unanimité. Par la suite, il faudra dégager de nouveaux moyens. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD78 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement vise à mettre fin au scandale des fuites d'eau en France. En effet, 20 % de l'eau potable est perdue en raison de réseaux vétustes, soit l'équivalent de la consommation de 18 millions de personnes, un nombre plus important que l'ensemble de la population de l'Île-de-France. En 2024, près de 200 services d'eau affichaient un rendement inférieur à 50 %. En Guadeloupe, il est tombé à 32 %, forçant les habitantes et les habitants à subir des tours d'eau.

Ce n'est pas une fatalité, c'est une faute politique. Depuis des années, on laisse les canalisations vieillir sans les entretenir, alors même que la fonte des tuyaux a une durée de vie limitée. Résultat, alors que la France connaît des sécheresses à répétition, on gaspille un cinquième de notre eau potable.

Notre amendement fixe enfin un rythme minimal de rénovation des réseaux avec une priorité donnée aux territoires ultramarins. Il prévoit une dérogation pour les réseaux

performants et un financement immédiat de 200 millions d'euros, premier pas vers un plan de rénovation plus ambitieux.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. L'amendement CD222 que j'ai déposé vise à augmenter les crédits alloués aux agences de l'eau de 125 millions, soit la somme correspondant à l'engagement pris par le gouvernement dans le cadre du plan Eau et répondant aux besoins des agences. Je vous invite à retirer votre amendement au profit du mien.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD222 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un amendement de repli après le rejet en commission des finances de l'amendement qui visait à relever le plafond de recettes. Il tend à assurer la mise en œuvre effective du plan Eau, en augmentant les crédits alloués aux agences de l'eau de 125 millions d'euros, conformément à leur demande.

La commission adopte l'amendement

Amendement II-CD49 de Mme Lisa Belluco

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis favorable, d'autant que l'augmentation du plafond des recettes des agences de l'eau est moins importante que prévu.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD57 de M. Sébastien Humbert

M. Sébastien Humbert (RN). L'amendement vise à augmenter de 1 million d'euros le financement des agences de l'eau par un transfert de crédits à partir de l'action 07 du programme 217.

Alors qu'elles mettent en œuvre leur 12^e programme, les agences de l'eau font face à plusieurs défis, parmi lesquels le soutien à la mise en conformité des installations d'assainissement non collectif en milieu rural. Dans ces territoires, caractérisés par un habitat dispersé, les habitants disposent le plus souvent de systèmes d'assainissement individuel. Dans de nombreux cas, l'assainissement non collectif est la seule solution soutenable financièrement. On estime qu'entre 4 et 5 millions d'habitations sont dotées de ce système, ce qui représente environ 20 % de la population française. Compte tenu des coûts considérables liés à l'installation ou à la maintenance d'un tel dispositif – entre 10 000 et 15 000 euros –, le nombre d'amendes délivrées par les services publics d'assainissement non collectif (spanc) est en forte augmentation. Il est donc urgent de mieux soutenir les particuliers en renforçant les aides à la mise aux normes et en veillant à ce qu'elles soient plus largement diffusées et accessibles.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis défavorable. Nous venons de voter des amendements renforçant les moyens des agences de l'eau ; les Spanc bénéficieront également de cette augmentation.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD162 de M. Charles Fournier

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à créer un fonds d'expérimentation territoriale des droits de la nature et de la gouvernance des fleuves. Il s'agit d'une préconisation que nous formulerons dans le cadre de la mission d'information sur l'état des cours d'eau.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD76 de M. Bérenger Cernon et II-CD93 de Mme Julie Ozenne (discussion commune)

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Par cet amendement, nous proposons un renforcement massif des crédits pour la restauration des espaces naturels. Le vivant est au bord du gouffre. Alors que 86 % des Français savent que leur avenir dépend de la biodiversité, nous la regardons s'effondrer sans rien faire, à un rythme alarmant : 31 % des oiseaux communs ont disparu en trente-quatre ans et seulement 20 % des habitats sont en bon état.

Les causes sont connues : l'agriculture intensive, la pollution, l'urbanisation galopante qui, combinées au dérèglement climatique, mettent en péril la sécurité alimentaire, sanitaire, économique et sociale.

La dégradation des écosystèmes affaiblit nos bassins de vie et réduit leur résilience. L'artificialisation croissante des sols provoque des inondations meurtrières, qui se multiplient, en empêchant ces sols d'absorber les fortes précipitations.

Selon France nature environnement, 95 % des Françaises et des Français réclament une mobilisation forte pour protéger et restaurer la biodiversité. Pourtant, nous en sommes loin. C'est pourquoi nous proposons de changer de cap en investissant massivement dans la restauration des espaces naturels.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Je suis tout à fait d'accord : nous devons augmenter massivement les crédits et les investissements en faveur de la défense de la biodiversité et de la nature. Je vous demande néanmoins de retirer votre amendement au profit du mien, qui vise à maintenir les crédits alloués à la SNB à leur niveau de 2025.

La commission rejette l'amendement II-CD76 et adopte l'amendement II-CD93.

Amendement II-CD89 de Mme Chantal Jourdan

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement vise à augmenter de 1 million le budget des opérateurs de l'État du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité*, dont le PLF prévoit une réduction drastique des effectifs. En particulier, les dépenses de fonctionnement de l'action 07, *Gestion des milieux et biodiversité*, diminuent.

Le schéma d'emploi du programme 113 pour l'année 2026 prévoit la suppression de vingt-neuf ETP, pourtant indispensables à la protection et à la restauration de la biodiversité sur l'ensemble du territoire ; la réalisation des objectifs du programme s'en trouve compromise.

Cette augmentation des crédits, essentielle dans un contexte d'effondrement de la biodiversité, vise à garantir la continuité des missions de l'OFB, des agences de l'eau, des parcs nationaux, du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) et de l'établissement public du Marais poitevin.

Suivant l'avis de la rapporteure pour avis, la commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD79 de Mme Anne Stambach-Terreñoir

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Cet amendement vise à augmenter significativement les crédits alloués à l'OFB. Alors que les alertes se multiplient sur l'effondrement du vivant, l'OFB est confronté non seulement à une baisse de ses moyens, mais également à des attaques politiques et physiques d'une gravité inédite. En 2024, son antenne à Brest a été incendiée, les locaux dégradés, des agents menacés – certains ont même été mis en danger.

Pire encore, des responsables politiques de premier plan, comme François Bayrou et Laurent Wauquiez, ont publiquement mis en cause ses missions, contribuant ainsi à légitimer les violences à son encontre.

Cette pression vise à affaiblir la police de l'environnement, pourtant indispensable pour faire respecter le droit de l'environnement, protéger les sols, l'eau, la biodiversité, et répondre aux urgences climatiques et écologiques. Pour notre part, nous refusons que les agents publics confrontés à la haine soient abandonnés par l'État, alors qu'ils ne font qu'appliquer la loi au service de l'intérêt général.

Pour rappel, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) et le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) ont martelé que les crises du climat et de l'effondrement de la biodiversité s'alimentaient mutuellement et qu'on devait les traiter simultanément.

Afin de faire face à ces défis, nous proposons de créer 80 emplois supplémentaires au sein de l'OFB pour renforcer la surveillance des milieux naturels et la mobilisation citoyenne autour de la préservation de la biodiversité, et assurer la police de l'environnement.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis favorable, d'autant plus que certains de mes amendements relatifs à ce sujet ont été déclarés irrecevables.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD199 de Mme Graziella Melchior

Mme Graziella Melchior (EPR). Cet amendement vise à accroître légèrement les crédits consacrés à l'OFB, afin notamment de renforcer ses moyens dans le domaine de l'éducation à l'environnement. De manière directe, il a sous sa responsabilité la gestion des aires éducatives et, de manière indirecte, il finance, par exemple, la Fabrique des communs pédagogiques qui soutient les initiatives de classe en extérieur, dite dehors.

La classe dehors consiste pour un enseignant à donner son cours au contact de la nature, quelle que soit la discipline. Elle constitue une formidable occasion pour reconnecter les enfants avec la nature et leur territoire, et leur faire prendre conscience des enjeux liés à la protection de la biodiversité. Elle est aussi une réponse à la surexposition aux écrans ainsi qu'aux problèmes de santé mentale des jeunes.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis favorable, mon amendement ayant été déclaré irrecevable.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Cet amendement est pertinent : il faut développer les aires éducatives. Néanmoins, l'adoption de l'amendement de Mme Jourdan permettra de financer cette mesure. Je suggère son retrait.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Nous voterons pour cet amendement. Je déplore le rejet du précédent car les besoins de l'OFB, qui a perdu des effectifs, sont colossaux. Son existence est menacée alors que sa mission est essentielle dans le contexte de la sixième extinction des espèces. Je suis dépitée qu'on se contente de modestes augmentations de crédits – Mme Panonacle vient même de nous dire que c'était encore trop ! Nous ne sommes pas à la hauteur des enjeux.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD158 de Mme Mélanie Thomin

Mme Mélanie Thomin (SOC). Cet amendement vise à renforcer de 10 millions les moyens budgétaires du Conservatoire du littoral, dont nous saluons l'action, contrairement à d'autres groupes parlementaires qui proposent sa suppression.

Il bénéficie d'une taxe affectée, la Taemup ; nous aurons l'occasion de débattre de sa réforme au cours de la discussion budgétaire.

Le Conservatoire, qui a fêté ses 50 ans, est devenu un opérateur de l'État et un acteur de terrain incontournable, qui œuvre en partenariat avec les collectivités locales et les chambres d'agriculture pour préserver les espaces littoraux sensibles et les sites naturels. Son rôle est crucial dans la préservation des zones littorales et du patrimoine maritime face à l'accélération des aléas climatiques, en particulier la montée du niveau de la mer, l'érosion du trait de côte et la multiplication des tempêtes.

Les crédits supplémentaires proposés lui permettraient de poursuivre ses actions de protection et de restauration, d'acquérir et de sécuriser de nouveaux espaces littoraux, et de garantir la résilience des côtes et des rivages face aux menaces environnementales. En effet, son budget est sous tension permanente car la mission de rachat et de réhabilitation du patrimoine maritime bâti, qui a été sous-évaluée, est très coûteuse.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis favorable. Le Conservatoire du littoral, dont le budget a insuffisamment augmenté, a besoin de ces crédits supplémentaires. La mission d'information sur l'état des cours d'eau formulera elle aussi des propositions en ce sens.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je soutiens cet amendement. Le Comité national du trait de côte est très sensible aux actions menées par le Conservatoire. La situation, déjà catastrophique – environ 500 communes sont affectées par l'érosion –, s'aggraverait s'il ne pouvait plus acquérir des espaces pour renaturer.

Mme Mélanie Thomin (SOC). Le Conservatoire du littoral mène une action efficace pour préserver les sites naturels sensibles. Nous devons engager une réflexion importante sur la protection des infrastructures du patrimoine maritime bâti dont l'État se désengage – cette mission est sous-évaluée. Leur entretien très coûteux est désormais à la charge soit des collectivités locales, soit du Conservatoire. Il est nécessaire de disposer de moyens financiers importants pour réinventer leurs usages de demain.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD19 de M. Nicolas Thierry

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis favorable. Cet amendement vise à augmenter de 1,6 million les crédits alloués au réseau des conservatoires d'espaces naturels.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CD96 de Mme Julie Ozenne et II-CD58 de M. Sébastien Humbert (discussion commune)

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Les parcs nationaux contribuent de manière déterminante à atteindre les objectifs de protection forte des milieux terrestres et marins fixés par la stratégie nationale des aires protégées (Snap).

Ils constituent un élément clé des engagements pris par la France lors de l'accord de la COP15 dit Kunming-Montréal, destinés à mettre fin à la perte de biodiversité et à la restaurer. Ils joueront également un rôle majeur dans l'application du futur plan national de

restauration de la nature, qui a pour objectif de réduire les pressions sur la biodiversité, de protéger et de restaurer les écosystèmes. Ce plan doit être présenté par la France d'ici la fin de l'année 2026, afin de se conformer aux exigences du règlement européen sur la restauration de la nature.

M. Sébastien Humbert (RN). L'amendement vise à réduire de 1 million les crédits consacrés à la gestion des milieux et de la biodiversité, en particulier le budget des parcs nationaux. Dans le contexte budgétaire actuel, une maîtrise rigoureuse des dépenses publiques s'impose.

La progression significative des crédits alloués aux parcs nationaux, qui passent de 3,6 à 7,6 millions, justifie qu'une partie de ces dépenses soit reprogrammée ou décalée, sans remettre en cause le bon fonctionnement des établissements concernés.

Par ailleurs, la révision des chartes des parcs, annoncée dans le projet annuel de performances, n'est pas particulièrement urgente et ne nécessite pas de moyens supplémentaires importants.

En outre, la gestion financière de certains parcs naturels est pointée du doigt par les autorités comptables locales. Or l'usage des fonds publics doit faire l'objet d'une vigilance accrue.

Il est donc raisonnable, dans un souci de bonne gestion et d'efficacité de la dépense publique, d'ajuster à la marge cette augmentation afin de concentrer les moyens de l'État sur ses priorités essentielles, tout en préservant les missions fondamentales des parcs nationaux. Il est plus que jamais nécessaire de faire mieux et de gagner en efficacité.

Mme Julie Ozenne, rapporteur pour avis. Avis défavorable. Je n'ai pas compris l'objet de votre amendement qui conduirait à diminuer des crédits également affectés à la SNB. Par ailleurs, cette diminution pourrait compromettre certaines missions des parcs nationaux, comme la lutte contre les espèces invasives.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Votre délire anti-écologique vous aveugle. Dans un contexte d'effondrement du vivant et malgré un budget de renoncement écologique, vous estimez que c'est encore trop et qu'il faut faire davantage d'économies, notamment sur la préservation des milieux naturels, qui ne serait pas pour vous une mission essentielle de l'État.

Les deux tiers des zones humides ont disparu. Peut-être cela n'a-t-il pas de sens pour vous mais ces milieux sont indispensables non seulement au stockage de l'eau, alors que les sécheresses s'intensifient, mais également à la préservation de nombreuses espèces qui disparaissent à grande vitesse sur l'ensemble du territoire. Vous êtes complètement inconscients !

Mme Julie Lechanteux (RN). Au cas où vous l'auriez oublié, la dette de la France s'élève à 3 400 milliards d'euros. Depuis ce matin, nous avons adopté plus de 165 millions de dépenses supplémentaires.

Vu le contexte budgétaire, ces ressources ne doivent pas servir à financer des dépenses de fonctionnement. Il faut gérer les crédits de manière équilibrée, en réalisant des économies, ce que vous ne savez pas faire. Les Français demandent que des économies soient faites plutôt que d'être sans cesse mis à contribution.

M. Peio Dufau (SOC). Il faut un budget équilibré et juste fiscalement. Or le Rassemblement national propose tout l'inverse, bien loin de faire ce qu'il prétend.

Ne pas agir pour l'environnement aujourd'hui, c'est créer la dette de demain. Le dérèglement climatique que nous subissons est la conséquence d'un manque d'engagement international. Sans les mesures nécessaires, le problème sera repoussé et amplifié. Dépenser 1 euro maintenant peut en faire économiser 10 plus tard.

M. Sébastien Humbert (RN). Le principal rôle des parcs nationaux est de protéger le patrimoine naturel et la biodiversité. Mais il suffit de prendre l'exemple du Parc national de forêts, en Bourgogne, pour se rendre compte que ce n'est pas toujours le cas. Ce parc s'est en effet prononcé en faveur de projets éoliens, totalement contraires à la protection de la faune et de la biodiversité. Nombre d'espèces, comme le milan royal ou la cigogne noire, sont décimées à cause de ces outils de production énergétique inutiles – le facteur de charge atteint 15 % ! Les missions des parcs nationaux sont souvent mal identifiées. À partir du moment où vous autorisez la destruction de la biodiversité par idéologie, pourquoi continuer à mettre autant d'argent, alors que les résultats en matière de protection de la biodiversité sont largement biaisés ? Une baisse de leur budget se justifie donc tout à fait. On ne veut pas d'une politique socialiste qui dépense à tout-va.

M. Hubert Ott (Dem). Monsieur Humbert, vous racontez n'importe quoi. Vous mélangez tout et vous niez la compétence des gens qui travaillent dans ces domaines. Votre vision politique repose sur du rien ; c'est intellectuellement inadmissible. Vous trahissez les gens qui vous font confiance.

Quant à vous, madame Lechanteux, vous proposez, quand un gamin a quarante de fièvre, d'économiser le petit pognon qu'il faut mettre dans l'essence pour le conduire à l'hôpital.

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). On vit un grand moment : nos collègues du Rassemblement national sont en train de nous expliquer qu'en raison de leur opposition aux éoliennes, il faut arrêter de mettre de l'argent dans la préservation de la biodiversité et des milieux naturels. Nous sommes tous témoins de votre incompétence ! Vous prétendez faire ainsi des économies pour les Français qui les demandent. Mais la baisse de la biodiversité est la première cause de la baisse du rendement agricole, ce qui fait courir un risque à notre souveraineté alimentaire sur le long terme. Les PFAS rendent l'eau non potable : c'est bien de la santé de tous qu'il s'agit. Vous êtes complètement irresponsables ! En France, un cinquième des espèces sont menacées d'extinction à court terme ; les deux tiers des zones humides ont été détruites. Vous n'êtes pas à la hauteur.

M. Fabrice Barusseau (SOC). Collègues du RN, je voudrais vous mettre face à vos contradictions – ce ne sont ni les premières, ni les dernières. Il ne faudra pas venir faire du populisme à chaque intempérie et déplorer auprès des sinistrés qui auront les pieds dans l'eau ou leur toiture arrachée que l'État ne fait rien. Tout est lié. La préservation de la biodiversité, ce sont les économies de demain. Si nous n'agissons pas avec volontarisme dès maintenant contre le changement climatique, nous n'y arriverons pas.

M. Julien Guibert (RN). Chers collègues de gauche, lorsque vous irez à la rencontre des entreprises faire du populisme et agiter des drapeaux rouges, le poing en l'air, en disant « Camarades, on vous défend », n'oubliez pas que c'est à cause de toutes les taxes et surtaxes sur les industries que vous votez ici que certaines ferment leurs sites en France pour investir ailleurs. Ce sont autant de créations d'emplois en moins dans nos circonscriptions. Les chefs d'entreprise me disent clairement que toutes ces fermetures sont liées aux normes environnementales, qui ne sont plus tenables.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Les parcs naturels nationaux sont des espaces identifiés pour leur importance en matière de préservation de la biodiversité. Nous sommes tous conscients qu'il faudra mieux les gérer, pour les adapter aux risques climatiques – feux,

pénurie en eau – et préserver ce qui en fait des puits de biodiversité. Le sujet n’a rien à voir avec les éoliennes. Du reste, ce ne sont pas les éoliennes qui tuent majoritairement les oiseaux, mais les chats et les pesticides. Votre doctrine anti-éolienne vous aveugle. Ouvrez les yeux, d’autant que la majorité des électeurs, les vôtres compris, sont favorables aux éoliennes.

La commission adopte l’amendement II-CD96.

En conséquence, l’amendement II-CD58 tombe.

Amendement II-CD173 de Mme Julie Lechanteux

Mme Julie Lechanteux (RN). L’amendement vise à redonner des moyens indispensables à la politique nationale des paysages et du patrimoine naturel. Ces crédits financent la gestion, la protection et la valorisation de nos paysages remarquables, souvent emblématiques de l’identité de nos territoires. Ils permettent notamment d’obtenir le label Grand Site de France, dont nous connaissons tous les effets vertueux : attractivité touristique, revitalisation économique, préservation du cadre de vie et appropriation du patrimoine naturel par les habitants.

J’ai pu mesurer concrètement ces effets dans la cinquième circonscription du Var. Le tourisme évolue, il se détourne des concentrations artificielles pour rechercher l’authenticité, la nature préservée et la qualité paysagère. Soutenir ces politiques, c’est non seulement protéger nos paysages, mais aussi accompagner une transition touristique et économique durable. Je propose ainsi un redéploiement ciblé, en prélevant 3 millions d’euros sur le budget de la direction générale de l’économie et de la consommation durable, des données et de l’innovation, une énième couche administrative du ministère de la transition écologique, dont les missions sont déjà remplies par d’autres entités.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. La politique des grands sites est pilotée par le ministère de la transition écologique. Or vous enlevez des crédits au CGDD. Ce n’est pas cohérent. Avis défavorable.

Mme Julie Lechanteux (RN). Prenez des cours de comptabilité, parce que ce n’est vraiment pas votre fort ! Il faut retirer de l’argent sur certaines lignes pour en renforcer d’autres. Mais, apparemment, préserver notre identité et notre patrimoine naturel ne vous intéresse pas.

M. Peio Dufau (SOC). Il est assez cocasse d’entendre parler de gestion d’argent public par le RN, qui a détourné 4 millions d’euros des caisses de la Commission européenne.

La commission rejette l’amendement.

Amendements II-CD59 de M. Sébastien Humbert, II-CD174 de Mme Julie Lechanteux et II-CD187 de M. Timothée Houssin (discussion commune)

M. Sébastien Humbert (RN). L’amendement II-CD59 vise à supprimer le budget affecté au financement du Cerema, d’un montant de 186 millions d’euros. Le Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement est un établissement public de l’État à caractère administratif, dont l’efficacité est contrastée. Il n’est ni utile ni pertinent. Il fait doublon avec d’autres organismes publics et intervient dans des domaines déjà traités par des agences ministérielles, des bureaux d’études privés et des collectivités territoriales disposant de leurs propres services techniques. La suppression du Cerema permettrait d’éviter une dispersion des compétences et une concurrence inutile avec les services locaux. Avec 186 millions de budget, il représente une charge considérable sans que son impact concret sur l’accélération des projets publics ait été pleinement démontré.

Mme Julie Lechanteux (RN). L'amendement II-CD174 vise à diminuer les crédits alloués au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Cet établissement s'arroge de nouvelles missions déjà remplies par le reste du maillage institutionnel. Le projet stratégique 2025-2028 du Cerema le montre bien : il y affirme vouloir renforcer son positionnement sur la gestion de l'eau et le développement des services ferroviaires. Or ces deux champs d'action sont déjà pleinement déjà couverts, respectivement par les comités de bassin et les agences de l'eau et par le ministère des transports et la SNCF.

De même, le Cerema souhaite investir le champ de la participation citoyenne à la transition écologique, une mission relevant du Conseil national de la transition écologique (CNTE), qui en a la légitimité institutionnelle et les outils. Nous sommes confrontés à une superposition des structures, à une dispersion des outils et à une opacité croissante dans l'utilisation des fonds publics. L'audit et l'expertise ne sont pas une excuse pour dilapider l'argent public.

M. Timothée Houssin (RN). L'amendement de repli II-CD187 vise à économiser 20 % du budget du Cerema. Les organismes publics intervenant dans le champ de l'environnement, de l'aménagement et de la transition écologique se sont multipliés, ce qui rend nécessaire une rationalisation et une clarification des missions. Les compétences du CGDD, de l'IGN, de Météo-France, du CSTB, de l'Ademe et d'autres chevauchent souvent celles du Cerema. Le Cerema a une utilité, mais ses missions se sont diversifiées au-delà de son cœur de métier, les infrastructures et l'ingénierie territoriale. Nous vous proposons donc de recentrer ses missions.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Avis défavorable, évidemment. Supprimer ou diminuer les crédits du Cerema se ferait au détriment des petites collectivités, qui ont bien besoin de ce centre pour développer leurs projets.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Pour accompagner l'aménagement de nos territoires, nous avons besoin d'une expertise particulièrement sérieuse. C'est précisément parce qu'elle est concentrée dans le Cerema qu'elle est devenue indispensable à l'État et aux collectivités locales. Le Cerema a subi une restructuration profonde en 2018 : ses secteurs d'intervention sont passés de 66 à 21 ; il a perdu 350 postes. Pour mieux se financer, il a fait des efforts considérables. Il développe notamment ses ressources propres, en apportant aux collectivités locales une expertise qu'elles financent. Le Cerema doit poursuivre sa mutation pour atteindre un équilibre budgétaire. Nous devons l'encourager en ce sens et non pas le supprimer.

Mme Danielle Brulebois (EPR). Certes, une réflexion sur les organismes satellites gravitant autour de l'État est nécessaire. Mais pour le voir agir dans le Jura et travailler à la réparation des ponts et des routes, je connais l'utilité du Cerema. Il est neutre et impartial, et dispose de connaissances multiples et d'un savoir-faire éprouvé. Son expertise technique accessible directement est précieuse.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Ces amendements révèlent la méconnaissance totale qu'ont les collègues du Rassemblement national du rôle des différents opérateurs de l'État, sur lesquels il est très facile de tirer à boulets rouges. Cela révèle également une méconnaissance totale de la gestion locale. Tous les rapports et toutes nos réflexions au sein de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation soulignent la nécessité d'accompagner nos élus locaux en ingénierie, tout particulièrement dans les communes rurales. Le Cerema fait partie des acteurs indispensables à ce titre. Contrairement à ce que croient nos collègues du Rassemblement national, les collectivités ne disposent pas de services d'ingénierie en interne. Pour avoir été maire d'une commune rurale pendant quinze ans, je

peux vous assurer que le soutien que nous apportent les opérateurs est indispensable. Tous les élus, même ceux de votre rang, qui siègent à la délégation reconnaissent la nécessité de cet accompagnement. Vos amendements sont en totale incohérence avec les besoins de nos territoires.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nos collègues du Rassemblement national pourraient commencer par se mettre d'accord entre eux : M. Humbert nous propose de supprimer le Cerema que M. Houssin trouve utile. Avez-vous consulté l'Association des maires de France (AMF) ou l'Association des maires ruraux de France (AMRF), dans la mesure où les communes seraient les premières concernées par la suppression du Cerema ? Elles n'ont pas les moyens de faire appel à des bureaux d'études privés, surtout les plus petites et les plus pauvres d'entre elles. J'ai été élu local et je ne connais aucun maire qui demande la suppression du Cerema ; au contraire, tout le monde en est très satisfait. Grâce à son expérience, le Cerema est d'autant plus apte à conseiller les communes en fonction de ce qui s'est fait dans d'autres.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Ces amendements sont l'expression ultime de la méconnaissance non seulement du Cerema mais également du fonctionnement des collectivités, particulièrement rurales. C'est aussi l'ancienne maire d'une petite commune rurale qui parle. On comprend la volonté des députés du RN de supprimer le Cerema, étant donné qu'il participe à l'élaboration d'études et de rapports visant à maintenir les ZFE ou l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN). En somme, ils veulent faire taire ceux qui ne sont pas d'accord avec eux.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Collègues du RN, vous auriez dû lire le rapport de Mme Ozenne : il manque plus de 15 millions au Cerema pour couvrir le budget de ses emplois permanents, dont le plafond a encore été réduit cette année. Il devrait être largement associé au plan national d'adaptation au changement climatique. Le Cerema a un rôle majeur à jouer auprès des collectivités territoriales dans l'accompagnement technique et en ingénierie. Vous prétendez à longueur de temps défendre la ruralité. C'est une vaste blague ! Les petites communes n'ont absolument pas les moyens de faire face seules à la nécessité de s'adapter au changement climatique et d'entrer dans la transition écologique. Si l'on vous suit, ce sont quantité de projets de restauration des rivières, de renaturation urbaine ou de préservation des zones naturelles qui ne verront pas le jour. Ce serait dramatique pour les communes rurales, les communes de montagne ainsi que pour les communes littorales qui sont particulièrement affectées par les changements climatiques. Vous faites une nouvelle fois la preuve de votre incompétence sur ces sujets.

Mme Véronique Riotton (EPR). Nous venons d'assister à un spectacle consternant du RN, qui fait la démonstration d'une double incompétence. Votre narratif tourne en boucle autour de la défense de la ruralité et de la baisse de la dépense publique. En réalité, vous ne travaillez pas et vous vous accrochez à vos seuls effets de communication. Le Cerema est un soutien important des communes rurales. Et vous le confondez avec le Commissariat général au développement durable ! Les mots m'échappent pour dire toute votre incompétence, que chacun ici a constatée. Nous, nous défendons et finançons la transition écologique, dont nos territoires comme nos industries ont besoin.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Le Rassemblement national nous dit avec ces amendements que le monde rural n'existe pas, pas plus que le besoin d'ingénierie des collectivités. Il abandonne, en somme, les communes les plus faibles. Par ailleurs, à vous entendre dire que l'IGN et Météo-France, c'est la même chose, on ne peut que rester coi ! Si pour vous faire de la cartographie et des prévisions météorologiques n'a aucun sens, vous nous direz bientôt que la science n'est qu'une opinion et que la Terre est plate. Merci pour votre contribution au débat !

M. Pierre Meurin (RN). Pourriez-vous cesser vos grandes leçons de morale ? Pour ce qui est des dérives financières, de l'abandon, de l'enclavement et de la dévitalisation de nos territoires ruraux, vous avez à peu près tous le même bilan. Vous devriez faire preuve d'un peu plus de modestie.

Vous nous accusez de ne pas travailler, mais je n'ai entendu personne citer le rapport du Sénat de juillet dernier, qui critique précisément la dérive financière du Cerema, l'existence de doublons et l'illisibilité de son travail. Il appelait à une nécessaire amélioration du système. Vous défendez le Cerema de manière dogmatique, sans envisager la possibilité de le faire fusionner avec l'Ademe et l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), par exemple. Vous défendez avec une forme de paresse intellectuelle une agence qui fait doublon sans aucune perspective d'amélioration. Merci de ne pas nous donner de leçons de crédibilité !

M. Hubert Ott (Dem). La paresse intellectuelle est pour le moins vôtre, en laissant tomber voire en brutalisant la ruralité et les collectivités, qui offrent un ancrage dans des déserts humains. Elles ont besoin d'un soutien et d'une expertise, dont vous voulez les priver. Il est assez cocasse que vous, qui ne cessez de brasser du vent, soyez à ce point opposés aux éoliennes, lesquelles, au moins, produisent de l'énergie.

M. Sébastien Humbert (RN). On entend depuis tout à l'heure que le Cerema serait formidable, son offre exceptionnelle et indispensable et que le supprimer reviendrait à laisser tomber nos communes et la ruralité. Vous écoutez-vous ? Le Cerema n'a pas fait ses preuves. Qui plus est, il fait doublon avec d'autres services techniques et agences d'État. Lisez le rapport de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable publié en juillet 2025 : « 10 % seulement des élus considèrent l'offre d'ingénierie de l'État et ses opérateurs comme disponible, accessible ou pertinente ». Autrement dit, 90 % des maires estiment qu'elle ne l'est pas : arrêtez donc de dire que ça marche ! Beaucoup de maires ne connaissent pas le Cerema ni l'ANCT, parce que ces agences ne sont pas toujours accessibles et qu'elles ne fournissent pas forcément les bons services au bon moment, alors même que les demandes d'ingénierie explosent, parce que l'excès de normes a tout complexifié. Pour faire sortir de terre un projet dans une commune, il faut compter entre cinq et dix ans. Nous sommes la risée du monde ! Cessez donc votre autosatisfaction !

Mme Béatrice Roulaud (RN). Je ne suis pas membre de votre commission mais je suis étonnée de l'agressivité qui y règne. J'entends des attaques contre les personnes et non des réponses aux arguments. Vous avez dit que nous étions incompetents, que nous n'avions jamais géré de communes : allez plutôt voir le taux de réélection des maires RN, qui ont tous baissé les dépenses publiques. Je vais finir par regretter M. Léaument, qui n'est pourtant pas avare d'attaques contre le RN à la commission des lois...

Bref, on nous répète sans cesse que nous sommes incompetents, mais si le RN n'arrête pas de monter, ce n'est pas pour rien.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Bienvenue dans notre commission, madame Roulaud, mais rassurez-vous, les propos tenus ici sont habituellement cordiaux et les échanges apaisés. Le débat sur la suppression du Cerema passionne. J'aimerais d'ailleurs savoir si aucun de vos élus locaux n'y a jamais eu recours, tant il est utile aux collectivités.

Mme Mélanie Thomin (SOC). Je suis heurtée par ces amendements qui visent à supprimer des maillons essentiels entre nos territoires et l'État. On ne peut pas à la fois se présenter comme les chantres de la France industrielle et vouloir la suppression du Cerema, qui incarne le savoir-faire français en matière d'ingénierie. La France rurale est fière de ces savoir-faire partagés, des ouvriers aux ingénieurs, qui veillent sur nos infrastructures après les avoir construites au fil des décennies. À la suite de la catastrophe du pont de Gênes, par

exemple, l'État français a fait réaliser une expertise de l'état des ponts. C'est grâce au Cerema qu'il a pu élaborer le programme Ponts. On ne peut pas penser l'aménagement du territoire exclusivement dans des bureaux à Paris.

Mme Olga Givernet (EPR). Vous voulez dévitaliser une agence sans proposer de solution de remplacement. Des réflexions sont en effet en cours pour étudier la possibilité de fusionner des agences et gagner en efficacité. Supprimer des moyens d'ingénierie, c'est dire aux communes, notamment rurales, qu'elles ne pourront plus être aidées. Après la désorganisation nationale, le Rassemblement national s'attaque à la désorganisation territoriale.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Nous n'avons pas entendu des leçons de morale mais des faits scientifiques, ainsi que des expériences d'élus qui ont travaillé avec le Cerema. Fusionner des agences qui ne font pas la même chose n'est pas envisageable. Nous avons besoin de points de vue différents et de compétences diverses. Vos propos témoignent d'un refus de comprendre la complexité du monde. Nous faisons face à des défis inimaginables il y a cent ans – le réchauffement climatique, l'effondrement de la biodiversité.

Pour revenir sur le rapport que vous avez cité et sur le fait que 90 % des maires jugent l'offre insuffisante, nous proposons précisément d'augmenter les effectifs. J'ai été maire d'une petite commune. Le Cerema avait du mal à répondre à nos besoins, à cause d'un manque de personnel. Nous en avons absolument besoin partout, particulièrement dans les communes rurales.

M. Sylvain Berrios (HOR). Il faut préserver l'aide en ingénierie qu'on apporte aux petites communes, qu'il s'agisse de celle du Cerema ou du conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE), pour les accompagner dans des missions nouvelles et complexes. Supprimer de telles aides remettrait en cause leur capacité à mener des politiques publiques.

Quant à Mme Roullaud, je m'étonne qu'elle déplore l'absence d'un collègue de LFI...

Mme Sophie Panonacle (EPR). Le Cerema apporte aussi son assistance aux 1 200 communes littorales. Après les avoir accompagnées pendant dix-huit mois, il a remis un rapport sur les enjeux spécifiques à ces communes – biens immobiliers, infrastructures publiques, routes, stations d'épuration et autres bâtiments publics menacés par les effets du changement climatique, l'érosion et la submersion.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CD81 de Mme Anne Stambach-Terrenoir, II-CD166 de M. Fabrice Barusseau et amendements identiques II-CD226 de Mme Julie Ozenne, II-CD35 de M. Marcellin Nadeau et II-CD197 de Mme Graziella Melchior (discussion commune)

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Le 27 octobre, j'ai interpellé la ministre Gatel au sujet de la stabilité des dépenses de fonctionnement de l'ANCT, qui abonde le marché de l'ingénierie. Le rapporteur des crédits soulignait qu'une part importante du budget – 18 millions – est fléchée vers des cabinets privés, alors que les structures publiques existent et que leurs budgets sont réduits. Le Cerema est l'un de ces opérateurs irremplaçables, qui voit ses moyens humains rabaissés dans le PLF 2026, alors même que ses missions s'élargissent face à l'urgence écologique. Le schéma d'emplois prévoit encore 25 suppressions de postes – 429 postes auront été supprimés depuis 2017. C'est un démantèlement progressif inacceptable de notre ingénierie publique au service des collectivités territoriales. Le rapport sénatorial confirme cette situation préoccupante pour l'avenir du Cerema qui subit un déficit structurel de 20 millions d'euros, une conséquence directe de la baisse continue des

subventions publiques, de la hausse des charges de personnel et d'un modèle économique à bout de souffle.

Pour stopper cette hémorragie et engager un rééquilibrage, nous proposons de créer 379 postes – c'est-à-dire de rétablir le niveau de 2017 – pour un coût de 18,9 millions. Il est urgent et nécessaire d'assurer un financement stable et suffisant au Cerema.

M. Fabrice Barousseau (SOC). Le rapport que j'ai rédigé avec Philippe Fait sur l'adaptation de l'aménagement des territoires au changement climatique a été adopté à l'unanimité dans cette commission. Nous y saluons le travail du Cerema, son expertise et nous préconisons de renforcer ses effectifs et ses moyens. Chers collègues du Rassemblement national, vous êtes une nouvelle fois en pleine contradiction, puisque vous avez voté notre rapport et que vous le remettez en cause ce matin.

L'amendement vise à augmenter les moyens du Cerema, qui est reconnu pour son expertise dans la gestion intégrée du trait de côte, la prévention des inondations, la recherche et le développement de solutions pour remédier au retrait-gonflement des argiles – un problème majeur –, la résilience des infrastructures, la gestion des mouvements de terrain et la réduction des vulnérabilités, soit beaucoup de missions essentielles. Je vous propose de financer l'augmentation de 25 ETP pour un coût de 1,25 million et de compenser la baisse des subventions à l'ANCT pour permettre au Cerema de renforcer ses moyens dans la recherche et l'expertise, grâce à un abondement de 15 millions.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Le Cerema a fait beaucoup d'efforts. Il estime qu'il a besoin d'environ 8 millions d'euros supplémentaires. L'amendement II-CD226 vise à les lui allouer.

M. Marcellin Nadeau (GDR). L'amendement II-CD35, identique, vise à transférer 8 089 990 euros du programme 217 au programme 159, *Expertise, information géographique et météorologie*. Il s'agit de maintenir les crédits du Cerema, qui a réussi à réduire de 11 millions ses frais de fonctionnement en 2025. Nous nous assurerons ainsi qu'il poursuive ses missions au service des territoires, confrontés à l'accélération du changement climatique.

Les climato-négationnistes réfléchissent à court terme. Dans la zone caraïbe sévit un ouragan très puissant, Melissa, qui a touché la Jamaïque ; de tels phénomènes pourraient concerner des territoires auxquels le Rassemblement national se dit attaché, comme la Martinique et la Guadeloupe. Cela justifie de mettre les moyens nécessaires pour aider les collectivités à s'en prémunir.

Mme Graziella Melchior (EPR). J'ajoute que le Cerema contribue notamment à guider les communes dans la rénovation du bâti scolaire et dans la végétalisation des cours de récréation.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Je suggère le retrait des amendements II-CD81 et II-CD166, au profit des identiques, afin de nous assurer que le Cerema obtiendra les crédits dont il a besoin pour continuer son travail.

La commission rejette successivement les amendements II-CD81 et II-CD166.

Elle adopte les amendements identiques II-CD226, II-CD35 et II-CD197.

Amendements II-CD83 de Mme Anne Stambach-Terrenoir et II-CD44 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NFP). L'amendement II-CD83 vise à augmenter les moyens alloués à Météo-France, qui fournit des données essentielles pour la sécurité des personnes et des biens, pour l'organisation des activités économiques et pour

anticiper les impacts du changement climatique en général. Cet établissement essentiel contribue aussi à l'élaboration des politiques publiques relatives au climat et à la présence internationale de la France, notamment grâce à sa participation aux travaux du Giec.

La hausse des crédits de Météo-France est notable, mais le gouvernement ne prévoit aucune création nette de postes : tout va au renouvellement des supercalculateurs, or nous avons aussi besoin d'intelligence humaine. Depuis 2017, 383 postes ont été supprimés – on est passé de 3 020 emplois à 2 637. Cela affaiblit l'opérateur et dégrade les conditions de travail. Les agents, qui ont fait grève début 2024, sont unanimes : leurs capacités à relever les défis climatiques en sont amoindries.

L'urgence écologique exige au contraire de renforcer les moyens de Météo-France. Nous appelons à rétablir les emplois supprimés et à investir massivement dans cet opérateur essentiel.

Mme Marie Pochon (EcoS). Avec le changement climatique, les événements extrêmes se multiplient, comme Chido et Melissa, qui se dirige vers Cuba. Pour prévenir les catastrophes, nous avons besoin d'un système météorologique opérationnel – il y va de la sécurité de nos concitoyens.

D'année en année, sous l'effet de la politique austéritaire d'Emmanuel Macron, le nombre de postes a fondu. Il faut revenir à la situation antérieure.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Le changement climatique impose des adaptations : Météo-France a besoin de ses ETP. Je demande le retrait de l'amendement II-CD83 au profit du II-CD44, afin d'encadrer la mesure.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CD82 de Mme Anne Stambach-Terrenoir et II-CD92 de Mme Julie Ozenne (discussion commune)

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'amendement II-CD82 tend à augmenter significativement le montant des crédits alloués à l'IGN.

Alors que les risques climatiques s'aggravent chaque jour, le gouvernement persiste dans sa politique de coupes budgétaires. Depuis 2017, 154 emplois ont été supprimés à l'IGN ; il prévoit d'en retirer encore 17. Cette saignée est inacceptable car elle affaiblit un opérateur stratégique, indispensable pour protéger et comprendre le territoire. En effet, il cartographie les risques, suit l'érosion côtière, accompagne les agriculteurs et mesure les impacts du dérèglement climatique.

En établissant des observations plus régulières et plus précises de l'état de l'environnement, il est devenu un véritable cartographe de l'anthropocène.

Cette politique de coupe budgétaire est une impasse. Nous dénonçons le démantèlement progressif de l'ingénierie publique et demandons l'arrêt des suppressions de postes et le rétablissement immédiat de ceux supprimés depuis 2017.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. L'amendement II-CD92 vise aussi à augmenter, dans une moindre mesure, les crédits de l'IGN, pour lui donner les moyens de bien travailler. Il a fait beaucoup d'efforts et se trouve dans une situation difficile.

J'émets également un avis favorable sur l'amendement II-CD82, en espérant que l'un des deux sera adopté.

La commission adopte l'amendement II-CD82.

En conséquence, l'amendement II-CD92 tombe.

Amendement II-CD188 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement vise à économiser les 14,8 millions alloués au Centre scientifique et technique du bâtiment. J'arrête tout de suite nos collègues de gauche : nous ne remettons pas en cause son bien-fondé, mais son activité marchande lui fournit la majeure partie de ses ressources. En 2024, ses produits d'exploitation atteignaient 135 millions et, depuis plusieurs exercices, ses résultats d'exploitation sont positifs : il subvient seul à ses besoins.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Avis défavorable. Le CSTB est un établissement public industriel et commercial : les fonds publics sont indispensables pour qu'il puisse mener les activités de recherche demandées par son ministère de tutelle et payer les frais, de structure notamment.

Adopter votre amendement reviendrait à privatiser complètement le CSTB, également chargé de la certification publique : ce serait une grave erreur.

La commission rejette l'amendement.

Après l'article 69

Contre l'avis de la rapporteure pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD55 de Mme Lisa Belluco.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons à l'examen des amendements relatifs au programme 217.

Amendement II-CD185 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Les crédits de paiement de l'action *Pilotage, support, audit et évaluations* augmentent de 30 millions, soit 11 %. Le présent amendement vise à en rester au montant de 2025, afin de contenir les dépenses de l'État et de concentrer la ressource publique sur les actions prioritaires pour la transition écologique et énergétique.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Cette hausse vise à investir dans les locaux de La Défense afin de mener une rénovation thermique et de rationaliser leur utilisation, en libérant des niveaux. Cela se traduira par une baisse des coûts de fonctionnement. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD61 de M. Sébastien Humbert et II-CD86 de Mme Alma Dufour (discussion commune)

M. Sébastien Humbert (RN). L'amendement II-CD61 vise à réduire de 4,2 millions les dépenses de personnel de la politique de prévention des risques. Le contexte économique impose des choix : la hausse prévue, incohérente avec la volonté affichée de redressement, relève du parti pris politique. Il faut certes sanctuariser le budget 2025 pour préserver les agents en poste, mais on ne doit pas systématiquement culpabiliser les Français et donner la priorité à l'écologie punitive. Le dispositif Services publics écoresponsables, par exemple, n'est pas à la hauteur d'une grande nation comme la France.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Il faut d'urgence renforcer les effectifs d'inspecteurs des établissements classés. Après l'accident de Lubrizol, le gouvernement avait promis d'augmenter de 50 % le nombre des inspections d'ici à 2022 mais à peine une cinquantaine d'inspecteurs supplémentaires ont été recrutés – au regard des annonces, c'est

insignifiant. Le PLF pour 2026 confirme cette inertie : la progression de 1,46 % des crédits consacrés aux personnels œuvrant pour la prévention des risques, purement mécanique, ne permet aucunement de renforcer les moyens humains.

Pourtant, les chiffres récents du bureau d'analyse des risques et pollutions industriels (Barpi) sont sans appel : en 2024, on a recensé 1 800 événements technologiques, dont 237 sur des sites Seveso et près de 1 000 dans les autres installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Plus d'un quart ont eu des conséquences humaines ; plus de la moitié ont entraîné une pollution de l'air ou de l'eau ; 70 % ont eu des répercussions économiques lourdes.

Les inspecteurs des installations classées, en première ligne pour protéger la population et l'environnement, subissent les dégradations liées au manque d'effectifs : surcharge administrative, baisse du temps consacré à chaque contrôle, extension des missions sans renforts suffisants.

L'amendement II-CD86 vise donc à créer 600 postes supplémentaires.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Monsieur Humbert, on ne peut pas faire des économies sur la sécurité. D'ailleurs, si le texte prévoit d'abaisser le plafond d'emploi du ministère de 316 ETP, 15 sont créés pour la prévention des risques et la sécurité.

Monsieur Cernon, nous avons l'obligation de réduire le déficit ; je ne saurais me montrer favorable à la création de 600 emplois.

Avis défavorable sur les deux amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CD60 de M. Sébastien Humbert

M. Sébastien Humbert (RN). L'amendement II-CD60 vise à réduire de 2,6 millions les dépenses de personnel pour la politique de l'énergie et du climat.

L'augmentation prévue pourrait sembler de bon aloi mais les priorités listées dans le projet annuel de performances relèvent davantage de l'idéologie écologiste que d'une ambition de puissance et de souveraineté.

Responsable de moins de 1 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, la France est vertueuse. S'il convient de maintenir les sommes consacrées en 2025 aux agents des structures publiques, afin de préserver leurs droits sociaux, il faut réorienter les priorités et les moyens vers des politiques qui ne soient pas systématiquement culpabilisantes et punitives. L'obtention du label Employeur pro-vélo niveau or, par exemple, ou encore la mobilisation des agents comme « ambassadeurs » du développement durable ne constituent pas des objectifs prioritaires.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Les 22 ETP supplémentaires concernent la place accrue donnée aux certificats d'économie d'énergie dans le financement des politiques publiques : à terme, cette dépense se traduira par des ressources supplémentaires. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD135 de M. Denis Fégné

M. Denis Fégné (SOC). L'amendement II-CD135 vise à rétablir les effectifs des agents qui œuvrent pour les politiques du programme *Urbanisme, territoires et aménagement de l'habitat*. Les suppressions de postes et les coupes budgétaires fragilisent le pôle ministériel,

dégradent les conditions de travail et compromettent le déploiement des politiques environnementales, dont notre avenir dépend. Les effets du changement climatique ne cessent de s'intensifier : la charge de travail de ce personnel augmente considérablement. Il est urgent de conforter ses moyens humains et financiers.

Cet amendement vise donc à augmenter les crédits de personnel de 1,93 million d'euros, afin que l'État soit en mesure de piloter efficacement la transition écologique et d'honorer nos engagements climatiques.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Nous avons une obligation de rigueur budgétaire, or les crédits du programme augmentent déjà de 1,57 %. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD46 de M. Pierre Meurin, II-CD190 et II-CD189 de M. Timothée Houssin, et II-CD50 de M. Emmanuel Blairy (discussion commune)

M. Pierre Meurin (RN). L'amendement II-CD46 vise à supprimer la Commission nationale du débat public – je le défends chaque fois que l'occasion s'en présente.

La CNDP représente 4 millions d'euros de dépenses ; depuis 2019, son budget a augmenté de 40 %. À l'heure où l'exemplarité des politiques est de mise, il est indécent de payer son président quelque 13 000 euros par mois.

Sur le fond, elle ne sert à rien. Elle est censée favoriser l'acceptabilité des projets grâce au débat. Dans les cas de l'A69 et de Sainte-Soline, elle a été incapable de désamorcer les conflits – alimentés par des milices écologistes violentes.

Enfin, elle ne sert en rien le débat public. Personne ne la connaît : sa seule fonction est d'incuber les idées écolo pour en faire le lobbying aux frais du contribuable – et ainsi défendre les éoliennes et les ZFE, mais attaquer les routes et le nucléaire.

Bruno Le Maire a proposé l'an dernier de la supprimer. La droite a fait de même lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique. Cela a également été évoqué sur les bancs macronistes. En effet, elle provoque des lourdeurs administratives – les normes environnementales sont telles que plus aucun projet n'aboutit.

Les Français cherchent la simplification, la simplification, encore la simplification. Un consensus est possible.

M. Timothée Houssin (RN). L'amendement II-CD190 tend également à supprimer la CNDP. Le II-CD189, de repli, vise seulement à ne pas augmenter son budget.

M. Pierre Meurin (RN). L'amendement II-CD50 vise à réorienter les crédits de la CNDP vers la sécurisation du réseau routier. Dans le classement mondial de la qualité des infrastructures routières, la France est passée du premier au dix-huitième rang : nous sommes en voie de tiers-mondisation. L'idéologie anti-route y a sans doute contribué, aggravant l'enclavement de nos territoires ruraux. Qu'il s'agisse de désenclavement ou de transition écologique, la route fait partie de la solution. Il faut rendre à notre réseau sa splendeur.

Lors du débat sur l'expertise du Cerema, nous avons évoqué le pont de Gênes. En 2019, un rapport du Sénat estimait qu'il faudrait investir 200 millions par an pendant dix ans pour rénover la totalité de nos ouvrages d'art. C'est indispensable, mais rien n'a été fait. Ainsi, l'adoption du présent amendement permettrait de flécher un argent qui ne sert à rien vers une cause impérative.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Le rôle de la CNDP et les avis rendus font l'objet de débats récurrents, aussi certains soutiennent-ils sa suppression. Cependant, cela

ne se fera pas en adoptant un amendement de crédits : il faudrait réécrire tout le chapitre du code de l'environnement relatif à l'information et à la participation du public.

De plus, sur le plan budgétaire, des actions sont engagées qui s'opposent à une décision de suppression à effet immédiat.

Avis défavorable.

Mme Sophie Panonacle (EPR). En vertu de l'article 7 de la Charte de l'environnement, le public a le droit d'être informé et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. La CNDP est indispensable pour faire respecter ce droit et pour que les élus puissent bâtir des politiques publiques en la matière.

Mme Anne Stambach-Terreoir (LFI-NFP). Après les éoliennes, la destruction de la CNDP est l'autre obsession du Rassemblement national. Rappelons qu'elle garantit le droit à l'information et à la participation des citoyens à tous les projets affectant l'environnement, en application du code de l'environnement – que vous voulez détruire aussi, il est vrai. La Commission réunit des scientifiques, des associations et des habitants pour débattre des conséquences écologiques des projets qui les concernent. À l'heure où l'on continue à faire passer en force des projets écocidaire et anachroniques, comme l'A69, les mégabassines et certains nouveaux réacteurs nucléaires, qui risquent d'être submergés, il est primordial d'améliorer la transparence. Quand la discussion aboutit à adapter des projets susceptibles de chambouler le quotidien, ceux-ci n'en sont que mieux acceptés.

Collègue Meurin, vous hurlez que les citoyens réclament de la simplification, de la simplification, encore de la simplification. Dans ma circonscription, personne, jamais, n'est venu me demander de faire quelque chose pour la simplification. En revanche, on me demande tous les jours d'intervenir pour éviter de subir les effets d'une usine à goudron, de la pollution de l'air ou du traitement défectueux des déchets. Ça suffit ! Vous êtes viscéralement opposés à la protection de l'environnement comme à la démocratie.

Mme Chantal Jourdan (SOC). La CNDP n'est pas contre tout. Comme le code de l'environnement le prévoit, elle sert la consultation citoyenne. Elle informe les citoyens des projets sur lesquels ils devront donner leur avis. C'est essentiel.

Dans l'Orne, la CNDP participe aussi à la vie démocratique grâce au travail qu'elle effectue auprès des jeunes publics : en leur transmettant des connaissances scientifiques et en leur montrant comment analyser les situations avant de prendre des décisions, elle leur apprend à être des citoyens.

Nous voterons contre ces amendements.

M. Peio Dufau (SOC). Les routes aussi obsèdent le Rassemblement national. Les collectivités territoriales sont obligées d'y investir largement parce qu'un seul camion les use autant que 100 000 véhicules légers. Pourtant, les camions ne paient pas leur part des réparations.

M. Timothée Houssin (RN). On est d'accord.

M. Peio Dufau (SOC). Vous ne l'étiez pas tant hier, lorsqu'il était question d'investir dans le fret.

Si nous voulons dépenser moins dans les routes tout en les gardant en bon état, il faut promouvoir les modes de transport alternatifs lorsque c'est possible.

Mme Marie Pochon (EcoS). Nos collègues du Rassemblement national se disent choqués du mépris qu'afficheraient les orateurs qui répondent à leurs interventions. Or celles-

ci sont précisément très méprisantes pour les deux tiers des Français qui attendent plus de l'État en matière de transition écologique, même si cela augmente les contraintes – tous les sondages le disent.

Vous cherchez à détruire un outil démocratique, qui permet d'informer les citoyens des projets décidés dans des salles obscures et imposés verticalement. Ils ont le droit de connaître ces décisions et le montant de l'argent public dépensé pour la réalisation des projets, comme de donner leur avis sur les projets qui concernent leur territoire. C'est le rôle de la CNDP.

Vous êtes maladivement opposé aux énergies renouvelables, or la Commission peut servir à consulter les citoyens sur l'implantation d'éoliennes dans votre circonscription. N'hésitez pas à y recourir.

M. Pierre Meurin (RN). Je vous mets au défi de trouver dans vos circonscriptions des gens qui connaissent la CNDP. En matière d'information du public, on est proche de zéro. C'est vraiment un truc d'initiés. Vous la connaissez par cœur parce que, pour vous, c'est un outil politique. Elle ne sert à rien d'autre qu'à incuber les idées des lobbys écolo et à augmenter la complexité administrative – plus aucun projet ne sort dans ce pays. Supprimons-la ; je suis sûr que nous finirons par y arriver.

En attendant, monsieur le rapporteur pour avis, pourriez-vous détailler votre avis sur l'amendement de repli II-CD50 ?

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Je partage les propos de Marie Pochon. La CNDP est un outil démocratique. La démocratie n'est pas un simple concept, il faut la faire vivre. L'affluence est forte dans les réunions publiques organisées par la CNDP, parce que les gens sont directement concernés par les projets discutés. Leur avis doit être entendu, car il contribue au déploiement d'une intelligence collective et efficace. Les animateurs de ces réunions dressent des bilans et proposent des compromis sur certaines décisions. En revanche, ces compromis ne sont pas toujours pris en compte. Il y a donc lieu d'améliorer le fonctionnement de la CNDP, mais sûrement pas de supprimer cette instance.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Un débat traverse l'Assemblée sur la CNDP et nous ne ferons pas l'économie d'une discussion sur les autorités publiques indépendantes et les moyens dont elles ont besoin.

Monsieur Meurin, j'ai émis un avis défavorable sur les amendements, y compris sur celui de repli. Les effectifs de la CNDP sont stables et la hausse de crédits ne découle que du glissement vieillesse technicité (GVT), mécanisme automatique que chaque gestionnaire de collectivité connaît. Même s'il n'y a pas d'augmentation du nombre d'emplois, il faut honorer les dépenses de personnel. Voilà pourquoi l'avis est défavorable sur la réduction, même minime, des crédits.

M. Timothée Houssin (RN). La dette se monte à 3 300 milliards et nous avons adopté, depuis hier, des amendements augmentant les dépenses de plus de 6 milliards : dans ce contexte, vous soutenez qu'il est impossible de réaliser 56 000 euros d'économies dans une agence dont le budget se monte à 4 millions ! Peut-être ne faut-il pas prélever cette faible enveloppe sur les dépenses de personnel car le salaire des agents doit évoluer, mais il ne me semble pas impossible de trouver 56 000 euros ailleurs.

Comment allez-vous désendetter le pays ou, à tout le moins, combler le déficit si vous refusez la moindre économie de 56 000 euros ?

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. En l'espèce, ce montant de 56 000 euros correspond à l'augmentation du salaire des personnels. Par ailleurs, le budget

reste stable. J'ai un avis personnel sur la CNDP, mais il ne m'autorise pas à valider n'importe quelle mesure budgétaire. Le GVT augmente dans le cas présent : je ne connais pas un seul élu qui refuserait de reconduire la hausse de la rémunération des personnels qui en découle. Puisque vous parlez du déficit, colossal et inquiétant en effet, ce n'est pas la somme de 56 000 euros qui y changera quoi que ce soit : mettons-la en perspective et épargnons-nous ce type de débat.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CD52 de M. Emmanuel Blairy et II-CD177 de M. Timothée Houssin (discussion commune)

M. Sébastien Humbert (RN). L'amendement II-CD52 vise à supprimer les crédits de l'action 27, *Commission de régulation de l'énergie (CRE)*, du programme 217. Créée pour encadrer la libéralisation du marché de l'électricité et du gaz, la CRE agit comme un intermédiaire technocratique entre Bruxelles et les opérateurs, au détriment de la souveraineté nationale et du pouvoir d'achat des Français.

Son existence entretient des doublons administratifs coûteux et prive l'État du contrôle direct de la politique énergétique, notamment de la fixation des tarifs réglementés et de la gestion d'EDF. La suppression de la CRE rendrait à l'État la pleine maîtrise de la politique énergétique, simplifierait la gouvernance du secteur et restaurerait un véritable service public de l'électricité, garant de la sécurité d'approvisionnement et de la stabilité des prix.

M. Timothée Houssin (RN). Dans un contexte de recherche d'économies, l'amendement II-CD177 vise à maintenir le budget de la CRE, donc à refuser son augmentation de 740 000 euros en 2026.

Le rapport de Cour des comptes de 2023 sur les autorités administratives indépendantes (AAI) soulignait la hausse continue des dépenses de fonctionnement et d'effectifs de la CRE sans que des indicateurs de performance tangibles justifient ces évolutions. Il apparaît légitime, dans un moment de forte contrainte budgétaire, de geler les crédits de la CRE.

Le budget annuel de la CRE atteint 25 millions, dont 4 millions d'euros de loyer pour un immeuble de près de 5 000 mètres carrés, soit 30 mètres carrés de bureau par salarié, dans le très chic 8^e arrondissement de Paris. Afin d'économiser plusieurs millions d'euros par an, on pourrait mettre un terme au bail de location et trouver des locaux moins luxueux.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. Nous devons en effet nous pencher sur la question immobilière. Les locaux peuvent sembler décalés par rapport aux besoins. La CRE est liée par un bail, mais elle a pris l'engagement, ce qui est la moindre des choses, d'adopter une solution moins coûteuse. Nous veillerons à ce que soit respecté l'engagement pris lors de l'audition de la Commission de procéder à une relocalisation porteuse d'économies.

Quant à la proposition de supprimer la CRE, les mots me manquent. Au cours des dernières années, c'est la CRE qui a déployé le bouclier tarifaire. On peut contester les réponses qu'elle apporte, mais on ne peut pas employer l'adjectif « technocratique » pour qualifier ses personnels. En effet, ceux-ci sont principalement des ingénieurs très qualifiés possédant une compétence scientifique élevée. Enfin, nous confions, au fil des textes de loi, de plus en plus de missions à la CRE ; nous allons d'ailleurs lui demander de se pencher prochainement sur la question de l'hydrogène et sur celle de la révision des contrats photovoltaïques – elle pourrait même procéder à un examen au cas par cas de ces contrats, rendez-vous compte de ce que cela représente.

La CRE est utile, donc j'émet un avis défavorable sur les deux amendements.

Mme Sophie Panonacle (EPR). La suppression de la CRE reviendrait à sortir du marché européen de l'électricité, donc de l'Union européenne, position certes cohérente avec la ligne du Rassemblement national.

Supprimer la CRE est impossible car, sans elle, il n'y a plus de fixation des tarifs d'achat, ni d'organisation des appels d'offres pour les énergies renouvelables, ni de gestion des litiges entre les entreprises et les gestionnaires de réseaux, ni de régulation du marché du gaz.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CD 144 de M. Romain Eskenazi

M. Romain Eskenazi (SOC). Gendarme du ciel créé en 2014, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sanctionne par des amendes les compagnies qui ne respectent pas les couvre-feux totaux ou partiels. Les effectifs, initialement fixés à douze agents, ont été réduits à onze pendant la crise sanitaire : cette contraction était logique compte tenu de la forte diminution des mouvements aériens induite par l'épidémie de covid. En 2025, le volume de vols dans le ciel national retrouvera son niveau de 2019. Un nouveau président vient d'être nommé, mais le siège est resté vacant pendant un temps et un retard dans le traitement des dossiers s'est accumulé.

Face à l'augmentation de l'activité, nous proposons de rétablir les effectifs de l'Acnusa à 12 ETP. Dans les faits, les effectifs sont déjà remontés à ce niveau ; seulement, le douzième poste n'est pas financé par le budget de l'Acnusa mais par la réserve du secrétariat général du ministère. Il serait logique de revenir à une situation normale et de pérenniser officiellement le retour à 12 ETP dans cette structure indépendante de l'État.

M. Vincent Descoeur, rapporteur pour avis. L'effectif mobilisable s'établit à 12 ETP. Avec douze éléments, l'Acnusa a rattrapé son retard dû à la vacance du poste de président et au risque juridique qu'elle impliquait. Or, si elle a pu rattraper son retard avec 12 personnes, elle peut fonctionner en rythme de croisière avec 11 ETP. La proposition visant à créer un douzième ETP revient néanmoins à régulariser la situation actuelle et à entériner le retour à celle d'avant le covid. Comme ce choix n'a pas d'incidence budgétaire, je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous abordons l'examen pour avis des programmes 181 *Prévention des risques*, 235 *Sûreté nucléaire et radioprotection* et 174 *Énergie, climat et après-mines*.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. J'ai le plaisir de vous présenter ce matin le bilan de mes travaux en tant que rapporteure pour avis sur les crédits consacrés à la prévention des risques, programme 181, et à la sûreté nucléaire et à la radioprotection, programme 235, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2026.

Ces programmes poursuivent un objectif central : réduire l'exposition de la population et de l'environnement à l'ensemble des risques majeurs, qu'ils soient naturels, technologiques, chroniques, miniers ou nucléaires. Les accidents industriels, comme ceux d'AZF ou plus récemment de Lubrizol, ainsi que les catastrophes naturelles, nous rappellent que la prévention n'est pas une option mais une nécessité pour protéger nos concitoyens et nos infrastructures. Il est essentiel de maintenir un niveau de financement adéquat, garant de la pérennité et de l'efficacité de l'action publique, afin que nos territoires disposent des moyens nécessaires pour anticiper, réduire et gérer les risques auxquels ils sont confrontés.

J'aborderai tout d'abord les crédits relatifs au programme 181, qui contient sept actions relatives à la prévention des risques technologiques, des risques naturels et hydrauliques, y compris le fonds de prévention des risques naturels – ou fonds Barnier – et le retrait-gonflement des argiles, ainsi qu'à la gestion de l'après-mines et au financement de deux opérateurs de l'État, l'Agence de la transition écologique (Ademe) et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris). Ces crédits enregistrent une hausse significative par rapport à 2025, passant de 1,4 milliard à 2,6 milliards en autorisations d'engagement, soit une augmentation de 87 %, et de 1,35 milliard à 1,48 milliard en crédits de paiement, en hausse de 10 %.

Cette progression masque en réalité une stabilité globale des dotations des actions. Elle résulte avant tout d'évolutions comptables – budgétisation de l'Ademe – et de périmètre – transferts de crédits en provenance du programme 190, *Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables*. En effet, jusqu'à présent, l'Ademe était financée par une subvention pour charges de service public. La nouvelle présentation comptable distingue les autorisations d'engagement des crédits de paiement et s'accompagne d'un rattrapage technique de plus de 800 millions correspondant à des engagements pris avant 2026. Selon le Gouvernement, cette évolution vise à mieux retracer dans la comptabilité de l'État le niveau des engagements pris par l'Ademe et à renforcer l'information du Parlement.

Le financement de l'Ademe représente près de 80 % des crédits du programme 181. Il soutient notamment deux leviers essentiels de la transition écologique que sont le fonds Chaleur et le fonds Économie circulaire. Le fonds Chaleur, consacré au développement de la chaleur et du froid renouvelables, constitue l'un des dispositifs de décarbonation les plus performants puisqu'il génère 3 euros d'investissement privé pour chaque euro de soutien public. Le fonds Économie circulaire accompagne les projets de prévention et de réduction des déchets, de recyclage, de valorisation, de réemploi ou de réutilisation des produits en fin de vie.

Je souhaite également souligner l'importance de l'innovation industrielle dans le domaine du recyclage, en particulier pour la récupération des métaux rares. Ces technologies doivent être pleinement soutenues car elles sont indispensables pour réduire notre dépendance aux ressources primaires et sécuriser nos approvisionnements tout en limitant l'impact environnemental de nos modes de production. Le fonds Économie circulaire accompagne en outre des projets structurants, notamment dans le développement des combustibles solides de récupération (CSR). Si un soutien public de près de 200 millions avait été accordé entre 2020 et 2024, aucun nouvel appel à projets n'a été lancé en 2025. Je le regrette car cela risque de freiner la dynamique d'investissement nécessaire à la valorisation énergétique des refus de tri, voués autrement à être enfouis donc à polluer les sols.

La répartition du budget de l'Ademe entre les différents programmes sera arrêtée en décembre lors de la réunion de son conseil d'administration. À ce stade, le fonds Chaleur devrait être maintenu à 847 millions, tandis que le fonds Économie circulaire connaîtrait une diminution pour atteindre 100 millions. En tant que rapporteure pour avis, j'insiste sur la nécessité de préserver les moyens budgétaires de l'Ademe. Comme je l'ai toujours affirmé, l'Agence est un acteur essentiel et reconnu de la transition énergétique et écologique, dont la qualité du travail dans la gestion des fonds a été soulignée lors des auditions que j'ai menées. J'ai déposé des amendements visant à accroître le financement des fonds Chaleur et Économie circulaire.

L'Ineris développe depuis plus de trente ans une expertise essentielle en matière de risques technologiques. Ses crédits sont stables à périmètre constant, après les transferts du programme 190.

Nous le savons, la politique publique de prévention des risques technologiques se conduit sur le terrain, au plus près des sites industriels et des populations concernées. L'action des services de contrôle demeure indispensable pour protéger la santé humaine et l'environnement, qu'il s'agisse de réduire l'exposition aux pollutions d'origine industrielle ou agricole, de lutter contre les substances émergentes comme les substances per- ou polyfluoroalkylées ou de promouvoir l'économie circulaire. Je salue l'engagement des inspectrices et des inspecteurs qui œuvrent quotidiennement dans nos territoires. Le renforcement chaque année du nombre d'inspections témoigne d'une vigilance accrue dont nous pouvons collectivement nous réjouir. Au-delà de l'inspection, les attentes sont très fortes pour le conseil et l'accompagnement en amont des entreprises. Il est indispensable de garantir les effectifs consacrés à la prévention, afin de maintenir une présence sur le terrain à la hauteur des enjeux. Les crédits consacrés aux risques technologiques demeurent stables, à périmètre constant après les transferts en provenance du programme 190.

L'action pour la gestion de l'après-mines, quant à elle, voit son budget augmenter d'environ 15 millions, afin d'appliquer le règlement européen relatif à la réduction des émissions de méthane.

En matière de risques naturels, le budget pour 2026 reste stable. Dans le cadre de mes travaux, j'ai souhaité examiner la thématique des risques naturels liés au réchauffement climatique et aux mouvements de terrain. Éboulements, glissements de terrain ou encore retrait-gonflement des argiles, ces phénomènes constituent une menace significative pour la sécurité des populations comme pour la résilience de nos infrastructures. Le cas récent, dans le Jura, du barrage hydraulique de Coiselet, menacé par un risque de chute de blocs rocheux, a rappelé avec force la nécessité d'une prévention rigoureuse et d'une coopération efficace entre les acteurs du territoire. En effet, si les acteurs du terrain se sont rapidement mobilisés pour neutraliser le risque de rupture du barrage, mes échanges avec les élus locaux ont mis en lumière le besoin de renforcer la communication et la pédagogie en cas de mesures urgentes, par exemple dans des tables rondes réunissant les experts du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) ou des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) pour clarifier les risques et les mesures déployées.

Le développement de la culture du risque vise à assurer une compréhension par tous les acteurs, citoyens comme élus, des risques majeurs et de la vulnérabilité de leur territoire. À ce titre, la Journée nationale de la résilience, instaurée par le gouvernement en 2022, constitue un exemple d'outil de sensibilisation efficace. Il est essentiel de poursuivre et de multiplier ces initiatives en déployant des supports adaptés à chaque public. Sur le volet prévention, trop peu de communes sont abonnées aux dispositifs d'alerte Apic (avertissement pluies intenses à l'échelle des communes) pour les fortes précipitations ou Vigicrues Flash pour les crues soudaines. Je vous invite à promouvoir ces services dans vos circonscriptions, afin que toutes les communes concernées puissent en bénéficier : la démarche est simple et gratuite.

La prévention des risques naturels, notamment des mouvements de terrain, est soutenue par le fonds de prévention des risques naturels. Ce dispositif intervient en amont des catastrophes naturelles en finançant des actions visant à renforcer la sécurité des personnes et à réduire les dommages aux biens. Le fonds Barnier constitue un levier essentiel pour l'adaptation des territoires au changement climatique. Son efficacité est démontrée, puisque chaque euro investi évite en moyenne 3 euros de dommages voire 11 euros pour des actions intégrées aux plans de prévention des risques d'inondation (PPRI).

Le projet de loi de finances pour 2026 prévoit la création d'une ligne budgétaire spécifique dédiée au retrait-gonflement des argiles. Ce phénomène, qui est un mouvement de

terrain lent et progressif, touche près de 48 % du territoire français, 10,4 millions de maisons individuelles étant exposées à ce risque.

Enfin, les crédits du programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, accusent une légère baisse et atteignent 345,6 millions en autorisations d'engagement et 350,3 millions en crédits de paiement.

Les deux tiers du programme sont dévolus à la masse salariale de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR), laquelle emploie des profils divers. La hausse de 2,3 % des crédits de l'Autorité résulte uniquement des revalorisations salariales habituelles et ne s'accompagne d'aucun renfort d'effectifs. Si les crédits consacrés à la masse salariale de l'ASNR progressent, ceux qui soutiennent directement ses missions opérationnelles enregistrent pour leur part une baisse. Je salue le travail accompli par l'ASNR au cours de ses premiers mois d'existence. Elle est prête sur le plan opérationnel, mais de nombreux axes restent à consolider, qu'il s'agisse de la convergence des systèmes d'information, de la réorganisation interne des directions métiers ou du développement d'une culture commune et de la cohésion des équipes.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Le programme 174 *Énergie, climat et après-mines* correspond peu ou prou au périmètre d'intervention de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Il s'agit d'un programme important, doté de 1,244 milliard en autorisations d'engagement et 1,232 milliard en crédits de paiement. Ces dotations accusent une baisse d'environ 700 millions, puisqu'elles s'élevaient à 1,9 milliard l'année dernière. Cette diminution s'explique principalement par le transfert des aides budgétaires à l'acquisition de véhicules électriques vers le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Le programme finance également le chèque énergie à hauteur de 674 millions, le légitime chantier de l'après-mines, essentiellement le budget de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM), et une politique de l'énergie de 126 millions, dont 80 millions sont destinés au financement des études de développement de l'éolien en mer. Je proposerai, par amendement, de supprimer cette dernière dotation, tout comme l'enveloppe de 5,5 millions allouée au financement du Médiateur national de l'énergie, institution inutile faisant doublon. J'estime que mon rôle de rapporteur pour avis ne se limite pas à faire la pédagogie des crédits du programme : je souhaite faire la critique des orientations retenues et vous proposer certains choix forts.

Le programme 174 ressemble bien plus à une regrettable usine à gaz pour sortir des énergies fossiles qu'à une politique de long terme visionnaire et intellectuellement rationnelle. Les choix budgétaires opérés ainsi que les changements de pied permanents dans les politiques publiques de la transition écologique, mâtinés de complexités technocratiques, pourraient avoir comme devise inversée : « ce qui se conçoit mal s'énonce avec peine ».

Jusqu'à cette année, le programme 174 rassemblait toutes les aides à l'acquisition de véhicules électriques, celles-ci s'apparentant à une véritable subvention d'investissement de la concurrence internationale, notamment chinoise. Il est choquant et scandaleux, à l'heure où des choix budgétaires responsables sont nécessaires, de financer nos concurrents directs avec l'argent du contribuable.

Les crédits budgétaires du programme 174 disparaissent au profit des CEE. Le problème est que le législateur ne pourra plus exercer de contrôle budgétaire sur les aides versées pour l'achat de voitures électriques. Les CEE risquent de concurrencer ce financement, qui profite à notre économie, notamment aux secteurs du bâtiment et du logement. Cette évolution est tout à fait critiquable.

Je souhaite que nous changions de stratégie en matière de transition écologique dans le secteur automobile. Ce programme finance la lutte contre le changement climatique et pour

la qualité de l'air : dans ce cadre, il soutient l'Atmo, la fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa). Or ces structures promeuvent les fameuses ZFE, que je conteste depuis plusieurs années. Les ZFE sont contre-productives pour la qualité de l'air et la transition écologique. Au-delà de la ségrégation sociale qu'elles imposent à des millions de Français, ces zones manquent leur cible. Ainsi, une Clio citadine légère dont la vignette est Crit'Air 4 pollue moins qu'un SUV de la marque Range Rover dont la vignette est Crit'Air 1, qui émet 70 % de particules fines de plus à cause de ses pneus, du poids de sa batterie et de ses suspensions. La vignette Crit'Air est mal conçue.

Actuellement, 80 % des véhicules électriques sont produits par la Chine. Ils sont en train de détruire notre filière industrielle automobile – je pèse mes mots. Or les politiques publiques et le fléchage budgétaire du programme 174 ne sont rien d'autre que des subventions déguisées de nos concurrents industriels. Ils ont pour conséquence de détruire notre filière automobile et de pénaliser les Français les plus modestes en compliquant leur accès aux services publics, aux commerces de proximité dans les grandes villes, aux bassins d'emplois et à l'offre de santé – tout cela a d'ailleurs largement disparu des zones rurales.

Il est tout à fait contestable que la voiture électrique chinoise soit mieux-disante en matière de pollution que nos citadines, même si celles-ci roulent aux énergies fossiles. En effet, la production d'une voiture électrique chinoise utilise des terres rares, des minerais comme le cobalt extrait en république démocratique du Congo par des enfants de moins de 15 ans dans des mines artisanales. Que la voiture électrique soit produite au mépris des droits humains avant d'être importée sur notre sol devrait tous nous interpeller. Il n'est pas écologique de refuser de miser sur la filière industrielle et souveraine française.

Je plaide pour que les aides à la conversion soient fléchées sur fond de neutralité technologique. J'ai auditionné énormément d'acteurs de la filière automobile qui trouveraient leur place dans des politiques tendant à la neutralité carbone. Je pense au décalaminage à hydrogène du parc automobile existant, qui ferait baisser le taux d'émission de particules fines d'environ 60 % à 70 %, et à l'installation de boîtiers éthanol pour réduire les émissions de CO₂ dans les mêmes proportions. Des choix ont été effectués dans la première partie du PLF pour contrecarrer la filière du bioéthanol, laquelle a pourtant un rôle à jouer dans la décarbonation de la filière automobile. Il est temps de faire des choix inédits et de miser sur la diversification des aides plutôt que de privilégier la seule voiture électrique, laquelle présente de nombreux inconvénients pour notre souveraineté et pour la transition écologique.

Le programme vise à améliorer la qualité de l'air, mais c'est le renouvellement naturel du parc automobile qui réduit les émissions de particules fines et de dioxyde d'azote dans nos grandes métropoles. En vingt ans, avant le déploiement des ZFE, ces émissions et la pollution au dioxyde d'azote ont diminué respectivement de 40 % et de 25 % dans les villes. C'est donc bien le renouvellement du parc automobile qui, grâce aux améliorations technologiques – vannes EGR, filtres à particules, fluide AdBlue dans les voitures diesel –, fait reculer la pollution.

Le taux de renouvellement du parc automobile est de 2 % par an en moyenne ; cette proportion est la même dans les ZFE comme en dehors. Ces zones sont un scandale social, puisqu'elles excluent une partie de la population, et elles se révèlent inutiles pour améliorer la qualité de l'air. Pour préparer mon rapport, j'ai auditionné des représentants des Aasqa et de la DGEC, lesquels maintiennent leur soutien aux ZFE. Il me paraissait intéressant d'éclairer mon opposition aux ZFE en décrivant le contexte budgétaire, car nous choisissons de soutenir financièrement des dispositifs socialement scandaleux et écologiquement inefficaces. Je vous propose de rompre avec cette orientation et de prendre des décisions stratégiques qui soient profitables au pays, au pouvoir d'achat des Français et à la réduction de la dépense publique.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Julien Guibert (RN). Le programme 174, censé accompagner la transition énergétique, se révèle inefficace et il dilapide l'argent des Français. Les choix budgétaires apparaissent fluctuants, technocratiques et déconnectés du terrain. Pendant que les crédits reculent, aucune trajectoire claire ne se dessine.

Ce programme décline une écologie punitive : malus automobile modifié dix-sept fois en trois ans, interdictions successives, contraintes toujours plus lourdes et inintelligibles pour nos concitoyens. On ne convainc plus, on contraint.

Pourtant, les Français ne sont pas opposés à l'écologie, ils veulent protéger les paysages, leurs territoires et leur environnement. Ils refusent en revanche d'être stigmatisés et infantilisés par une avalanche de normes et de surnormes. L'exemple le plus criant de cette dérive, ce sont les ZFE, que nous qualifions pour notre part de zones à forte exclusion. En effet, elles frappent d'abord les plus modestes, qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule : près de 9 millions de véhicules, soit plus de 20 % du parc, ont une vignette Crit'Air 3 et seront bientôt bannis des métropoles. Pour quel résultat ? Le rapport le dit, l'impact des ZFE sur la pollution atmosphérique est faible, de l'ordre de seulement 1 % de réduction de particules dans le Grand Paris. L'écologie qui exclut et qui ruine n'est pas une bonne écologie.

Autre dérive, l'obsession éolienne, symbole d'une transition coûteuse et non maîtrisée. Ce budget consacre 73 millions à de simples études et débats publics sur l'éolien en mer, lesquels ne produisent aucun effet si ce n'est d'alimenter la dépense publique. Dans ma circonscription, dans la Nièvre, nous vivons cette pression en direct : à Maux, au cœur du Morvan, à Surgy, à Saint-Germain-des-Bois ou dans les Amognes, des projets menacent les paysages, le patrimoine, la valeur de nos maisons et fracturent la paix dans nos villages. Dans certains cas, les projets prévoient de raser des hectares de forêt pour y implanter des éoliennes, comme ceux de Tannay, Talon ou Saint-Germain-des-Bois. L'éolien industriel détruit les paysages, désorganise les territoires ruraux et bénéficie à des promoteurs privés et non à la souveraineté énergétique de la France. Il faut aussi s'interroger sur les raisons qui poussent les promoteurs éoliens à louer plutôt qu'à acheter des terrains dont l'hectare coûte en moyenne entre 3 000 et 5 000 euros : sans doute veulent-ils se dédouaner de leurs obligations.

Le Rassemblement national défend une autre voie, celle d'une écologie populaire qui respecte nos modes de vie, qui défend la neutralité technologique pour ne pas enfermer les Français dans le tout-électrique importé massivement depuis la Chine, qui compte sur le renouvellement naturel du parc automobile plutôt que sur la culpabilisation sociale symbolisée par l'interdiction du thermique, qui préfère la confiance à la défiance permanente et qui promeut une écologie économiquement réaliste et socialement juste.

L'écologie ne doit jamais devenir l'ennemie du peuple. Elle doit protéger la France, ses travailleurs, ses territoires et non les punir. Le Rassemblement national mène le combat d'une transition écologique patriote, souveraine et au service des Français.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Dans nos débats, il faut faire preuve d'humilité : voilà ce que m'a dit le sous-préfet de Torcy cette semaine. Malheureusement, nos collègues de droite et d'extrême droite manquent d'humilité et campent sur leurs certitudes. Cela les empêche de se confronter à la réalité concrète du terrain pour répondre à l'urgence climatique. Il faut dire que les membres du Rassemblement national sont persuadés qu'il n'y a pas d'urgence climatique ; quant aux représentants du bloc macroniste, ils font preuve, au mieux, d'immobilisme. Pourtant, l'urgence climatique est réelle. Plusieurs risques majeurs nous guettent, à commencer par celui de l'impossibilité d'habiter la planète.

Pour illustrer la situation, j'aimerais évoquer le syndicat mixte pour l'enlèvement et le traitement des résidus ménagers (Siétrem), centre de tri situé dans ma circonscription. Le tri et la valorisation des déchets, de même que la création d'énergies renouvelables qui l'accompagne, sont des actions positives accomplies par ce centre. Mon territoire cumule les décharges, au point que l'on peut le surnommer « la poubelle de l'Île-de-France ». Le Siétrem nous aide à respirer et réduit les risques associés à l'accumulation de déchets, mais il abîme dans le même temps nos territoires et la santé de leurs habitants. En effet, l'incinération de déchets produit des PFAS ; en outre, comme elle n'est jamais totale, elle crée de petits résidus, que l'on nomme les mâchefers. Ces derniers contiennent des PFAS, qui finissent dans la Marne.

Il ne faut pas se contenter des solutions existantes comme si elles étaient miraculeuses, car elles ont toujours des effets secondaires délétères ; il convient de diversifier les réponses à l'urgence de la situation. Nous aimerions parfois que vous vous contentiez de l'immobilisme, hélas il vous arrive de prendre des mesures rétrogrades, comme la loi Duplomb.

On peut s'inspirer de méthodes du passé, d'ailleurs j'ai déposé une proposition de loi visant à accélérer le développement de la construction et de la rénovation en bois-terre-paille. L'objectif du texte est la limitation des déchets, car le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas. Je vous invite à lire la proposition de loi.

M. Mickaël Cosson (Dem). Le programme 174 subit une baisse globale de ses crédits, de près de 17 %, mais un effort louable est consenti pour l'accompagnement social de la transition énergétique. Je salue l'augmentation significative, supérieure à 40 %, de l'action 02, *Accompagnement transition énergétique*, dont la dotation atteint 654 millions. Cet effort consolide un outil essentiel pour nos concitoyens, le chèque énergie, qui aide près de 4 millions de ménages à payer leurs dépenses d'énergie : il s'agit d'une mesure concrète d'équité territoriale et sociale.

Je note le retrait des aides à l'acquisition de véhicules propres du budget de l'État pour les remplacer par les CEE dès 2026. De même, les fonds pour l'éolien en mer restent significatifs, afin de soutenir la poursuite du développement de cette source d'énergie.

J'alerte mes collègues sur l'urgence de l'action 05, *Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air*. Le maintien de la politique en faveur de la qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur, puisque la pollution atmosphérique est responsable de 40 000 décès prématurés par an, selon les chiffres de Santé publique France (SPF).

S'agissant de la prévention des risques, l'avis budgétaire présenté par notre collègue Danielle Brulebois rappelle l'urgence d'agir face à l'accélération des défis. Je souligne l'importance des actions de prévention des risques, majeurs comme les inondations et les incendies, ou pesant sur la sécurité des activités industrielles : l'enjeu est capital pour la résilience de nos territoires. Ces derniers jouent un rôle primordial, mais une épée de Damoclès pèse sur leur budget, puisqu'ils sont contraints à l'équilibre. On continue à établir des ratios rapportant le montant des investissements au nombre d'habitants : si on retenait une telle méthode pour les ménages – diviser par deux le prix d'un bien coûteux sans lissage mensuel – , ceux-ci seraient tous surendettés. Il est regrettable de conserver des méthodes de calcul archaïques pour les collectivités, alors que les budgets des communes sont équilibrés.

Nous saluons la reconnaissance du retrait-gonflement des argiles, responsables de 36 % de la sinistralité. L'action 15 du programme 181 est dotée de 30 millions en autorisations d'engagement et de 15 millions en crédits de paiement. Je partage toutefois l'inquiétude soulevée par le rapport : la baisse des crédits de paiement du fonds Barnier nous semble contradictoire avec l'augmentation des sinistres climatiques, d'autant que le coût des

catastrophes a dépassé, pour la première fois cette année, l'investissement consenti pour accompagner les collectivités.

La hausse des crédits de l'Ineris est essentielle pour renforcer son expertise des nouveaux polluants comme les PFAS. S'agissant de l'Ademe, nous devons garantir le financement des outils de la transition, notamment celui du fonds Chaleur dont les besoins dépassent largement la dotation prévue.

Suivant les recommandations du rapport, nous devons nous assurer que les crédits du PLF pour 2026 sont à la hauteur de nos ambitions d'une politique de prévention forte, lucide et protectrice des territoires. Si la transition doit être encouragée, elle doit avant tout être lisible.

3. Réunion du mercredi 29 octobre 2024 après-midi

Mission *Écologie, développement et mobilités durables* : *Protection de l'environnement et prévention des risques* ; *Transition énergétique* (Mme Danielle Brulebois, M. Pierre Meurin, rapporteurs pour avis) (suite)

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous reprenons nos travaux avec la suite des interventions des orateurs des groupes.

M. Fabrice Roussel (SOC). Nous ne pouvons une nouvelle fois que dénoncer le manque d'ambition des différents budgets de cette mission, alors même que les besoins de financement de la transition écologique explosent et que l'adaptation au changement climatique devient plus que jamais une priorité nationale. En effet, nous savons désormais qu'il sera impossible de contenir le réchauffement sous le seuil de 1,5 degré d'ici à la fin du siècle.

Depuis trop longtemps, nos investissements sont insuffisants pour relever ce défi, comme en témoigne le plan national d'adaptation au changement climatique (Pnacc). Ce projet, qui peut paraître ambitieux sur le papier, restera sans portée réelle tant que le gouvernement se refusera à mobiliser de nouvelles recettes substantielles. Les faits parlent d'eux-mêmes.

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs, le FPRNM, aussi connu sous le nom de fonds Barnier, d'abord, voit ses crédits reculer de 9 % en autorisations d'engagement (AE) et de 20 % en crédits de paiement (CP). Le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires – fonds Vert –, ensuite, affiche une baisse de 43 % en AE. Quant à l'Agence de la transition écologique (Ademe), dont le budget est censé être en hausse, plus d'un tiers de ses crédits seront absorbés par des engagements antérieurs, ne lui laissant donc que peu de marges pour ses actions futures. Plus inquiétante encore, la baisse de la dotation du fonds Vert envoie un signal particulièrement négatif qui traduit le désengagement budgétaire de l'État et affaiblit la capacité des collectivités à conduire des projets essentiels de rénovation énergétique, de prévention et d'adaptation aux changements climatiques. Je pense à la prévention des incendies et des inondations ou encore au recul du trait de côte. En somme, ce budget paraît une fois de plus déconnecté des réalités du terrain.

Pour autant, les députés socialistes ne sont pas résignés. Nous proposerons des amendements visant à renforcer le fonds Économie circulaire de l'Ademe, à maintenir à son niveau le fonds Vert – soit 1,15 milliard d'euros contre 650 millions actuellement prévus –, à augmenter la dotation du fonds Chaleur, ou encore à rétablir les moyens de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR). Nous aurons des propositions pour accélérer le passage aux véhicules électriques et moins polluants puisque, en contradiction totale avec le rapporteur pour avis, nous croyons à la transition énergétique et sommes particulièrement

inquiets des 40 000 décès annuels dus à la pollution atmosphérique. En un mot, nous agissons pour faire en sorte que la transition énergétique soit une vraie priorité pour le pays.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Le rapport pour avis de M. Meurin n'est pas un rapport budgétaire, c'est un pamphlet idéologique, un tract d'extrême droite, climato-sceptique et anti-écologique. Sous couvert de bon sens et de souveraineté, il attaque l'écologie, la science et l'idée même du bien commun. La transition écologique y est décrite comme punitive, les zones à faibles émissions (ZFE) comme liberticides et la décarbonation des transports comme un scandale industriel.

Ce discours est celui des lobbys fossiles et du renoncement. Le Rassemblement national prétend défendre le peuple, mais il soutient surtout les profits des pétroliers et des industriels les plus polluants. C'est un parti du déni scientifique et écologique, pas de la vérité et encore moins de la justice climatique.

Et, pendant que le RN déroule son idéologique meurtrière pour les générations futures, le gouvernement n'est clairement pas à la hauteur. Ce budget pour 2026 cumule les reculs, alors qu'il devrait incarner une véritable ambition pour une transition écologique juste et populaire.

S'agissant des rénovations énergétiques, quand le RN veut carrément supprimer l'Agence nationale de l'habitat (Anah), MaPrimeRénov', le diagnostic de performance énergétique (DPE), le gouvernement suspend les aides à la rénovation, puis les rabote, les faisant passer de 2 à 1,5 milliard. Résultat : des ménages perdus, des artisans en difficulté, une enveloppe budgétaire floue et en baisse, et une politique du logement qui piétine au lieu d'accélérer la décarbonation.

En matière de mobilité propre, le leasing social pour les véhicules électriques, pourtant plébiscité, disparaît en grande partie du budget au profit des certificats d'économie d'énergie (CEE), ce qui signifie la privatisation des aides. Ce choix est socialement injuste et écologiquement incohérent : on prive les ménages modestes d'un outil facile d'accès à la mobilité décarbonée au moment même où il faudrait l'étendre.

S'agissant du programme 181, madame la rapporteure pour avis, les moyens de l'Ademe stagnent. Je rappelle que le RN souhaite supprimer l'agence et que le gouvernement voulait raboter son budget l'an dernier. Quant au fonds Chaleur, il reste à son niveau de 2025 alors que les projets de décarbonation explosent dans les territoires. Cette orientation est d'autant plus incompréhensible que le dispositif est l'un des plus efficaces en matière de dépense publique. Pour économiser une tonne de CO₂, l'Ademe ne dépense que 36 euros, là où d'autres actions en demandent des centaines. Dans un contexte de tension budgétaire, c'est bien ce type d'outil qu'il faudrait soutenir et amplifier.

Je le répète, ce budget est celui des reculs, ce qui est d'autant plus inquiétant dans un contexte de *backlash* écologique et d'incessante remise en cause de nos engagements environnementaux. À force de reculer sur tout, le gouvernement colle de plus en plus dangereusement au discours climatosceptique du Rassemblement national. Là où il faudrait du courage et de la cohérence, il choisit le renoncement.

M. Xavier Roseren (HOR). Je souhaite d'abord vous remercier, madame la rapporteure pour avis, pour votre travail sur ce volet essentiel du budget de la protection de l'environnement et de la prévention des risques. Du programme 181 dépend la crédibilité de notre action publique en matière de résilience, de sécurité industrielle et de transition écologique. En 2026, les crédits qui lui sont alloués progresseront de près de 10 % en CP et doubleront en AE, afin de désormais inscrire intégralement le budget de l'Ademe dans la

comptabilité de l'État. Cette clarification renforce la lisibilité de notre politique ainsi que le contrôle du Parlement.

J'ajoute que, derrière la mécanique budgétaire, il y a un enjeu de fond : la prévention vis-à-vis de la multiplication des risques naturels et technologiques, exacerbés par le changement climatique. Les plans de prévention des risques (PPR) couvrent actuellement 12 700 communes, mais la priorité est désormais à leur actualisation, afin d'y intégrer la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (Tracc). Ce travail requiert une ingénierie locale renforcée, notamment en montagne où les risques se combinent et s'intensifient ; je pense aux mouvements de terrain, aux avalanches, aux éboulements, au retrait-gonflement des argiles.

À cet égard, la création d'une ligne budgétaire consacrée à cet enjeu et le soutien du fonds Barnier vont dans le bon sens. Les collectivités, notamment rurales ou de montagne, doivent être accompagnées face à la hausse des aléas. Ce fonds, pilier de la solidarité, doit s'inscrire dans une trajectoire pérenne.

Je salue aussi le maintien des crédits du fonds Chaleur à son plus haut niveau historique, à 800 millions d'euros. C'est un autre levier majeur de décarbonation, particulièrement adapté aux vallées, où la chaleur renouvelable, la biomasse ou la géothermie réduisent la dépendance aux énergies fossiles.

En revanche, monsieur le rapporteur pour avis, je ne partage pas vos conclusions, qui me paraissent très excessives au sujet du programme 174. Les défis sont réels : complexité des dispositifs, suspension de MaPrimeRénov', manque de lisibilité des aides. Mais la transition énergétique demande de la constance, de la visibilité et une diversité des solutions – biocarburants, hydrogène, rénovation thermique – afin qu'elle reste juste, soutenable et adaptée à tous les territoires y compris de montagne.

Enfin, j'insisterai sur la dimension humaine de cette politique. La prévention, c'est avant tout une culture du risque à entretenir et à partager dans les écoles, auprès des élus et des habitants. En montagne, cette culture est ancienne : élus et résidents savent ce que signifie vivre au pied d'une pente instable, d'un glacier ou d'un torrent. De plus, les équilibres changent vite et les évolutions exigent une vigilance nouvelle, accrue, ainsi qu'un appui scientifique renforcé pour comprendre, anticiper et s'adapter. Ce budget traduit une continuité utile et responsable. Il consolide nos outils, sécurise nos opérateurs et prépare nos territoires à affronter un risque devenu systémique.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Monsieur Roseren, vous dites ne pas partager mes convictions, mais les vôtres me semblent assez similaires. Vous avez parlé de mobilité adaptée aux territoires de montagne : les voitures électriques y consomment entre 10 et 30 % d'énergie en plus. Je vous rejoins également sur l'importance de la lisibilité et de la diversité des solutions. Vous avez mentionné le bioéthanol : je partage l'idée qu'il faut miser sur la neutralité technologique plutôt que de se concentrer uniquement sur la voiture électrique, qui ne représente qu'une partie de la solution – une autre étant l'entretien du parc automobile existant.

Par exemple, au lieu d'importer 80 % de nos pièces de moteur d'Asie, particulièrement de Chine, nous pourrions soutenir la fabrication de pièces d'occasion en France. Pour m'être rendu au salon Equip Auto, je sais qu'il y a là toute une économie que nous pourrions encourager. De même, l'installation d'un boîtier bioéthanol coûte beaucoup moins cher, entre 700 et 1 000 euros, qu'une voiture électrique. Ce gain de pouvoir d'achat participe de notre trajectoire climatique.

Cela me conduit à rebondir sur l'intervention assez caricaturale de Mme Laernoes, qui me reproche d'être pamphlétaire. Je rappelle que mon rôle n'est pas de rapporter en séance des travaux définitifs de notre commission mais d'apporter un avis sur un budget initial, en me fondant sur mes convictions et sur des auditions. Vous vous êtes livrée à une diatribe peu constructive qui illustre d'ailleurs votre obsession du RN, mais je répète que ce n'est pas moi qui ai présenté ce projet de loi de finances, mais le gouvernement nommé par Emmanuel Macron. Pour le dire autrement, je suis vierge des trajectoires budgétaires qui s'y trouvent.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Le rapport pour avis est bien le vôtre ?

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Oui et j'assume tous mes propos.

Par ailleurs, alors que vous êtes obsédée par la voiture électrique, je répète que je suis pour ma part favorable à la neutralité technologique. Je ne suis pas anti-voiture électrique par principe...

Mme Julie Laernoes (EcoS). Vous êtes fossile, fossile, fossile !

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Non. Mais si vous considérez que le parc automobile existant ne fait pas partie de la solution, c'est que vous ne comprenez pas comment il est possible de le renouveler. Vous qui êtes certainement favorable au malus écologique, figurez-vous qu'il empêche ce renouvellement. En effet, comme les gens n'achètent plus de voitures neuves en raison des prix exorbitants, vous favorisez, avec un tel dispositif, le maintien d'un parc vieillissant – ce qui est contreproductif du point de vue climatique, s'agissant notamment des émissions de particules fines.

Ne m'accusez donc pas d'être climatosceptique. J'essaie de réfléchir et suis prêt à engager le dialogue, y compris avec vous, qui êtes venue pour faire une capsule vidéo. Je ne sais pas si vous avez lu mon rapport de trente pages...

Mme Julie Laernoes (EcoS). Oui, c'est un pamphlet idéologique !

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. ...mais en trois minutes, je n'ai vu que des effets de manche.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. La dotation du fonds Barnier, outil important, est passée de 131 millions en 2021 à 225 millions en 2024, puis à 300 millions cette année. Sa stabilité prévue pour 2026 s'explique par le fait que tous les crédits n'ont pas été consommés : 56 % du total reste disponible en AE et 43 % en CP – même si de nombreux projets ont été financés, comme l'opération exceptionnelle du casier pilote de la Bassée et celle faisant suite aux inondations dans le Pas-de-Calais.

S'agissant du fonds Chaleur, je suis d'accord avec madame Laernoes, il faut accélérer car les collectivités ont de nombreux projets de passage aux énergies renouvelables et durables, de nature d'ailleurs à réduire la facture de nos concitoyens. Je proposerai donc un amendement visant à augmenter ces crédits.

Monsieur Roseren, il convient aussi d'accélérer la mise en place de PPR ; le chiffre de 12 720 communes n'est pas suffisant.

Quant au retrait-gonflement des argiles, là aussi je suis d'accord. C'est un enjeu important et il faut absolument pérenniser et abonder la ligne budgétaire créée l'an dernier.

Nous pourrions aborder les autres sujets au fil des amendements.

Article 49 : Crédits du budget général

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons à l'examen des amendements, en commençant par le programme 181 *Prévention des risques*.

Amendements II-CD186 de M. Timothée Houssin et II-CD75 de M. David Magnier (discussion commune)

M. Timothée Houssin (RN). Vous le savez, nous voulons rationaliser le coût exorbitant du fonctionnement des différentes agences, à commencer par l'Ademe. L'amendement II-CD186 vise ainsi à supprimer 153 millions de crédits, qui correspondent aux coûts de structure. Nous souhaitons en effet que les activités de l'Ademe soient réinternalisées, c'est-à-dire que ses missions soient réintégréées au sein des ministères concernés.

M. David Magnier (RN). Mon amendement a le même objet. Nous défendons une position de clarté, de cohérence et de responsabilité. Depuis des années, l'Ademe a vu ses moyens exploser, atteignant la somme de 1,2 milliard, dont 135 millions pour son seul fonctionnement. Les frais de structure sont donc considérables, l'administration centrale est hypertrophiée, tandis que la communication, les études et les subventions se sont multipliées ; et tout pour des résultats discutables et des doublons innombrables avec les services de l'État.

De fait, nombre des missions de l'Ademe recoupent celles de directions ministérielles – celles de la transition écologique, de l'industrie, de l'économie, de la recherche – ou d'autres opérateurs publics – agences de l'eau, Agence nationale de la recherche (ANR), BPIFrance. En clair, l'Ademe est devenue un maillon de plus dans un millefeuille administratif qui coûte cher, qui ralentit l'action publique et qui dilue les responsabilités.

Il est temps d'en finir avec cette logique d'agences autonomes qui se substituent à l'État, tout en échappant largement à son contrôle. La transition écologique, si elle doit être menée, doit l'être par un État fort, recentré sur ses missions régaliennes et stratégiques, et non par une nébuleuse d'opérateurs parapublics.

Je l'ai dit, les dispositifs de subvention et d'accompagnement de l'Ademe pourraient parfaitement être réinternalisés dans les administrations centrales compétentes. Cela permettrait à la fois d'alléger les dépenses publiques, de simplifier les circuits de décisions et de rendre à l'État la maîtrise directe des politiques de transition énergétique et industrielle. Supprimer l'Ademe, ce n'est pas affaiblir la transition écologique ; au contraire, c'est mettre fin à une bureaucratie coûteuse et redondante, tout en redonnant à la puissance publique sa capacité d'action directe.

Ce sont des amendements de bon sens, d'efficacité et de souveraineté administrative.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. En tant que présidente de cette commission, je ne peux vous laisser dire que l'Ademe est hors de contrôle, étant donné qu'il nous revient justement à nous, parlementaires, de surveiller son activité. De plus, nous validons le choix de son président, qui peut être auditionné aussi souvent que nécessaire par cette commission.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Avis défavorable sur les deux amendements. Je confirme que, eu égard à son savoir-faire et à sa présence sur le terrain, l'Ademe est un outil essentiel aussi bien pour l'État que pour les collectivités. De plus, si je ne fais pas erreur, 98 % des fonds affectés à l'agence sont redistribués à ces dernières, aux associations – par exemple de gestion de déchets –, aux entreprises et aux industries. Oui, l'Ademe brasse beaucoup d'argent, mais elle le redonne à bon escient, étant capable d'identifier les projets qui méritent d'être soutenus.

Cela étant, je reconnais aussi que beaucoup de missions lui ont été confiées. Je pense au plan Vélo, à la responsabilité élargie des producteurs (REP) ou encore au plan France relance, dont elle a eu à gérer certains fonds. Certains éléments peuvent donc ne pas apparaître comme prioritaires et peut-être devrions-nous réfléchir à un recentrage de ses missions et arrêter de lui confier tout et n'importe quoi, car cela a tendance à diluer son utilité.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous avons eu les mêmes débats ce matin au sujet du Cerema – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Au fond, les collègues du Rassemblement national méconnaissent ce qu'est l'Ademe. Sa force est sa présence territoriale, 50 % de ses effectifs étant répartis dans l'ensemble des anciennes régions administratives. Je parle en connaissance de cause et en toute transparence : j'ai été pendant plus de vingt ans ingénieur au sein d'une de ces directions régionales.

Mme la rapporteure pour avis a bien décrit ses missions. L'Ademe accompagne les entreprises, les collectivités et plus largement l'ensemble des acteurs territoriaux en matière de décarbonation, de développement des énergies renouvelables et des réseaux de chaleur, mais aussi d'économie circulaire, en cohérence avec la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi Agec), promulguée en 2020.

Son budget s'élève effectivement à 1,2 milliard d'euros, mais un rapport de la Cour des comptes montre bien que 98 % de cette somme est reversée sous la forme de subventions, tandis que seulement 2 % vont à son fonctionnement. Peut-on appeler cela jeter l'argent par les fenêtres ?

Vous l'avez dit, madame la présidente, c'est bien notre commission, ainsi que la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, qui approuve la nomination du président de l'agence. J'ajoute que la présidente de l'Assemblée nationale désigne aussi un député pour siéger à son conseil d'administration. Enfin, un contrat État-Ademe fixe les règles d'utilisation de son budget.

Vous aurez compris que nous nous opposerons vivement à ces amendements.

Mme Julie Laernois (EcoS). Ce matin, les députés du groupe RN sont allés jusqu'à défendre un amendement visant à supprimer tous les budgets alloués à l'Ademe. Comme lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique, nous voyons transpirer la volonté de ce parti de supprimer de nombreux organismes absolument essentiels à la vie quotidienne de nos concitoyens, particulièrement s'il y a les mots « environnement » ou « maîtrise de l'énergie » dans leur intitulé.

Cette idéologie fermée et court-termiste méconnaît fondamentalement le fonctionnement de l'Ademe. Stéphane Delautrette l'a très bien expliqué : l'agence connaît les différents territoires ainsi que leurs problématiques et manières de fonctionner – sachant qu'il faut bien concrétiser les objectifs de transition écologique que nous inscrivons dans la loi.

Où isole-t-on les logements ? Où passe-t-on d'une mobilité très carbonée à une mobilité décarbonée ? Où change-t-on les systèmes de traitement des déchets ? Dans les territoires ! Avoir un État fort ne suffit donc pas : il faut que les collectivités soient également des moteurs de la transition écologique. Et pour cela l'Ademe est absolument essentielle. Il n'y a d'ailleurs aucun surcoût. Au contraire, son budget est même insuffisant pour accomplir toutes ses missions.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Toutes ces critiques s'inscrivent dans un climat général d'offensive contre les agences environnementales, de l'Ademe à l'Office français de la biodiversité (OFB), en passant par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et les agences de l'eau.

Je rappelle également que l'Ademe pilote le programme de décarbonation de l'industrie, indispensable pour atteindre la neutralité carbone.

Une fois de plus, le Rassemblement national fait la preuve de son climatocépticisme. Ses propositions vont à l'encontre de la réponse que nous devons absolument apporter à l'urgence climatique, donc de l'intérêt de l'ensemble de nos concitoyens.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CD223 et II-CD224 de Mme Danielle Brulebois (discussion commune)

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Le premier amendement vise à renforcer le fonds Chaleur de 700 millions d'euros, ce qui porterait son budget à 1,5 milliard.

Le second, de repli, prévoit une progression de sa dotation de 200 millions.

Mme Julie Laernoes (EcoS). L'an dernier nous avons empêché la baisse des crédits du fonds Chaleur, qui aurait été délétère et destructrice. Cela étant, les critères d'éligibilité ont été durcis, afin de limiter le nombre de projets. Ne serait-ce donc pas pousser le bouchon un peu loin que d'augmenter le budget du fonds de 700 millions ? Je sais qu'il existe suffisamment de projets dans les tiroirs pour un budget de 1 milliard, mais j'en suis moins sûre pour une dotation de 1,5 milliard, sachant que nous sommes dans une période d'élections municipales peu propice à la réalisation de projets de réseau de chaleur. À moins qu'il ne faille financer des projets qui n'ont pu l'être cette année ?

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Oui, d'après la direction générale de la prévention des risques (DGPR), le portefeuille théorique des besoins recensés par l'Ademe représente déjà 1,7 milliard d'euros pour 2026.

La commission adopte l'amendement II-CD223.

En conséquence, l'amendement II-CD224 tombe.

Amendements II-CD221 de Mme Danielle Brulebois et II-CD138 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. L'amendement II-CD221 vise à renforcer le fonds Économie circulaire de l'Ademe à hauteur de 200 millions.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Mon amendement a le même objet. En effet, si le fonds Chaleur est maintenu à son niveau de 2025, le fonds Économie circulaire, lui, doit passer de 300 à 100 millions seulement.

Véronique Riotton et moi-même, dans notre rapport d'évaluation de la loi Agec, avons identifié des manquements et des besoins d'accompagnement des territoires en vue d'atteindre les objectifs que nous nous sommes assignés. Il faut donc réévaluer les crédits alloués à l'économie circulaire.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je précise simplement que cette augmentation de crédits pourrait être financée par la hausse, prévue par le PLF, de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) relative à l'enfouissement des déchets.

La commission adopte l'amendement II-CD221.

En conséquence, l'amendement II-CD138 tombe.

Amendements II-CD85 de Mme Alma Dufour, II-CD225 de Mme Danielle Brulebois et II-CD176 de Mme Julie Lechanteux (discussion commune)

M. Sébastien Delogu (LFI-NFP). Les députés Insoumis affirment avec force la nécessité d'un financement ambitieux de la prévention des risques naturels majeurs, à la hauteur des bouleversements climatiques et environnementaux que connaît la France. Nous proposons donc d'abonder le fonds Barnier de 220 millions de plus, afin de renforcer la capacité de prévention, de protection et d'adaptation des territoires.

Cette hausse correspond aux recommandations de l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), qui préconise de porter la dotation du fonds à 520 millions d'ici à 2026, afin de répondre à l'intensification et à la multiplication des catastrophes climatiques. Nous appelons d'ailleurs le gouvernement à lever la compensation de crédits prévue pour assurer la recevabilité de l'amendement et à faire de la prévention des risques naturels une véritable priorité. Chaque retard se paie en vies humaines et en territoires dévastés.

Dans ma circonscription, les inondations de cette année ont privé 4 500 foyers d'électricité, tandis que chaque épisode orageux donne lieu à d'inédites et inarrêtables coulées de boue. De même, mon territoire a connu des feux que tout le monde a pu voir à la télévision. Cinquante et une maisons ont été détruites, des familles ont tout perdu et ont été volontairement laissées à l'abandon et dans la détresse.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. L'amendement II-CD225 vise, lui, à allouer 30 millions d'euros supplémentaires au fonds Barnier.

Mme Julie Lechanteux (RN). L'amendement II-CD176 tend à redéployer une partie des crédits consacrés à l'éolien terrestre au profit du fonds Barnier. Pourquoi ? Parce que la réalité du terrain nous y oblige. La multiplication des catastrophes naturelles, qu'il s'agisse des crues, des inondations ou des glissements de terrain, met à rude épreuve la sécurité de nos concitoyens et les capacités d'intervention de l'État.

Des départements comme le Var, le Pas-de-Calais ou l'Aude connaissent chaque année des événements climatiques d'une intensité croissante, aux conséquences humaines et matérielles dramatiques. Les travaux d'endiguement, de restauration des cours d'eau ou d'amélioration de l'écoulement des eaux sont des urgences vitales. De même, le rachat partiel d'habitations et la relocalisation d'habitants sinistrés sont indispensables pour garantir la sécurité et la dignité des populations les plus exposées.

De plus, subventionner une énergie intermittente et non pilotable comme l'éolien est mortifère pour notre souveraineté énergétique. C'est aussi un danger pour notre balance commerciale, puisque ce choix crée un appel d'air pour des entreprises étrangères plus compétitives.

Redéployons donc une partie des fonds destinés à l'éolien, afin de faire primer la protection des vies humaines et des territoires plutôt que de contribuer à leur défiguration.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je suis défavorable à l'amendement II-CD85. Porter la dotation du fonds Barnier à 520 millions d'euros me semble excessif dans la mesure où, au 1^{er} août, 56 % des autorisations d'engagement pour 2025 étaient encore disponibles. De plus, comme je l'expliquais, nous avons connu un pic de paiements pour financer des projets exceptionnels, comme celui qui a fait suite aux inondations dans le Pas-de-Calais ou celui de la vallée de la Bassée. Mon amendement visant à renforcer le fonds à hauteur de 30 millions me semble plus raisonnable et mieux correspondre à la situation.

Quant au II-CD176, son objet est le même que le mien. Je demande donc son retrait.

La commission adopte l'amendement II-CD85.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendements II-CD84 de Mme Alma Dufour et II-CD73 de M. David Magnier (discussion commune)

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Par l'amendement II-CD84, nous réaffirmons avec force la nécessité d'un financement à la hauteur des enjeux de la prévention des risques technologiques et des pollutions industrielles.

En 2024, plus de 1 800 événements technologiques ont été recensés, parmi lesquels 237 ont concerné les sites Seveso : 57 accidents et 180 incidents, dont 7 considérés comme majeurs. L'industrie agroalimentaire est la plus accidentogène, avec 18 % des accidents recensés. Les risques humains, sanitaires, environnementaux et économiques liés à ces accidents sont considérables.

Toujours en 2024, plus d'un accident industriel sur quatre a eu des conséquences humaines, incluant deux décès tragiques. Plus de la moitié des accidents a eu une incidence environnementale, sur l'air ou l'eau par exemple, et 70 % ont emporté des conséquences économiques majeures, incluant des ruptures d'exploitation et des cessations d'activité.

Tous ces chiffres illustrent l'urgence absolue d'une action publique renforcée. Or l'action 01 *Prévention des risques technologiques et des pollutions*, du programme 181 ne bénéficie que d'une augmentation marginale de 2,54 % de ses crédits, un niveau dérisoire au regard des menaces. Le changement climatique, par les sécheresses, les canicules et les inondations qu'il induit, fragilise les infrastructures industrielles et multiplie les risques d'accident technologique, rendant encore plus impératif un renforcement massif des moyens publics. Nous proposons donc d'abonder cette action de 100 millions supplémentaires.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. La surveillance et le contrôle des installations industrielles sont essentiels pour assurer la sécurité des populations et des personnels mais le gouvernement a déjà renforcé les effectifs de façon significative en 2024, avec 100 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires. Ces effectifs ont été préservés en 2025 et le seront en 2026. J'émet donc un avis défavorable à l'amendement II-CD84.

Quant à la hausse de 1,5 million d'euros au profit de l'action 01, que l'amendement II-CD73 vise à supprimer, elle ne résulte pas d'une augmentation des dépenses de l'État mais du transfert d'une subvention de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) depuis le programme 190 *Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables*, vers le programme 181. Le montant alloué à la prévention est donc stable. L'amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CD139 de M. Romain Eskenazi

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement d'appel vise à instaurer un fonds de gestion des risques des procédures de péril d'urgence, destiné à prendre en charge le relogement d'urgence des propriétaires occupants au-delà de six mois après la notification d'un arrêté de mise en sécurité. Alors que les locataires bénéficient d'une protection explicite en cas d'interdiction d'habiter, les propriétaires occupants se trouvent sans solution ni prise en charge financière lorsqu'ils sont victimes d'aléas naturels ou structurels. Cette lacune a été révélée lors d'épisodes récents à Montmorency, Bordeaux, Sarcelles ou Toulouse, et de telles situations sont susceptibles de se multiplier sous l'effet du changement climatique et de la dégradation du bâti ancien.

Le projet de loi de simplification de la vie économique adopté en première lecture prévoit l'obligation pour les entreprises d'assurance de garantir le relogement d'urgence des propriétaires occupants lorsque leur résidence principale fait l'objet d'un arrêté de mise en sécurité. Cependant, cette nouvelle obligation soulève la question de la mutualisation du risque entre assureurs. Pour éviter la surcharge de certains, nous proposons la création d'un fonds inspiré du modèle éprouvé des catastrophes naturelles, qui serait abondé par une fraction de prime ou de cotisation additionnelle.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Votre amendement pointe des difficultés de plus en plus fréquentes. Les situations de relogement, qui durent parfois très longtemps, soulèvent le problème de l'assurabilité des risques, notamment naturels, et de leur financement par les assurances.

Ce problème ne peut être résolu à la faveur d'un amendement. Il pourrait être traité dans le cadre d'une mission d'information ou d'une mission flash. Les compagnies d'assurance et de réassurance sont prêtes à travailler avec nous sur ce sujet. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous en venons à l'examen des crédits alloués au programme 174, *Énergie, climat et après-mines*.

Amendement II-CD67 de M. Maxime Laisney

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Dans un souci de justice sociale et d'accès équitable à la mobilité, nous souhaitons annuler les coupes budgétaires prévues dans les crédits consacrés à l'électrification des véhicules. S'établissant à 93,75 millions dans le PLF pour 2026, le budget alloué à l'action 03 *Aides à l'acquisition de véhicules propres*, est en baisse vertigineuse de 81 %. Le gouvernement le justifie par la diminution supposée du coût des véhicules électriques mais, en réalité, les prix restent très élevés.

Dans ce contexte, le leasing social et la prime au rétrofit sont des outils utiles pour accompagner les changements de mobilité, à condition qu'ils ciblent réellement les foyers les plus précaires, dans les zones où l'usage de la voiture reste contraint.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Comme vous, je regrette le transfert des aides à l'électrification des véhicules vers les dispositifs de CEE par nature moins maîtrisables. Mais votre amendement présente l'inconvénient d'être général. Je vous invite à le retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable. Il me semble préférable de discuter aide par aide, ce que nous pourrions faire lors de l'examen des amendements à venir. J'ajoute qu'à titre personnel, je suis opposé à ce que l'on consacre 400 millions à l'électrification du parc automobile.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD153 de M. Gérard Leseul et II-CD126 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement reprend l'une de nos propositions : la massification du leasing social pour l'acquisition d'une voiture électrique neuve, à hauteur de 100 euros par mois. La filière automobile française emploie environ 400 000 salariés, compte pour plus de 10 % des exportations de biens et réalise plus de 20 milliards d'euros de valeur ajoutée. Un soutien économique durable apparaît indispensable à sa survie et sera nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques. Les émissions de gaz à effet de serre des voitures particulières des ménages ont représenté 53 % des émissions du secteur des transports en 2023.

Nous proposons d’accompagner dans ce cadre le financement de 120 000 véhicules, à hauteur de 13 000 euros par dossier – sachant que, dans la mesure où l’État percevra un peu plus de 4 600 euros de TVA sur chacun d’entre eux, le coût de cette aide publique serait ramené à 8 300 euros.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le leasing social est un dispositif essentiel pour accompagner l’ensemble de la population dans la décarbonation de ses modes de transport – en particulier les personnes les plus dépendantes de la voiture au quotidien et les plus modestes. Rappelons en effet que c’est lorsqu’elle roule beaucoup que la voiture électrique atteint sa performance maximale en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il est important que l’État et le Parlement suivent de près l’utilisation du leasing social, qui a eu du succès, et puissent en faire un bilan annuel : le présent amendement propose donc qu’il ne soit pas financé dans le cadre des CEE mais réintégré en propre dans le budget.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. J’é mets un avis défavorable à ces deux amendements. Un milliard d’euros, ou même 370 millions, c’est beaucoup d’argent – d’autant plus lorsque l’on doit réduire le déficit et maîtriser les dépenses publiques.

Je demeure très sceptique face à l’idée que le contribuable finance nos concurrents internationaux, c’est-à-dire la Chine. J’ai eu un peu mal au cœur en voyant la succession de véhicules chinois dans la vidéo de présentation du leasing social diffusée par le président de République française.

Si l’on considère le cycle de vie total d’un véhicule, le fléchage unique vers l’électrique est une impasse financière et écologique. Rappelons que le coût d’un tel véhicule atteint 160 % de celui d’un véhicule thermique, ce qui soulève des difficultés pour le pouvoir d’achat. Le ralentissement des ventes montre que la voiture électrique ne trouve pas ses clients. Or si des fonds publics peuvent être utilisés pour amorcer le lancement d’un marché, ils ne peuvent pas le nourrir durablement et artificiellement. Ces fonds doivent servir à la réduction du déficit et financer des politiques publiques plus stratégiques.

Des aides aussi importantes que celles que vous proposez risquent enfin de provoquer des distorsions de marché et des effets d’aubaine, ainsi que de favoriser la fraude.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CD142 de M. Gérard Leseul et II-CD107 de Mme Marie Pochon (discussion commune)

M. Fabrice Roussel (SOC). Notre amendement vise à réinstaurer une prime à la conversion en compensant la baisse vertigineuse de 400 millions du budget consacré aux aides à l’acquisition de véhicules propres. Le dispositif des certificats d’économie d’énergie est censé prendre le relais mais rien ne garantit que les crédits soient maintenus.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nous proposons nous aussi d’accompagner les ménages les plus défavorisés dans l’acquisition d’un véhicule électrique grâce à la prime à la conversion. Compte tenu des écarts de coûts entre les types de véhicules, nombre de ménages ne pourraient en effet contribuer, sans cette aide, à la décarbonation des mobilités – lesquelles représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays. On ne peut pas confier au marché la transition énergétique : il faut que l’État intervienne pour réduire nos émissions.

J’ajoute que la prime à la conversion favorisait aussi la réparation et le réemploi de véhicules d’occasion, au bénéfice des ménages modestes ayant absolument besoin d’acquérir un véhicule individuel.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Je ne comprends pas l'intérêt de remplacer une dépendance aux énergies fossiles par une dépendance à 80 % à la Chine pour l'achat de véhicules électriques. Du point de vue de notre souveraineté, ça n'a pas de sens. Habilement, vous n'évoquez pas le sujet – pas plus que vous ne répondez s'agissant du non-respect des droits humains, notamment des enfants, dans l'extraction du cobalt indispensable aux batteries. C'est pourtant un sujet auquel je vous imagine sensibles ! Notre débat est un dialogue de sourds.

Mon avis sur ces amendements est plus nuancé que mes avis précédents. La prime à la conversion avait l'avantage de ne pas flécher uniquement les véhicules électriques, mais tous les véhicules Crit'Air 1 – ce qui signifie que, vous qui détestez les SUV, vous soutenez le financement de Range Rover Crit'Air 1 !

Étant logique, je suis favorable à la diversité technologique. Je préfère donc la prime à la conversion à un bonus fléché vers les véhicules électriques, à condition que cette petite incitation puisse financer plusieurs choses : éventuellement un véhicule électrique s'il est écologiquement vertueux – ce dont je doute –, un boîtier de conversion à l'éthanol ou même un véhicule d'occasion un peu plus propre. Il faut envisager le sujet dans sa globalité. Il serait intéressant que vous retravailliez vos amendements en ce sens d'ici l'examen en séance, en conservant à l'esprit l'enjeu de la souveraineté. Si l'on va à fond vers l'électrique chinois, il n'y aura plus d'emplois dans la filière automobile en France ! Soyez conscients des effets de bord de vos amendements et de votre obsession pour la voiture électrique.

Je vous invite donc à retirer vos amendements.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Vous n'avez pas le monopole du cœur, monsieur Meurin ! Les questions soulevées par l'extraction du cobalt ne sont pas nouvelles et se posent aussi pour d'autres biens de consommation. Comme vous, je refuse que l'on utilise du cobalt extrait dans des conditions inacceptables. Heureusement, ce n'est pas toujours le cas, et l'on pourrait exiger le respect de certains critères, comme le font déjà des fabricants de matériel électronique.

Mon obsession ne porte pas sur la voiture électrique mais sur la décarbonation : si vous me proposez autre chose pour décarboner la mobilité individuelle, j'y suis ouvert ! Je vous invite toutefois à considérer le bilan écologique des biocarburants : la production du E85 ou du B100 nécessite tellement d'énergie et d'intrants qu'elle émet davantage de gaz à effet de serre que leur utilisation ne permet d'en économiser. Il n'existe pas de solution magique.

Le véhicule électrique est intéressant pour peu que sa taille soit la plus réduite possible par rapport aux besoins – ce qui exclut les SUV – et que, dans l'idéal, sa production soit relocalisée. C'est possible car notre industrie automobile en est capable. Aujourd'hui, ce sont surtout les batteries qui viennent de Chine, mais il existe des projets pour en produire en Europe ; j'espère qu'ils pourront aboutir rapidement.

Notre obsession, néanmoins, doit être de limiter le plus vite possible nos émissions de gaz à effet de serre pour ne pas laisser aux générations futures une planète dans laquelle il sera de plus en plus difficile de vivre.

M. Fabrice Roussel (SOC). Nous ne vous avons pas attendu, monsieur Meurin, pour défendre les droits humains, sociaux et environnementaux, qui sont particulièrement attaqués. On peut tout à fait envisager la mise en place de scores environnementaux pour conditionner ces dispositifs budgétaires. Mais vous ne proposez rien, à part mettre de l'éthanol dans tous les véhicules, tandis que nos propositions visent aussi à soutenir la filière automobile française et européenne.

La commission adopte l'amendement II-CD142. En conséquence, l'amendement II-CD107 tombe.

Amendement II-CD108 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à supprimer la prime au rétrofit. Après plusieurs années de travail sur le sujet, je suis arrivé à la conclusion que la filière, pour sympathique qu'elle soit, ne mérite pas de subventions publiques. Le rétrofit coûte entre 7 000 et 10 000 euros pour un véhicule individuel et jusqu'à 32 000 euros pour un véhicule utilitaire léger, comme j'ai pu le constater. Il est plus raisonnable d'acheter un véhicule d'occasion plus récent et moins cher. Le rétrofit est donc voué à rester un marché de niche, destiné aux gens qui y prennent plaisir. Dans une logique de décarbonation et dans une perspective industrielle, il ne peut pas être subventionné par de l'argent public.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD17 de Mme Lisa Belluco

Mme Julie Ozenne (EcoS). Cet amendement a pour objet de renforcer les aides à l'achat de vélos électriques, qui sont très performants sur le plan budgétaire comme économique. Moins lourds qu'une voiture, ils consomment moins d'énergie et de matériaux, tout en permettant de se déplacer rapidement, en ville et bien au-delà. Dans le contexte de déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), les vélos doivent prendre une place plus centrale dans nos politiques de mobilité. Cependant, leur coût les rend difficilement abordables, en particulier pour les personnes les plus défavorisées et pour les classes moyennes : ce sont elles qui ont besoin d'aides massives et de restes à charge réduits pour une mobilité propre.

Il existe une industrie du vélo électrique en France, qui ne demande qu'à se développer. Vous serez donc certainement favorable, monsieur le rapporteur pour avis, à cet amendement.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Je ne fais preuve d'aucun dogmatisme, et ne suis pas hostile à l'industrie du vélo électrique ! Vous évoquez le contexte de déploiement des ZFE-m. Il me semble plutôt qu'elles vont être supprimées par le projet de loi de simplification de la vie économique. Même si, à la fin de la navette parlementaire, elles ne l'étaient pas, ou si le Conseil constitutionnel censurait cette disposition, on n'en remettrait jamais en place de similaires à celles qui avaient été prévues dans la loi « climat et résilience ».

En toute logique, je ne souhaite pas que l'argent public soit utilisé pour aider à l'achat de vélos électriques. On ne peut pas financer tout et n'importe ; nous ne sommes pas dans une économie communiste ! J'émetts donc un avis défavorable, même si je considère que l'industrie du vélo électrique peut être encouragée

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD130 de M. Fabrice Roussel

M. Fabrice Roussel (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. Il est issu des travaux de la mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE, ainsi que d'une proposition de loi déposée notamment par mon collègue Gérard Leseul.

Nous proposons d'y allouer un montant de 150 millions, sachant qu'il s'agira davantage pour l'État d'une immobilisation de trésorerie que d'une véritable dépense.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Il y a d'abord un sujet de fond : le programme 174 est une usine à gaz, dans lequel on trouve une multitude d'aides. L'ensemble est très peu lisible. La prime à la conversion était finalement plus compréhensible.

Ensuite, qu'entendez par « un véhicule moins émetteur » ? Cela peut-il être autre chose qu'un véhicule électrique ? Sans doute pourrions-nous au moins nous rejoindre autour de l'idée que de très nombreuses solutions pourraient être financées pour atteindre nos objectifs climatiques. Avis défavorable.

M. Fabrice Roussel (SOC). La proposition de loi de M. Leseul concernait aussi les véhicules autres qu'électriques – ainsi que les vélos électriques.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD175 de Mme Julie Lechanteux

Mme Julie Lechanteux (RN). Je propose de réaliser 16 millions d'économies sur le millefeuille administratif en charge de mesurer la qualité de l'air. Il s'agit de restaurer une cohérence budgétaire là où les crédits sont aujourd'hui dispersés entre une multitude de plans d'action, de structures et d'opérateurs. La dilution des moyens nuit à la lisibilité et à l'efficacité de la politique en matière de qualité de l'air.

Le soutien de l'État aux associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa) est suffisant pour assurer la collecte, le traitement et la diffusion des données. Ce dispositif qui associe les collectivités, les industriels et les services de l'État fonctionne correctement et remplit pleinement sa mission.

Par conséquent, le financement du Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, des plans de protection de l'atmosphère (PPA) ou encore des études liées au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques – le Prepa – est obsolète.

Cet amendement ne remet pas en cause nos objectifs environnementaux : il les sert mieux en privilégiant la clarté, l'efficacité et la responsabilité budgétaires.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Il est très probable que cet amendement fasse réagir ! J'ai auditionné les Aasqa et leur fédération, Atmo France. Je ne propose pas de réduire leurs budgets car, si je m'oppose aux ZFE, je ne suis pas opposé à la surveillance de la qualité de l'air et les Aasqa ont une pertinence dans la lutte contre la pollution atmosphérique.

En revanche, les 16 millions alloués au Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air, aux PPA et aux travaux en lien avec le Prepa sont discutables et pourraient être économisés.

J'ajoute que je n'ai pas obtenu, lorsque j'ai auditionné les représentants des Aasqa, de justification précise du montant substantiel – 30 millions d'euros par an – qui leur est alloué : ils rendent peu de comptes précis à ce sujet. Je pense que l'on pourrait leur donner moins, d'autant qu'ils viennent de renouveler leur matériel.

J'émet un avis favorable à l'amendement.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). D'abord, le matériel s'amortit dans le temps. Ensuite, les Aasqa sont un outil essentiel car la qualité de l'air est, par définition, quelque chose que l'on ne voit pas. Nous avons donc besoin que les Aasqa soient financées à la hauteur des enjeux et qu'elles puissent élargir leurs mesures à de nouvelles substances comme les polluants émergents et les particules ultrafines.

Le financement des Aasqa a été longtemps assis sur la TGAP mais le produit de la taxe a diminué car nombre d'entreprises ont réduit leurs émissions polluantes. Pour autant, cela ne justifie pas une diminution de l'investissement. On ne va pas moins mesurer la qualité de l'air parce que certaines entreprises polluent moins : elles ne constituent pas la seule source de pollution et, en tout état de cause, ces mesures demeurent indispensables. Il faut donc continuer à financer les Aasqa, tout comme le laboratoire central, qui coordonne la surveillance réalisée dans chaque région et s'assure de la qualité des mesures. Les PPA, quant à eux, permettent à tous les acteurs d'une agglomération de discuter des actions pouvant être menées pour diminuer la pollution atmosphérique. Tous ces dispositifs ont donc leur utilité. Si vous avez besoin d'informations sur la manière dont est dépensé l'argent, vous pouvez les demander au laboratoire central. Si vous le souhaitez, étant aux commandes d'une Aasqa, je pourrais m'assurer que toutes les informations vous sont communiquées. La transparence est totale sur ces questions financières.

M. Xavier Roseren (HOR). On ne mesure pas encore la présence dans l'air de polluants comme les substances per- ou polyfluoroalkylées (PFAS). Par ailleurs, les Aasqa sont confrontées à un problème de financement car d'un côté on réduit leurs recettes, de l'autre on leur demande de faire de plus en plus de choses. On est en train de casser notre thermomètre de la qualité de l'air. On ne peut donc pas accepter ce type d'amendements.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Monsieur le rapporteur, ne vous en déplaise, il faut beaucoup d'argent pour répondre à l'urgence écologique. Vos propos sur la pollution de l'air sont emblématiques de votre climatoscepticisme. Vous contestez le fait qu'elle puisse avoir des conséquences graves : pourtant, en 2023, 40 000 décès étaient liés à l'exposition aux particules fines. La pollution de l'air touche particulièrement des zones urbaines populaires, de grandes agglomérations, des vallées encaissées et les outre-mer. Suggérer que les laboratoires nous cachent des choses quant à l'usage de notre argent est à la limite du complotisme. Je m'oppose fermement à votre demande de baisse de crédits.

Mme Julie Lechanteux (RN). Il n'est pas question de supprimer l'Aasqa mais de réduire son budget. Les PPA et les actions menées au titre du Prepa jouent déjà un rôle en la matière. Par ailleurs, je rappelle que nous avons besoin de faire des économies. Ce n'est pas parce que l'on versera ces 16 millions qu'il y aura moins de personnes touchées par ces maladies, malheureusement. Le petit geste demandé n'empêchera nullement de mesurer la qualité de l'air.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je comprends que l'on puisse être désorienté par le grand nombre de structures existantes, qui peuvent paraître redondantes. Toutefois, si on creuse un peu, on s'aperçoit qu'elles sont complémentaires. Un PPA permet la concertation entre tous les acteurs locaux – parmi lesquels, les collectivités et les Aasqa – afin d'identifier les actions pertinentes, les institutions qui devront les conduire – il s'agit, dans la grande majorité des cas, des collectivités – et les financements associés. Les crédits des PPA seront donc, la plupart du temps, versés aux collectivités car les Aasqa ne mèneront pas les actions à leur place. Si on réduisait ces crédits, on ne pourrait pas améliorer la qualité de l'air.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. En une heure et quart, nous avons voté pas moins de 1,7 milliard de dépenses supplémentaires, illustration d'une certaine légèreté qui est pour tout dire choquante : on n'est pas ici pour se faire plaisir ! Madame Soudais, il me paraît normal que l'on prête attention à cet aspect des choses car, pour rappel, il ne s'agit pas de notre argent mais de celui des Français. Alors, oui, cela fait beaucoup d'argent que l'on pique aux Français ! L'argent magique n'existe pas. La transition écologique est un objectif important mais, si les Français n'ont plus d'argent pour en bénéficier, cela n'a aucun intérêt. On en revient toujours au dogmatisme de l'écologie punitive contre nos modes de vie et le pouvoir d'achat de nos compatriotes.

Je ne mésestime pas le travail des Aasqa mais, lorsque j'ai auditionné leurs représentants, j'ai été frappé par leur côté militant. La seule solution qu'ils semblaient préconiser pour lutter contre la pollution atmosphérique était d'agir sur les mobilités, en particulier au moyen des ZFE-m. Rappelons que la voiture particulière représente près de 30 % des émissions polluantes dans l'atmosphère et que les ZFE n'agissent potentiellement que sur 5 % de ces 30 %. C'est pourquoi j'ai toujours défendu l'idée que les ZFE étaient disproportionnées par rapport à l'objectif recherché. Cela étant, l'idée n'est pas de supprimer les Aasqa, qui mènent un travail pertinent.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD34 de M. Charles Fournier et II-CD69 de M. Maxime Laisney (discussion commune)

Mme Julie Ozenne (EcoS). L'amendement II-CD34 vise à transférer des crédits d'un programme à un autre : il ne s'agit donc pas, monsieur le rapporteur, de prendre de l'argent aux Français. Nous proposons de renforcer l'action 05 du programme 174 *Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air*, afin de soutenir les collectivités locales dans l'application des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), d'accélérer le déploiement des mobilités propres et intermodales, de moderniser le réseau de surveillance atmosphérique et le système d'alerte sanitaire, ainsi que de financer des campagnes d'information et d'accompagnement des ménages et des entreprises vers des pratiques moins polluantes. Chaque année, la pollution atmosphérique provoque près de 40 000 décès prématurés, selon Santé publique France.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). L'amendement II-CD69 vise, de la même façon, à lutter contre la pollution de l'air. Monsieur le rapporteur, vous estimez que vouloir sauver les gens des conséquences de cette pollution constitue une forme d'écologie punitive, ce qui est pour le moins choquant. On parle, rappelons-le, de 40 000 décès en 2023 !

Madame Lechanteux, nous ne sommes pas là pour faire des économies sur le dos des Français mais, au contraire, pour améliorer leur quotidien, ce qui passe d'abord par la préservation de leur santé. Quant au financement, il vous suffit de voter nos propositions tendant à récupérer des sommes considérables dans les poches des ultrariches.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Je connais par cœur le couplet selon lequel, en s'opposant aux ZFE, on se rend coupable de la mort de 40 000 personnes par an. Ces propos très radicaux vous appartiennent. En réalité, il règne sur ce sujet un dialogue de sourds. Je ne cesse d'expliquer que les ZFE n'améliorent pas la qualité de l'air – ou dans le meilleur des cas de manière très résiduelle – et que d'autres actions seraient beaucoup plus efficaces. Ainsi, le décalaminage à hydrogène permet de réduire de 60 % les émissions de particules fines d'un véhicule : pourtant, vous n'en parlez jamais, alors qu'il y aurait là une filière à développer. Seul compte, à vos yeux, le totem de la ZFE, que vous évoquez toujours en parlant des 40 000 morts par an. Précisons qu'il s'agit de 40 000 morts prématurées, dues à des maladies respiratoires liées à la pollution. Il n'est évidemment pas question de ne pas lutter contre la pollution atmosphérique, mais nous nous honorerions à être moins caricaturaux dans nos débats.

Madame Ozenne, lors de leur audition, les Aasqa ne m'ont pas dit qu'elles avaient particulièrement besoin de crédits supplémentaires. Leur budget connaît déjà une légère augmentation – de l'ordre de 3 %.

Mme Julie Ozenne (EcoS). L'amendement vise à abonder les collectivités locales en vue de la conduite des plans climat-air-énergie.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Il s'agit encore d'un « machin » qui à mon sens n'est pas prioritaire. Les collectivités territoriales ont pour l'heure d'autres préoccupations et ces plans territoriaux, qui constituent un facteur de complexité administrative de plus, ne justifient pas qu'on leur verse 10 millions supplémentaires. Avis défavorable sur les deux amendements.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Vous mentez complètement sur les ZFE, à moins que vous ignoriez tout de ce qui se passe à l'Assemblée : nous avons déposé une proposition de loi visant à suspendre ce dispositif pour éviter une impasse sociale et garantir le droit à la mobilité.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Les exécutifs de gauche, au sein des agglomérations, ont longtemps soutenu les ZFE. Je rappelle que c'est mon amendement – et, plus largement, celui du Rassemblement national – que nous avons adopté pour supprimer ce dispositif lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique – un texte, madame Soudais, auquel votre groupe s'est opposé. Soyons factuels.

La commission adopte l'amendement II-CD34.

En conséquence, l'amendement II-CD69 tombe.

Amendement II-CD63 de M. Maxime Laisney

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Nous demandons la revalorisation du chèque énergie afin de mieux répondre à la précarité énergétique croissante – qui touche 12 millions de personnes – et d'assurer une protection renforcée des ménages modestes, 5 millions d'entre eux bénéficiant de cette aide. Le PLF marque une diminution préoccupante – de plus de 25 % – des AE dans ce programme, qui passent de 900 à 674,2 millions. Le montant moyen du chèque énergie – environ 150 euros – n'a pas été revalorisé à la hauteur de l'inflation énergétique. En outre, la réforme du mode d'attribution intervenue cette année complique l'accès à cette aide essentielle. Nous proposons de la revaloriser et de garantir son accessibilité.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Avis défavorable. Un des enjeux est que le chèque énergie soit versé rapidement à tous ceux qui y ont droit, ce qui n'est pas si simple d'après ce qu'il est ressorti de l'audition de l'Agence de services et de paiement. Par ailleurs, on n'anticipe pas d'inflation des produits énergétiques pour 2026. Enfin, les CP consacrés au chèque énergie augmentent de 200 millions ; la baisse des AE, elle, est en trompe-l'œil, car il s'agit d'un lissage par rapport à l'année précédente.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD109 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à supprimer le financement des études relatives à l'éolien en mer. Nous avons à peu près tout dit, de notre côté, sur les éoliennes en mer, qui sont une source d'énergie intermittente, non pilotable, qui défigure nos paysages, abîme notre biodiversité marine – elles tuent des oiseaux – et complique la vie de nos pêcheurs. J'ai d'ailleurs appris que des promoteurs d'éoliennes rémunéraient des pêcheurs pour surveiller ces installations, ce qui leur procure un revenu supérieur à celui de la pêche. En outre, les subventions aux énergies intermittentes dites renouvelables alourdissent considérablement la facture des Français.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD110 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Je vous propose d'économiser 5,5 millions grâce à la suppression du Médiateur de l'énergie, énième structure Théodule qui fait largement doublon avec les services de médiation des opérateurs de production d'énergie.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD163 de M. Emmanuel Fernandes

M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP). Le site de StocaMine, situé dans le Sud de l'Alsace, est une ancienne mine de potasse, reconvertie à la fin des années 1990 en centre de stockage de déchets ultimes toxiques. Depuis qu'un incendie s'y est déclaré, en 2002, aucun nouveau déchet n'a été descendu mais la dangerosité de ceux qui s'y trouvent est unanimement reconnue. Toutes les expertises scientifiques concluent au fait que, tôt ou tard, la saumure polluée entrera en contact avec la nappe phréatique située 500 mètres plus haut par effet seringue. Or cette nappe, la plus vaste d'Europe, approvisionne près de 8 millions d'habitants du bassin rhénan en eau potable. Il est donc nécessaire d'engager le retrait des 42 000 tonnes de déchets enfouis. Cet amendement vise à créer un fonds destiné à financer le déstockage le plus complet possible du site en réallouant les fonds qui ont été prévus pour financer l'enfouissement des déchets : il ne créerait donc aucune charge nouvelle. Cette initiative transpartisane est soutenue localement par, entre autres, Frédéric Bierry, président de la collectivité européenne d'Alsace, et la sénatrice LR Sabine Drexler.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. J'ai pris connaissance de ce dossier, que je ne connaissais pas. J'ai vu que, par une décision du 17 juin, le tribunal administratif de Strasbourg a estimé que le déstockage des déchets n'était pas réalisable en toute sécurité. La question est de savoir où l'on mettrait ces déchets, car il faut bien en faire quelque chose. Par ailleurs, je suis gêné par le fait que votre amendement crée une ligne budgétaire pour un fonds *ad hoc*. Si l'on ouvrait une ligne budgétaire, au cas par cas, pour des questions territoriales, le budget de l'État risquerait de devenir quelque peu illisible. J'entends l'enjeu local mais, pour les raisons exposées, mon avis sera plutôt défavorable.

M. Hubert Ott (Dem). Nous venons de voter une proposition de résolution européenne relative au droit fondamental à l'eau. On parle ici d'un territoire de 30 kilomètres de large et de 200 kilomètres de long, qui s'étend de Bâle à Francfort, qui est irrigué par la même eau. Si une source de pollution est avérée, on s'expose à un risque significatif de contamination généralisée, d'autant plus que le site en question se situe au sud et que la nappe se déplace en direction du nord. Le sous-sol alsacien est un gruyère minier qui peut bouger sous l'effet de la compaction des couches géologiques. Les déchets risquent de remonter et de toucher la nappe. En outre, le site se trouve sur une faille sismique majeure ; un séisme d'ampleur peut toujours survenir. Quelques dizaines de millions ne sont rien au regard d'un tel risque. Nos élus de tout bord ont pris conscience du danger. Nous vous demandons, de manière transpartisane, de nous accompagner dans cet effort, car l'État n'a pas honoré l'engagement qu'il avait pris en 1997 de permettre la réversibilité de l'opération. La deuxième étape sera, en effet, de savoir quoi faire des déchets, mais nous en déciderons tous ensemble, le moment venu.

Mme Sandra Regol (EcoS). J'abonde dans le sens de mes collègues. La seule question qui se pose est de savoir quand la plus grande nappe phréatique d'Europe sera polluée et donc inutilisable. Les 7 à 8 millions de personnes qui dépendent de cette eau sont français, en grande majorité, mais aussi allemands et suisses : ce n'est donc pas un sujet local. Non seulement l'amendement ne créerait aucune charge pour l'État mais il permettrait de réaliser des économies à long terme. La valeur de ce qui sera préservé est, en l'occurrence, inestimable : il faut imaginer le coût que représenterait la pollution de la nappe pour l'État

français. Enfin, on connaît la réponse à votre dernière question : il ne faut pas enfouir les déchets aussi profondément mais les rendre accessibles, pour assurer la réversibilité de l'opération. L'État a failli sur ce dossier. Il faut voter cet amendement comme il l'a été dans le précédent budget et, cette fois, prendre des actes forts.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Puisque ce problème pourrait, à terme, devenir une préoccupation nationale et coûter très cher à l'État, je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Je me dois de vous indiquer que, si l'on appliquait l'article 40, on ne pourrait plus examiner que l'amendement II-CD143 de M. Barusseau, car les gages ont été épuisés. Après décompte, nous en sommes à + 6,3 milliards sur *Infrastructures et services de transports*, + 100 millions sur *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, + 160 millions sur *Paysages, eau et biodiversité*, + 25 millions sur *Expertise, information géographique et météorologie*, + 1,1 milliard sur *Prévention des risques*, + 500 millions sur *Énergie, climat et après-mines* et - 8,3 milliards sur *Service public de l'énergie*. Les autres programmes restent stables. Nous allons quand même poursuivre l'examen des amendements.

Article 52 et état G : *Liste des objectifs et des indicateurs de performance*

Amendement II-CD112 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Il s'agit d'introduire un indicateur de performance pour améliorer l'information du Parlement sur le financement extrabudgétaire – par les CEE – d'une politique publique qui touche les Français dans leur quotidien : je veux parler de l'électrification à marche forcée des véhicules.

La commission rejette l'amendement.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous en venons au programme 380, *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*.

Amendements II-CD127 et II-CD128 de Mme Marie Pochon, II-CD195 de Mme Graziella Melchior, II-CD87 de M. Bérenger Cernon et II-CD149 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, ou fonds Vert, doit être mieux financé. Doté de 2,5 milliards en 2024, il a été plébiscité par les collectivités locales, qui s'en sont emparées pour financer de nombreux projets : transition énergétique, valorisation des biodéchets, adaptation au changement climatique, mobilité durable, etc. Sa dotation a malheureusement été divisée par deux en 2025, et le PLF pour 2026 prévoit encore de la réduire de moitié, ce qui la porterait à 650 millions. Nous proposons d'augmenter les crédits de ce fonds de 1,85 milliard pour leur faire retrouver leur niveau de 2024, ou à défaut de les abonder de 500 millions.

Mme Graziella Melchior (EPR). Nous souhaitons augmenter de 500 millions d'euros la dotation du fonds Vert afin qu'il retrouve son niveau de 2025. Créé en 2023, il est particulièrement apprécié par les maires des petites comme des grandes communes, dont il accompagne très concrètement les projets d'adaptation aux enjeux climatiques : rénovation énergétique des bâtiments, solutions de traitement des déchets... Pour les seules années 2023 et 2024, près de 19 000 projets ont été ainsi aidés. Il est fondamental que le budget du fonds Vert soit maintenu au niveau de 2025, comme celui du fonds Économie circulaire que finance l'Ademe. L'amendement que j'avais déposé au sujet de ce dernier a été jugé irrecevable pour des raisons techniques, mais j'aurai l'occasion de le redéposer.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Alors que la crise écologique s'aggrave un peu chaque jour, que nos terres agricoles disparaissent sous la pression d'une artificialisation galopante et que la pollution atmosphérique continue de tuer silencieusement, le gouvernement persiste dans sa politique de coupes budgétaires au détriment de nos habitats naturels et du vivant. J'en veux pour preuve la baisse continue des crédits du fonds Vert, qui sont passés de 2,5 à 1,1 milliard entre 2024 et 2025 et devraient tomber à 650 millions en 2026. Cette diminution drastique menace directement les collectivités territoriales, qui agissent en première ligne pour favoriser la sobriété foncière, combattre la pollution de l'air, développer des mobilités douces, notamment en zones rurales, assurer la rénovation énergétique des bâtiments publics...

Pour financer cette mesure urgente, nous proposons de prélever 0,4 milliard d'euros sur le programme *Service public de l'énergie*.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Il faut saluer l'efficacité du fonds Vert. Depuis hier soir, les reportages se succèdent dans lesquels des maires témoignent de leurs difficultés à engager des programmes de rénovation des bâtiments, des écoles ou des mairies, mais aussi de renaturation des centres-bourgs ou des cours d'école – autant d'actions concrètes qui touchent à la vie quotidienne de nos concitoyens. Ils ignorent en effet dans quelles proportions ils auront droit au fonds Vert en 2026, dès lors que ses crédits baisseront de moitié. Vous ne trouverez aucun préfet qui ait eu des difficultés à consommer l'enveloppe qui lui a été allouée au titre du fonds Vert. Comme mes collègues, je propose d'abonder ses crédits de 500 millions d'euros pour les ramener à leur niveau de 2025 – cela restera insuffisant, mais vu le contexte, nous avançons avec prudence.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Le fonds Vert est un outil plutôt lisible, souple et bien pensé – c'est suffisamment rare pour être souligné. Alors que l'État invente souvent des trucs compliqués, inaccessibles et technocratiques, ce fonds est pertinent et fortement sollicité par les élus locaux. Il est donc opportun de le défendre.

Vos amendements appellent toutefois quelques nuances – au-delà du fait que nous soyons déjà largement passés à la caisse cet après-midi. Vous dénoncez une baisse drastique de l'enveloppe du fonds Vert, mais elle est à peu près stable puisqu'elle passe de 1,12 à 1,08 milliard d'euros. Par ailleurs, quand des élections municipales se profilent, les élus locaux font davantage d'inaugurations qu'ils n'engagent de projets sur plusieurs années. Ils recourent probablement un peu moins au fonds Vert cette année, d'autant que le nouveau fonds d'investissement pour les territoires, doté de 1,4 milliard en autorisations d'engagement, soutiendra l'investissement local – ce sont là des réflexions à brûle-pourpoint, car je n'ai pas travaillé spécifiquement la question. Je donne donc un avis défavorable.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous n'avons pas les mêmes chiffres, monsieur le rapporteur : la dotation du fonds Vert passe de 1,1 milliard à 650 millions, ce qui constitue bien une diminution drastique. Cessons aussi de croire qu'il ne se passe rien dans les communes les années d'élections municipales. Bon nombre de maires réfléchissent à des projets de longue date et sont prêts à les engager dès le début de l'année, indépendamment du calendrier électoral. Rassurez-vous, le fonds Vert sera consommé.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il est important d'avoir une visibilité sur le fonds Vert. Sa dotation a baissé drastiquement en très peu de temps, passant de 2,5 milliards en 2024 à 650 millions prévus pour 2026, alors que les collectivités ont besoin de temps pour mettre au point des programmes éligibles. Elles ont été nombreuses à élaborer des projets très intéressants dès 2024, voyant qu'une dynamique favorable était impulsée, mais voilà qu'on leur coupe l'herbe sous le pied et que leurs plans sont mis à bas. La moindre des choses serait de maintenir l'enveloppe de 2025, voire de rattraper le niveau de 2024.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Le fonds d'investissement territorial n'est pas un nouveau dispositif, monsieur le rapporteur. Il naîtra simplement de la fusion de trois dotations, la dotation d'équipement des territoires ruraux, la dotation de soutien à l'investissement local et la dotation politique de la ville – l'État en profitant pour raboter le tout de 200 millions d'euros, qui manqueront aux collectivités pour boucler le financement de leurs projets. Ce débat appartient à la commission des finances, mais il faudra s'opposer à ce dispositif.

M. Pierre Meurin, rapporteur pour avis. Les autorisations d'engagement du fonds Vert diminuent, il est vrai, mais ses crédits de paiement sont stables : ils passent de 1,12 à 1,08 milliard. Le principe est qu'on dépense les autorisations d'engagement des années précédentes. À mon avis, ce sera indolore pour l'accès au fonds Vert.

La commission adopte l'amendement II-CD127.

En conséquence, les amendements II-CD128, II-CD195, II-CD87 et II-CD149 tombent.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission Écologie, développement et mobilités durables modifiés.

Article 55 : Plafond des emplois des autorités publiques indépendantes

Amendements II-CD90 de Mme Julie Ozenne, II-CD48 et II-CD45 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Mon amendement vise à transférer 45 équivalents temps plein (ETP) de la Société des grands projets vers l'Office français de la biodiversité (OFB). Quant à ceux de Mme Belluco, auxquels je suis favorable, ils ont pour objet d'annuler la suppression de 12 ETP dans les agences de l'eau et d'accorder des ETP supplémentaires au Cerema. Les opérateurs ont besoin de ces moyens pour travailler en toute sérénité.

La commission adopte l'amendement II-CD90.

En conséquence, les amendements II-CD48 et II-CD45 tombent.

Amendement II-CD143 de M. Fabrice Barusseau

M. Fabrice Roussel (SOC). Nous souhaitons augmenter le plafond des emplois du Cerema de 25 ETP, pour annuler la baisse prévue par le PLF pour 2026.

Suivant l'avis de la rapporteure pour avis, la commission adopte l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 55 modifié.