



N° 468

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 octobre 2024.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2025** (n° 324),

PAR M. CHARLES DE COURSON,
Rapporteur général
Député

ANNEXE N° 16

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :
ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES
SERVICE PUBLIC DE L'ÉNERGIE
SÛRETÉ NUCLÉAIRE ET RADIOPROTECTION
FINANCEMENT DES AIDES AUX COLLECTIVITÉS POUR
L'ÉLECTRIFICATION RURALE**

Rapporteur spécial : M. DAVID AMIEL

Député

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL	7
DONNÉES CLÉS	11
INTRODUCTION	13
PREMIÈRE PARTIE : ACTANT LA SORTIE DES BOUCLERS TARIFAIRES, LE PROGRAMME 345 SERVICE PUBLIC DE L'ÉNERGIE EST RECENTRÉ SUR LE SOUTIEN À LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES	15
I. APRÈS PLUSIEURS ANNÉES DE CHARGES NÉGATIVES, LE CONTEXTE DE PRIX DE MARCHÉ ORIENTÉS À LA BAISSSE ENTRAÎNE LE SOUTIEN RENFORCÉ DE L'ÉTAT À LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES	15
A. DES PRIX DU GAZ ET DE L'ÉLECTRICITÉ DURABLEMENT ORIENTÉS À LA BAISSSE	16
B. LE PARC ÉLECTRIQUE RENOUVELABLE POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT	18
C. UNE HAUSSE MÉCANIQUE DES CHARGES DE SERVICE PUBLIC DE L'ÉNERGIE	19
1. Le service public de l'énergie se traduit pour la première fois depuis 2021 par des charges nettes pour le budget de l'État	20
2. Les engagements hors bilan de l'État devraient continuer à croître à un horizon de dix ans, avant d'amorcer une progressive décroissance.....	21
3. Sans remettre en cause le soutien à la production d'énergies renouvelables, l'exposition de l'État aux fluctuations des prix de l'énergie pourrait être limitée....	22
D. DES CHARGES QUI PÈSENT DIFFÉREMMENT SELON LA MATURITÉ DES SECTEURS DE PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES	22
1. L'éolien terrestre	23
2. L'éolien en mer	23
3. Le solaire photovoltaïque.....	24

4. Les bioénergies	25
5. Les autres énergies soutenues par le programme 345.....	25
6. Les autres actions financées par le programme 345	26
II. LE NOUVEAU CADRE DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ VISE À GARANTIR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET UNE FOURNITURE ABORDABLE POUR LES MÉNAGES	26
A. LA BAISSÉ DES PRIX DE L'ÉNERGIE PERMET LA SORTIE DES BOUCLERS TARIFAIRES TOUT EN CONTINUANT À PROTÉGER LES CONSOMMATEURS LES PLUS EXPOSÉS.....	27
B. LE NUCLÉAIRE CONTINUERA DE GARANTIR DES PRIX DE L'ÉLECTRICITÉ COMPÉTITIFS ET PRÉVISIBLES APRÈS LA SORTIE DE L'ARENH.....	28
1. La réforme du marché européen de l'électricité a permis à la France de défendre ses positions en matière de politique énergétique.....	28
2. Dans le contexte de la réforme du marché européen et en prévision de la fin du mécanisme d'ARENH, l'État et EDF ont conclu un accord qui vise à protéger les consommateurs	29
III. DES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE RENFORCÉS À HAUTEUR DE 950 millions D'EUROS	30
IV. UNE RÉFORME DE LA PÉRÉQUATION TARIFAIRE EST MISE EN ŒUVRE DANS LES ZONES NON INTERCONNECTÉES	31
DEUXIÈME PARTIE : LE PROGRAMME 174 ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES : UN RECUŁ PRÉOCCUPANT DU SOUTIEN AU VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE	33
I. POUR LUTTER CONTRE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE, L'ENVELOPPE CONSACRÉE AU CHÈQUE ÉNERGIE EST PRÉSERVÉE, ALORS QU'UNE RÉFORME CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DES BÉNÉFICIAIRES DEVRAIT ÊTRE CONDUITE EN 2025	34
1. Le chèque énergie constitue un dispositif efficace de soutien aux ménages précaires, qui doit faire l'objet d'une réforme en raison du caractère obsolète de la liste de bénéficiaires reconduite en 2024	35
2. La réforme pourra avoir un impact sur le taux de non-recours, et les modalités d'un retour à un versement automatique du chèque devront être privilégiées.....	35
II. LES AIDES AUX ACQUISITIONS DE VÉHICULES PROPRES : UNE DIMINUTION PRÉOCCUPANTE QUI NE RESPECTE PAS LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE.....	36
A. L'INTRODUCTION DE L'ÉCO-SCORE EN 2024 EST UNE ÉTAPE CRUCIALE POUR METTRE FIN À LA NAÏVÉTÉ COMMERCIALE.....	37
1. Le score environnemental s'applique au bonus, à la prime à la conversion et au <i>leasing</i> social.....	37
2. Le malus automobile pourrait être mieux ciblé en intégrant un score environnemental.....	37

B. LE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE SE CONFIRME À TRAVERS LES ÉVOLUTIONS CROISÉES DU NOMBRE DE BONUS ET DE PRIMES À LA CONVERSION OCTROYÉS	38
C. LA DIMINUTION DU SOUTIEN PUBLIC MET EN PÉRIL LE DISPOSITIF DE « LEASING SOCIAL » DONT LE LANCEMENT EN 2024 A POURTANT ÉTÉ UN FRANC SUCCÈS	39
1. Le succès du lancement du « <i>leasing</i> social » en 2024 a été tel que sa suspension a dû être arbitrée.....	39
2. Un tel succès plaide pour un soutien public renforcé, à rebours des arbitrages proposés par le PLF pour 2025	40
D. L'ÉLECTRIFICATION DU PARC AUTOMOBILE REQUIERT DE LA CONSTANCE ET DE LA CLARTÉ DE LA PART DU GOUVERNEMENT DANS UN CONTEXTE INCERTAIN POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE.....	40
III. LES AUTRES DÉPENSES DU PROGRAMME 174	41
A. UNE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE AMBITIEUSE.....	41
B. UNE DIMINUTION TENDANCIELLE DES CRÉDITS LIÉS À LA GESTION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE L'APRÈS-MINES.....	43
C. L'ATTEINTE DES OBJECTIFS CLIMATIQUES DE LA FRANCE.....	44
IV. LES DÉPENSES FISCALES RATTACHÉES AU PROGRAMME 174	47
TROISIÈME PARTIE : LE NOUVEAU PROGRAMME <i>SÛRETÉ NUCLÉAIRE ET RADIOPROTECTION</i> PORTE UN BUDGET QUI PARAÎT ADAPTÉ À L'EXERCICE DES MISSIONS DE L'ASNR POUR SUPERVISER LA RELANCE DU NUCLÉAIRE	49
I. L'AUTORITÉ DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE ET DE RADIOPROTECTION NÉCESSITAIT UNE RÉVISION DE LA MAQUETTE BUDGÉTAIRE.....	49
II. LE BUDGET DE LA NOUVELLE AUTORITÉ EST EN HAUSSE PAR RAPPORT AUX MOYENS ALLOUÉS AUX DEUX STRUCTURES SUR LE PÉRIMÈTRE DES MISSIONS QU'ELLE PRENDRA EN CHARGE À COMPTER DU 1 ^{er} JANVIER 2025	50
QUATRIÈME PARTIE : LES CRÉDITS PROPOSÉS POUR LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE <i>FINANCEMENT DES AIDES AUX COLLECTIVITÉS POUR L'ÉLECTRIFICATION RURALE</i> DEMEURENT INCHANGÉS	53
I. LA RÉFORME DU FINANCEMENT DU CAS <i>FACÉ</i> NE REMET PAS EN CAUSE LE MONTANT DES AIDES ALLOUÉES ET LA NÉCESSAIRE PÉRÉQUATION AU PROFIT DES COLLECTIVITÉS RURALES.....	55
II. LE FONCTIONNEMENT DU CAS <i>FACÉ</i> DOIT PERMETTRE UNE GESTION OPTIMISÉE DES AIDES.....	56

CINQUIÈME PARTIE : EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ PORTANT LA RÉFORME DU CHÈQUE ÉNERGIE	57
I. L'ÉTAT DU DROIT	58
A. LES TARIFS SOCIAUX DE L'ÉNERGIE	58
B. LA CRÉATION ET L'ÉVOLUTION DU CHÈQUE ÉNERGIE	58
II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ	59
A. LES MESURES RELATIVES AUX CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ	59
B. GESTION DE LA LISTE DES BÉNÉFICIAIRES PAR L'AGENCE DES SERVICES ET DE PAIEMENT (ASP)	60
C. MODIFICATIONS DES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DU CHÈQUE ÉNERGIE	60
III. LA POSITION DE LA COMMISSION	61
EXAMEN EN COMMISSION	63
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL	119

L'article 49 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

À cette date, 46 % des réponses relatives à la mission étaient parvenues à la commission des finances. Le rapporteur spécial déplore ce faible taux de réponse.

PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Le présent projet de loi de finances (PLF) propose pour 2025 des crédits, qui apparaissent en première lecture en baisse relative de l'ordre de 11 %, tant en autorisations d'engagement (AE) qu'en crédits de paiement (CP), sur le périmètre des trois programmes 174, 345 et 235 de la **mission Écologie, développement et mobilité durables**, ainsi que du compte d'affectation spéciale (CAS) **Financement des aides aux collectivités territoriales pour l'électrification rurale**, qui font l'objet du présent rapport spécial. Cependant, en tenant compte des annulations de crédits décidées en début d'année 2024, les crédits proposés pour 2025 affichent une baisse plus modérée des autorisations d'engagement (– 6,7 %), et une légère hausse des crédits de paiement (+ 1,2 %). De surcroît, la maquette budgétaire connaît des évolutions significatives, avec une sortie des aides à la rénovation énergétique du périmètre du programme 174, et la création d'un nouveau programme 235.

L'évolution affichée des crédits sur le **programme 174 Énergie, climat et après-mines** serait marquée par une nette diminution, qui tire la conséquence des annulations de 950 millions d'euros en AE et 1,3 milliard d'euros en CP mises en œuvre par le décret n° 2024-124 du 21 février 2024. Celles-ci ont pu être imputées en partie sur l'enveloppe allouée à l'Agence nationale de l'habitat (Anah) pour le dispositif MaPrimeRénov', caractérisé par une sous-consommation en raison d'une année 2024 atypique (incertitudes liées à une modification des modalités de la réforme du 1^{er} janvier 2024, annoncée dès le mois de mars et mise en œuvre à la mi-mai). Pour 2025, **ce dispositif d'aide à la rénovation énergétique des logements fait l'objet d'un transfert vers le programme 135 de la mission Cohésion des territoires**. Ce transfert des crédits afférents explique la forte diminution (– 76 %) de l'enveloppe allouée à l'action 02 *Accompagnement transition énergétique*, qui se trouve par conséquent recentrée sur le chèque énergie (900 millions d'euros en AE et 615 millions d'euros en CP). La réforme prévue à l'article 60 du PLF n'affecte pas la budgétisation de ce dernier dispositif.

Le rapporteur spécial est principalement préoccupé par la **diminution des aides à l'acquisition de véhicules propres** (– 35 % sur l'action 03), alors même que l'enveloppe plus ambitieuse prévue par la LFI 2024 (1,5 milliard d'euros en AE = CP) a fait l'objet d'un dépassement qui a conduit à mettre fin, pour l'année 2024, au dispositif de « *leasing social* » dès la mi-février. Il tient à alerter le gouvernement sur les effets délétères aussi bien pour les constructeurs que pour les consommateurs d'une telle instabilité sur les aides à l'acquisition. Face à l'urgence de la lutte contre la concurrence chinoise, au succès de l'écorescore intégré au bonus écologique et aux enseignements tirés des politiques menées en Allemagne, il convient au contraire de maintenir le cap du soutien aux achats de véhicules électriques produits en France. Le rapporteur spécial propose aussi de renforcer et d'étendre la logique de l'écorescore qui permet un meilleur ciblage des aides.

Le **programme 345 Service public de l'énergie** est marqué quant à lui par la hausse mécanique, de plus d'un tiers en AE comme en CP, des charges de service public de l'énergie (CSPE), estimées par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) dans sa délibération du 11 juillet 2024. Cette hausse des charges, liée aux fluctuations des prix sur les marchés de gros de l'électricité, désormais orientés à la baisse, implique une compensation prise en charge par le budget de l'État, après deux années de charges négatives (c'est-à-dire apportant une contribution positive au budget de l'État) pour l'action 09 *Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale* : - 4 639,3 millions d'euros en 2023, - 26 282,6 millions d'euros en 2024, pour s'établir à 4 235,6 millions d'euros en 2025 (soit 58 % des crédits du programme). La situation est d'ailleurs contrastée selon les énergies, le solaire photovoltaïque représentant les deux tiers des charges prévisionnelles en 2025. La sortie définitive du bouclier tarifaire, y compris les boucliers collectifs, se répercute sur l'action 17 dont les crédits sont en baisse de 1,2 milliard d'euros (-78 %), et compense ainsi au sein du programme la hausse du soutien aux énergies renouvelables évoquée précédemment. L'impact de la réforme du financement de la péréquation tarifaire dans les zones non interconnectées permet de réduire à la portion congrue les crédits de l'action 11, en baisse de 2,16 milliards d'euros (-96 %), au bénéfice d'un financement plus pérenne pour ces territoires. Ces ajustements de crédits permettent de dégager des investissements supplémentaires, que le rapporteur spécial salue, en faveur de la transition énergétique : les crédits soutenant l'injection de biométhane augmentent de 35 %, tandis que le financement des outils de flexibilité (effacements de consommation et stockage) est multiplié par trois. Les crédits de l'action 18 *Soutien hydrogène*, créée en 2024, sont quant à eux confirmés. Au fur et à mesure que le secteur des énergies renouvelables se développe et mûrit, il conviendra de mettre en place des mécanismes de soutien qui exposent moins l'État aux variations des prix de marché.

Le nouveau **programme 235 Sécurité nucléaire et radioprotection** permet de retracer le financement de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR), dont la création au 1^{er} janvier 2025 résulte de la fusion entre une autorité administrative indépendante, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), et un établissement public à caractère industriel et commercial, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), en application de la loi n° 2024-450 du 21 mai 2024 relative à l'organisation de la gouvernance de la sûreté nucléaire et de la radioprotection pour répondre au défi de la relance de la filière nucléaire. Ce programme est doté de 360,5 millions d'euros en AE et 365,2 millions d'euros en CP, les dépenses de personnel (titre 2) en représentant près des deux tiers. Les crédits dédiés aux différentes missions de l'ASNR, en termes de contrôle et d'expertise, de recherche et d'appui aux autorités publiques, représentent 134 millions d'euros en AE et 138,7 millions d'euros en CP. Cette dotation représente une hausse par rapport aux ressources publiques allouées à l'ASN et à l'IRSN dans le cadre de la LFI 2024 (330,6 millions d'euros), afin de répondre aux enjeux d'attractivité salariale et d'excellence de la future ASNR.

Le **compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale (CAS FACÉ)*** est un outil de péréquation indispensable à la qualité de l'acheminement de l'électricité dans le monde rural. Son enveloppe globale, alimentée par les contributions dues par les gestionnaires des réseaux publics de distribution, est maintenue à 360 millions d'euros en AE et en CP. La répartition des crédits entre le programme 793 et le programme 794 demeure inchangée par rapport à 2024. La réforme du financement prévue à l'article 36 du PLF pour 2025 poursuit un objectif de simplification et n'a ainsi pas d'impact sur le montant global des aides destinées aux collectivités.

DONNÉES CLÉS

ÉVOLUTION POUR 2025 DES CRÉDITS DES PROGRAMMES AU REGARD DES CRÉDITS DISPONIBLES EN 2024

(en millions d'euros)

	Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			
	LFI 2024	Crédits annulés en février 2024 (crédits restants)	PLF 2025	Évolution 2024-2025	LFI 2024	Crédits annulés en février 2024 (crédits restants)	PLF 2025	Évolution 2024-2025
Programme 174 Énergie, climat, après-mines	5 817,18	174,95 (5 642,23)	2 393,42	- 57,6 %	5 435,15	1 300,00 (4 135,15)	2 108,01	- 49,0 %
Programme 345 Service public de l'énergie	5 539,00	196,50 (5 342,50)	7 331,00	+ 37,2 %	4 884,00	0 (4 884,00)	6 663,50	+ 36,3 %
Programme 235 Sûreté nucléaire et radio-protection	-	-	360,49	-	-	-	365,19	-
Total P174 + P345 + P235	11 356,18	520,15 (10 836,0)	10 084,91	- 6,9 %	10 319,15	1 300,00 (9 019,15)	9 136,70	+ 1,3 %
CAS FACÉ	360,00	0	360,00	0 %	360,00	0	360,00	0 %
Total	11 716,18	520,15 (11 196,0)	10 444,91	- 6,7 %	10 679,15	1 300,00 (9 379,15)	9 496,70	+ 1,2 %

Source : projet annuel de performances annexé au PLF pour 2025.

Note : l'évolution 2024-2025 se calcule en prenant en compte les crédits effectivement disponibles en 2024, c'est-à-dire les montants inscrits en LFI 2024 minorés du montant des annulations résultant du décret n° 2024-124 du 21 février 2024, reporté dans la colonne « Crédits annulés en février 2024 ».

Opérateurs dans le périmètre du rapport, subventions et nombre d'équivalents temps plein travaillé (ETPT) sous plafond :

Crédits alloués aux opérateurs de l'État dans le périmètre du rapport : 221,7 millions d'euros (238,1 millions d'euros en 2024) ;

Emplois sous plafond des opérateurs de l'État dans le périmètre du rapport : 381 ETPT (stable).

Ces crédits et ces emplois sont ainsi répartis :

– Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) :

3,2 millions d'euros (stable) ;

265 ETPT (stable) ;

– Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM) :

218,5 millions d'euros (– 7 %) ;

116 ETPT (stable).

Dépenses fiscales (coût estimé : 6 498 millions d'euros) :

Le programme 174 porte 36 dépenses fiscales, pour un coût estimé en 2025 à 6 498 millions d'euros (– 220 millions d'euros).

Cette variation s'explique notamment par la poursuite de la baisse des dépenses au titre du tarif réduit des gazoles non routiers (862 millions d'euros, – 188 millions d'euros), ainsi que l'amorce de la diminution des dépenses au titre du tarif réduit pour les gaz naturels consommés comme combustible dans les installations grandes consommatrices d'énergie (– 126 millions d'euros pour les deux dépenses fiscales concernées), qui avaient connu un doublement en 2024 par rapport à 2023.

Onze de ces dispositifs sont classés comme « favorable » au titre de la lutte contre le changement climatique par le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au PLF pour 2025, pour un montant de 952 millions d'euros.

INTRODUCTION

Les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* sont composés de dix programmes représentant 21,81 milliards d’euros en AE et 20,5 milliards en CP. Le présent rapport spécial expose la nature des crédits proposés par le PLF pour trois de ces dix programmes, représentant près de la moitié des crédits de ladite mission, ainsi que ceux proposés pour le compte d’affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l’électrification rurale* :

– le programme 174 *Énergie, climat et après-mines* finance les deux principaux dispositifs d’aides versées aux ménages pour accompagner la transition énergétique de leurs modes de chauffage (le dispositif du chèque énergie) et de leurs mobilités (les aides à l’acquisition de véhicules propres), et consacre également des crédits destinés aux études permettant l’adaptation de la France au changement climatique et le développement des modes de production d’énergies renouvelables ; il porte également le soutien financier de l’État aux territoires et aux personnes impactés par les mutations industrielles liées à la transition énergétique ;

– le programme 345 *Service public de l’énergie* concentre le soutien public aux énergies renouvelables à travers le système des compensations pour charges de service public de l’énergie (CSPE) et porte divers investissements en faveur de la transition énergétique ;

– le nouveau programme 235 *Sûreté nucléaire et radioprotection* a été créé pour permettre le financement de la nouvelle Autorité de sûreté nucléaire et radioprotection (ANSR), qui résulte de la fusion au 1^{er} janvier 2025 de l’Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et de l’Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), en vertu de la loi du 21 mai 2024 pour répondre au défi de la relance de la filière nucléaire.

Le compte d’affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l’électrification rurale*, dit CAS *FACÉ*, comporte quant à lui deux programmes :

– le programme 793 *Électrification rurale* apporte une aide financière aux autorités organisatrices de la distribution d’électricité (AODE) pour les travaux de développement des ouvrages constituant les réseaux publics ruraux de distribution d’électricité ;

– le programme 794 *Opérations de maîtrise de la demande d’électricité, de production d’électricité par des énergies renouvelables ou de production de proximité dans les zones non interconnectées* finances des actions plus ponctuelles sur le réseau de distribution, ainsi que des unités de production décentralisées, notamment dans les départements et régions d’outre-mer.

Les crédits faisant l'objet du présent rapport spécial s'établiraient pour 2025 à **10 444,91 millions d'euros en AE** et à **9 496,70 millions d'euros en CP**. Au regard des montants que représentaient ces programmes les années précédentes, l'année 2025 serait marquée par deux tendances de sens opposés qui résultent de prix de l'énergie désormais globalement orientés à la baisse : d'une part, la sortie des boucliers tarifaires au profit des consommateurs finals, d'autre part, la plus forte sollicitation du soutien public aux productions d'énergies renouvelables bénéficiant de tarifs d'achat garantis.

PREMIÈRE PARTIE : ACTANT LA SORTIE DES BOUCLERS TARIFAIRES, LE PROGRAMME 345 SERVICE PUBLIC DE L'ÉNERGIE EST RECENTRÉ SUR LE SOUTIEN À LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

La progression de plus d'un tiers des crédits proposés pour le programme 345 *Service public de l'énergie* reflète tout d'abord l'effet des charges de service public de l'énergie (CSPE), garantissant le soutien public à la production d'énergies renouvelables, qui représentait une charge nulle dans un contexte de prix de marchés élevés pour le budget de l'État, et permettait même l'entrée de recettes. Le changement de tendance sur le marché de l'électricité, dont les prix sont désormais orientés à la baisse, représente certes une charge nouvelle de 4,2 milliards d'euros en AE et en CP, soit 58 % des crédits du programme ; mais ce nouveau contexte rend aussi moins nécessaire la protection apportée par l'État aux consommateurs finals devant la volatilité de leurs factures énergétiques : la quasi-extinction des dispositifs de type « bouclier » dégage une moindre dépense de 1,2 milliard d'euros. D'autre part, une réforme de la péréquation tarifaire dans les zones interconnectées aboutit à une moindre dépense de près de 2 milliards d'euros sur l'action 11.

Cet allègement des contraintes sur le budget de l'État permet de confirmer le soutien apporté aux investissements dans la transition énergétique, en progression de 0,9 milliard d'euros. Cette progression est certes près de deux fois moindre que celle observée l'année précédente, mais elle mérite d'être saluée dans un contexte contraint pour les finances publiques.

I. APRÈS PLUSIEURS ANNÉES DE CHARGES NÉGATIVES, LE CONTEXTE DE PRIX DE MARCHÉ ORIENTÉS À LA BAISSÉ ENTRAÎNE LE SOUTIEN RENFORCÉ DE L'ÉTAT À LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le programme 345 *Service public de l'énergie* finance la compensation par l'État des charges de service public de l'énergie (CSPE) que le code de l'énergie assigne aux entreprises du secteur de l'électricité (articles L. 121-7, L. 121-8 et L. 121-8-1) et du gaz (article L. 121-36). En effet, afin d'encourager la production d'énergies renouvelables et de garantir aux producteurs, sur le long terme, une rémunération supérieure à la valeur de marché de l'énergie produite, l'État a mis en place des dispositifs de soutien à la rémunération des producteurs d'énergie dont le coût budgétaire est imputé sur le programme 345 :

– **l'obligation d'achat** : prévu aux articles L. 314-1 à L. 314-13 du code de l'énergie, ce dispositif impose aux fournisseurs historiques (EDF et les entreprises locales de distribution – ELD) de conclure des contrats d'achat de l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables par les installations éligibles à

l'obligation d'achat ou lauréates d'un appel d'offres. Ces contrats prévoient un tarif d'achat garanti pour le producteur ;

– **le complément de rémunération** : ce dispositif est encadré par les articles L. 314-18 à L. 314-27 du code de l'énergie. Les producteurs qui ont conclu des contrats de complément de rémunération vendent leur énergie directement sur les marchés. Une prime, versée par EDF aux producteurs, vient compenser l'écart entre les revenus tirés de cette vente et un niveau de rémunération de référence. Ce dispositif vise à exposer les producteurs aux signaux des prix de marché de court terme, tout en leur garantissant une rémunération raisonnable.

Le soutien à la production d'énergies renouvelables, mécanisme contracyclique, expose donc le budget de l'État aux fluctuations des prix de marché. Avant la survenue de la crise des prix de l'énergie en 2021, les revenus garantis par les contrats d'obligation d'achat ou de complément de rémunération étaient inférieurs aux prix de marché et les compensations versées par l'État au titre des CSPE évoluaient chaque année entre 8 et 9 milliards d'euros. La crise des prix de l'énergie a inversé la donne : les prix de marché étant très nettement supérieurs aux rémunérations garanties, celles-ci se sont transformées en rémunérations plafonnées. Cela s'est traduit, pour toutes les installations concernées par ces mécanismes, par un prélèvement mécanique de la rente infra-marginale perçue par les producteurs du fait de l'inflation des prix de l'électricité ⁽¹⁾.

Pour 2024, l'amorce de la baisse durable des prix de l'électricité avait conduit à une diminution de la contribution nette procurée par ce mécanisme au budget de l'État. Ce mouvement se poursuivant en 2025, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) a établi dans sa délibération du 11 juillet 2024, reprise par le PLF, que les prévisions de charges de service public de l'énergie redeviendraient positives, à hauteur de 4,24 milliards d'euros.

A. DES PRIX DU GAZ ET DE L'ÉLECTRICITÉ DURABLEMENT ORIENTÉS À LA BAISSÉ

Le niveau des prix sur les marchés de l'énergie, et plus particulièrement sur celui de l'électricité, a une incidence forte sur le montant des compensations versées par l'État et inscrites sur le programme 345. En effet, les mécanismes de soutien aux énergies renouvelables financés par les CSPE assurent aux producteurs une rémunération sécurisée et stable de l'énergie produite sur toute la période de contractualisation avec l'État. Cette énergie est valorisée sur les marchés de l'énergie et le montant de cette valorisation vient se déduire des montants compensés par l'État. **Le montant des engagements financiers de l'État est donc sensible à l'évolution des prix de marché : lorsque les prix de marché augmentent, les charges à payer pour ces installations diminuent et inversement, lorsque les prix de marché diminuent, les charges augmentent.** Dans un contexte de forte hausse des prix de

(1) Les revenus d'un exploitant de capacité lui permettent de bénéficier d'une rente infra-marginale lorsque son installation produit mais qu'un autre moyen fixe le prix de marché, lui permettant alors de recouvrer le reste de ses coûts de fonctionnement.

gros de l'électricité, la valorisation des productions soutenues sur le marché devient même supérieure à leur tarif d'achat ou de référence, ce qui génère des montants de charges négatifs et donc une recette pour les finances publiques. Si la dépense au titre du soutien aux énergies renouvelables sur le programme 345 peut être réduite, voire nulle, le soutien public perdure néanmoins par la garantie de rémunération accordée sur toute la durée du contrat.

- Après une période de prix particulièrement bas en 2020, du fait de la crise sanitaire et de la faible demande, les prix de gros du gaz ont fortement augmenté en 2021, notamment du fait de la reprise économique en Asie. En 2022, les prix se sont envolés en raison des tensions sur le gaz russe liées à la guerre en Ukraine, atteignant un pic de 275 €/MWh à la fin du mois d'août. En 2023, après une baisse des prix de marchés jusqu'au milieu de l'année, les prix sont remontés en fin d'année en raison des tensions au Moyen-Orient. Les prix du gaz se sont détendus à partir de la fin de l'année 2023 pour se stabiliser courant 2024 à 40 €/MWh, soit leur niveau de l'été 2021.

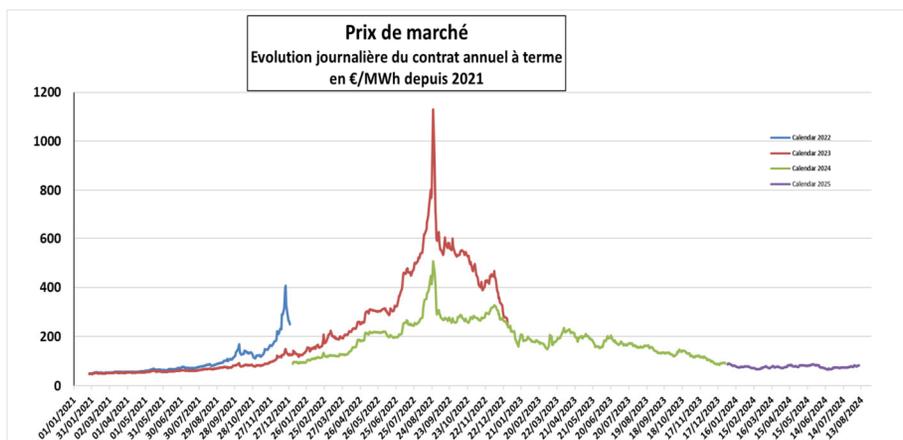


Source : DGEC.

- Le prix de l'électricité a fortement augmenté en 2021 en raison de la hausse du prix du gaz et du carbone ⁽¹⁾, ainsi que de la faible disponibilité du parc nucléaire français, liée à des retards dans les maintenances programmées de réacteurs et à la détection d'anomalies. Cette crise énergétique s'est amplifiée avec le déclenchement de la guerre en Ukraine. La moyenne sur l'année 2022 s'est élevée à 368 €/MWh (contre 95 €/MWh en 2021). En 2023, sous l'effet de l'amélioration de la production nucléaire et hydraulique et de la baisse des prix du gaz, les prix à terme de l'électricité ont baissé de manière significative pour atteindre une moyenne de 162 €/MWh. La baisse s'est amplifiée en fin d'année et depuis le début de

(1) Sur l'année 2023, le prix du quota de carbone à terme (Y+1) s'est élevé en moyenne à 85 €/tCO₂ (contre 81 €/tCO₂ en 2022), la moyenne 2024 se situant actuellement à 65 €/tCO₂.

l'année 2024, les prix à terme de l'électricité (pour une livraison en 2025) sont relativement stables, oscillant dans une plage comprise entre 68 et 90 €/MWh pour une moyenne à 78 €/MWh.



Source : DGEC.

Il est intéressant de noter que les prix de l'électricité sont corrélés aux prix du gaz, et dans une moindre mesure au prix du quota de carbone. En effet, la baisse des prix du gaz entraîne une diminution des émissions de CO₂, ce qui entraîne une réduction de la demande de quotas de carbone.

B. LE PARC ÉLECTRIQUE RENOUVELABLE POURSUIT SON DÉVELOPPEMENT

La part des énergies renouvelables dans le mix électrique français s'élève à 27 % en 2023, soit 142 TWh. La production soutenue par le programme 345 représente une part seulement de cette production renouvelable, de l'ordre de 60 TWh. Dans sa délibération du 11 juillet dernier, la CRE fonde ses prévisions sur une progression de la production d'électricité renouvelable soutenue, **portant la part de cette production à 65 TWh en 2024 et à 75 TWh en 2025.**

La poursuite du développement du parc électrique se poursuit à l'aune des objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2028 à l'horizon 2033. La trajectoire diffère selon les filières. Ainsi, l'hydroélectricité et l'électricité issue de la méthanisation ont atteint leur objectif de production ou de puissance. L'éolien terrestre ou le photovoltaïque n'ont pas atteint leur objectif mais en sont proches. La puissance éolienne en mer installée atteint environ 60 % de son objectif, grâce à la mise en service du premier parc éolien en mer en 2022, suivie de deux autres parcs en 2023-2024.

La dynamique d'accélération de la production est donc bien amorcée, mais les inquiétudes exprimées par le secteur portent actuellement sur le niveau de la demande d'électricité. À cet égard, des signaux contradictoires ont été récemment

envoyés aux consommateurs, en amont de la présentation du présent projet de loi de finances, autour de la hausse de l'accise sur l'électricité à un niveau supérieur à celui établi avant la crise énergétique (32 €/MWh). De façon plus générale, le Gouvernement ne doit pas dévier des engagements qu'il a pris, notamment à l'égard de la filière automobile, en faveur de l'électrification des usages, seule capable de soutenir la demande et donc la progression de la part du renouvelable dans le mix énergétique. **Le paradoxe budgétaire réside dans le fait qu'un moindre soutien à la demande implique un soutien accru à l'offre.**

De manière transitoire, l'effort doit aussi être mis, outre le développement du parc électrique, sur le raccordement des unités de production, nécessairement plus dispersées, ainsi que sur la mise au point de mécanismes de flexibilité. **Le rapporteur spécial salue à cet égard le renforcement du soutien aux effacements de consommation**, que le PLF prévoit de doter de 124 millions d'euros supplémentaires par rapport à la LFI 2024.

C. UNE HAUSSE MÉCANIQUE DES CHARGES DE SERVICE PUBLIC DE L'ÉNERGIE

Alors que, dans un contexte de sortie de la crise énergétique, les CSPE se caractérisaient par un phénomène de transfert entre les recettes en provenance des producteurs d'énergie renouvelables d'une part et les dispositifs de soutien aux consommateurs d'autre part, les prévisions de la CRE pour 2025 font état de CSPE largement positives pour tous les types de production. Le montant des CSPE attendues est réparti entre les neuf actions suivantes du programme 345 :

ÉVOLUTION 2024-2025 DES CRÉDITS DU PROGRAMME 345

(en millions d'euros)

	LFI 2024		PLF 2025		Évolution en valeur absolue		Évolution 2024-2025 (en %)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Total Programme 345	5 539,0	4 884,0	7 331,0	6 663,5	1 792,0	1 779,5	+ 32,4 %	+ 36,4 %
09 Soutien aux énergies renouvelables	0	0	4 235,6	4 235,6	4 235,6	4 235,6	–	–
10 Soutien à l'injection de biométhane	875,5	875,5	1 181,5	1 181,5	306,0	306,0	+ 35,0 %	+ 35,0 %
11 Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain	2 236,4	2 236,4	70,0	70,0	– 2 166,4	– 2 166,4	– 96,9 %	– 96,9 %
12 Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques	80,5	80,5	588,1	588,1	507,6	507,6	+ 630,9 %	+ 630,9 %
13 Soutien aux effacements de consommation	63,0	63,0	187,0	187,0	124,0	124,0	+ 196,8 %	+ 196,8 %
14 Dispositions sociales pour les consommateurs en situation de précarité énergétique	44,9	44,9	39,8	39,8	– 5,2	– 5,2	– 11,5 %	– 11,5 %
15 Frais divers	405,2	405,2	0	0	– 405,2	– 405,2	– 100,0 %	– 100,0 %
17 Mesures exceptionnelles de protection des consommateurs	1 558,3	1 558,3	336,6	336,6	– 1 221,7	– 1 221,7	– 78,4 %	– 78,4 %
18 Soutien hydrogène	680,0	25,0	692,5	25,0	12,5	0	+ 1,84 %	–

Source : projet annuel de performances du programme 345 et réponse au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

1. Le service public de l'énergie se traduit pour la première fois depuis 2021 par des charges nettes pour le budget de l'État

Les prévisions de charges de service public de l'énergie (CSPE) sont établies chaque année par la CRE depuis 2003. Les deux années 2022 et 2023 constituent des années atypiques liées à la crise énergétique, mais de façon générale, la progression des CSPE suit celle du parc électrique et de ses nouvelles capacités de production.

Le coût budgétaire des CSPE pour 2025, qui s'établit à quelque 4,3 milliards d'euros, est donc à mettre en rapport avec les économies réalisées depuis 2021 dans ce contexte particulier de hausse des prix au-delà des tarifs garantis aux producteurs. En effet, les opérateurs d'énergie renouvelable sont tenus de reverser la différence lorsque les prix de marché de l'électricité dépassent les tarifs garantis dans les contrats de soutien. Lors des années 2022 et 2023, les énergies renouvelables électriques en métropole ont représenté une recette nette pour le budget de l'État de 5,8 milliards d'euros au total, d'après les estimations de la CRE. En outre, les années 2021 et 2024 se sont caractérisées par un montant des charges nettes inférieur au niveau d'avant crise, respectivement à 3 milliards et

2,5 milliards d'euros. À titre de comparaison, les charges de soutien aux énergies renouvelables en métropole s'établissaient pour la seule année 2019 à 5,8 milliards d'euros.

2. Les engagements hors bilan de l'État devraient continuer à croître à un horizon de dix ans, avant d'amorcer une progressive décroissance

Les crédits du programme 345 correspondent à la tranche annuelle de contrats conclus par l'État ou les opérateurs du service public de l'énergie pour des durées variables, le plus souvent de 15 à 30 ans.

Le **Comité de gestion des charges de service public de l'électricité (CGCSPE)**, dont les missions sont définies à l'article L. 121-28-1 du code de l'énergie, assure un suivi des engagements pluriannuels pris par l'État au titre des CSPE et établit des scénarios d'évolution de ces engagements à moyen terme. D'après son cinquième rapport annuel, publié au début de l'année 2024, le comité évalue **le coût total des engagements pris par l'État entre le début des années 2000 et fin 2022** en matière de soutien aux énergies renouvelables et à la cogénération au gaz naturel en métropole continentale, et financés au titre des charges de service public de l'énergie, **entre 95 et 178 milliards d'euros**, selon le scénario de prix de marché.

Sur ces montants, environ 88 % portent sur le soutien à la production d'électricité (énergies renouvelables et cogénération au gaz naturel). Le photovoltaïque pré-moratoire, l'éolien terrestre et en mer ainsi que le photovoltaïque post-moratoire ⁽¹⁾ représenteraient entre 63 % et 72 % du soutien total aux filières électriques en métropole continentale, contre 10 % et 14 % pour le gaz renouvelable.

Il faut noter que **les coûts budgétaires ne recouvrent pas exactement l'importance de production de chaque filière**. Le rapport établit ainsi le coût de soutien unitaire pour l'éolien terrestre entre 5 et 40 €/MWh, tandis que ce coût se chiffre entre 461 et 485 €/MWh pour le photovoltaïque pré-moratoire et entre 19 et 65 €/MWh pour le photovoltaïque post-moratoire.

La majorité des engagements, de 51 % à 74 % selon les scénarios établis par le CGCSPE, reste à payer. Au titre des engagements pris avant fin 2022, le comité prévoit dans son rapport une progression des charges annuelles jusqu'en 2026, sous l'effet de la mise en service de projets déjà bien engagés et en particulier des projets éoliens en mer, qui devraient ensuite connaître une baisse notable, entre 2029 et 2032, sous l'effet de l'arrivée à échéance des contrats photovoltaïques pré-moratoires et, dans une moindre mesure, des contrats éoliens terrestres. L'arrivée à échéance des contrats relatifs à l'éolien en mer à partir de 2033 se traduira par la poursuite de cette baisse des CSPE.

(1) Afin de répondre aux conséquences sur les finances publiques du développement rapide des installations de production d'électricité d'origine photovoltaïque, favorisé par la mise en place d'un tarif de rachat très attractif, le décret n° 2010-1510 du 9 décembre 2010, dit « moratoire », a suspendu le bénéfice de l'obligation d'achat pour les installations de plus de 3 kilowatts-crête (kWc) pour une durée de trois mois. Les nouvelles modalités de soutien à la filière sont entrées en vigueur le 10 mars 2011 : les installations soutenues dans le cadre de ce régime modifié correspondent au « photovoltaïque post-moratoire ».

3. Sans remettre en cause le soutien à la production d'énergies renouvelables, l'exposition de l'État aux fluctuations des prix de l'énergie pourrait être limitée

Comme le montrent les éléments rapportés par le CGSPE dans son rapport annuel, l'exercice de prévision des charges afférentes pour le budget de l'État se révèle particulièrement délicat, dans la mesure où la volatilité des CSPE découle directement de celle des prix de marché. Plus le tarif de soutien est proche des prix de marché, plus la volatilité est forte. En revanche, une variation de + 1 point du taux d'inflation a un effet baissier sur les restes à payer, et symétriquement en cas de baisse du taux d'inflation.

Dès lors, sans remettre en cause le niveau de soutien résultant des contrats déjà conclus, il est possible de s'interroger sur la viabilité de nouveaux mécanismes de soutien qui exposeraient moins le budget de l'État aux fluctuations des prix de marché. La CRE a ouvert cet automne une consultation à propos de la valorisation à terme de l'électricité produite par les installations d'énergies renouvelables soutenues par l'État. L'une des possibilités évoquées serait de compenser les CSPE selon un prix de référence correspondant non plus au prix de marché, mais à des références de prix à terme. Une telle évolution limiterait l'exposition du budget de l'État aux variations de prix de marché de court terme. Le rapporteur spécial encourage les acteurs de marché à étudier les contraintes et les avantages de telles évolutions.

D. DES CHARGES QUI PÈSENT DIFFÉREMMENT SELON LA MATURITÉ DES SECTEURS DE PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

Comme les années précédentes, les différentes filières de production d'énergies renouvelables appellent des compensations pour charges de service public de niveaux très différents.

Les montants provisionnés pour chaque sous-action de l'action 09 apparaissent légèrement inférieurs à l'estimation fournie par la CRE dans sa délibération du 11 juillet 2024. Ces montants intègrent l'effet de réformes destinées à maîtriser l'évolution de ces charges, ainsi que les recettes prévisionnelles de l'action 15 *Frais divers*.

CHARGES À COMPENSER AU TITRE DU SOUTIEN AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES ÉLECTRIQUES EN MÉTROPOLE

(en millions d'euros)

		2023	2024 (prévision juillet 2023)	2024 (prévision actualisée juillet 2024)	2025 (prévision)	Variation 2024- 2025
Énergies renouvelables électriques en métropole	Éolien terrestre	- 3 422,6	- 2 963,2	- 250,8	233,7	+ 484,5
	Éolien en mer	- 36,4	- 35,6	241,5	595,9	+ 354,4
	Photovoltaïque	- 156,1	591,1	2 187,0	2 853,4	+ 666,4
	Bioénergies	0,8	6,8	385,6	570,6	+ 185,0
	Autres énergies	- 380,5	- 281,7	- 38,7	81,4	+ 120,1
	TOTAL	- 3 994,9	- 2 682,6	2 524,6	4 335,0	+ 1 810,4
Biométhane	787,6	875,8	1 061,8	1 182,4	+ 120,6	
TOTAL	- 3 207,3	- 1 806,8	3 586,4	5 517,4	+ 1 931,0	

Source : délibération n° 2024-139 de la CRE, annexe VII.

1. L'éolien terrestre

Les objectifs de la PPE sont fixés, pour l'éolien terrestre, à 24,1 GW pour 2023 et sont compris entre 33,2 et 34,7 GW à l'horizon 2028. Au 30 juin 2024, le parc éolien terrestre français a atteint une puissance de 22,8 GW. Au cours du premier semestre 2024, la puissance nouvellement raccordée s'élève à 0,6 GW, soit une dynamique similaire à celle de l'année 2023, mais en baisse de 28 % par rapport à 2022.

Les charges prévisionnelles pour la filière en 2025 sont de 233,7 millions d'euros, soit seulement 5 % des CSPE, à mettre au regard de la puissance installée du parc, et de la part de l'éolien terrestre dans la consommation électrique française, qui s'établit autour de 11 %.

2. L'éolien en mer

Les objectifs de la PPE sont fixés, pour l'éolien en mer, à 2,4 GW de puissance installée en 2023, et compris entre 5,2 et 6,2 GW en 2028. Au 30 juin 2024, le parc éolien en mer français a atteint une puissance de 1,5 GW, ce qui porte la puissance totale du parc éolien à 24,3 GW, assurant près de 40 % de la production d'électricité renouvelable.

La filière de l'éolien en mer est engagée sur une forte dynamique de croissance. Le parc éolien en mer de Saint-Nazaire, d'une puissance de 480 MW, est intégralement mis en service depuis fin 2022. Au printemps 2024, les parcs de Saint-Brieuc et Fécamp (496 MW chacun) ont également été intégralement mis en service (les premières éoliennes ont été installées à l'été 2023).

Les mises en service des parcs de Courseulles-sur-Mer et Yeu-Noirmoutier (0,9 GW au total) sont attendues en 2025, celle du parc de Dieppe-Le Tréport (496 MW) en 2026 et celles des trois parcs pilotes flottants, totalisant une puissance de 85 MW, sont prévues entre 2024 et 2026.

La filière éolienne en mer a ainsi déjà produit 1,8 TWh au premier semestre 2024. La production en 2024 confirmera donc la trajectoire d'augmentation par rapport à la production en 2022 (0,6 TWh) et en 2023 (1,9 TWh).

En vue du lancement du dixième appel d'offres de la filière, le Gouvernement a présenté au mois d'octobre 2024 la cartographie des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer, à l'issue d'une phase de concertation et de débat public dans les territoires concernés. Cet appel d'offres massif est prévu pour une dizaine de parcs éoliens en mer, avec une production ciblée de 10 GW d'ici 2035. **Si ces objectifs sont atteints, l'éolien en mer représenterait la deuxième source d'électricité nationale après le nucléaire à cette date.**

Les charges prévues par la CRE pour 2025 s'établissent à 595,9 millions d'euros, soit 14 % des CSPE. Le dynamisme de la filière, que le rapporteur spécial salue, explique cette part importante au regard du volume de la production. **L'augmentation est toutefois contenue par l'amélioration de la compétitivité de l'éolien en mer.** Avec un tarif d'achat avoisinant 45 €/MWh pour les deux derniers parcs éoliens posés attribués (Dunkerque et Centre-Manche 1), ceux-ci devraient générer des revenus positifs pour l'État. La CRE estime ainsi que le parc de Centre-Manche pourrait engendrer un flux de revenu positif d'environ 3,4 milliards d'euros sur sa durée de vie.

3. Le solaire photovoltaïque

Au 30 juin 2024, la puissance du parc solaire photovoltaïque atteint 21,4 GW. Au cours du premier semestre 2024, 2,1 GW supplémentaires ont été raccordés, contre 1,4 GW au cours de la même période de 2023. La PPE 2 fixe un objectif de 20,1 GW installé en 2023, qui a donc été dépassé en 2024, et une fourchette comprise entre 35,1 et 44 GW en 2028. Le solaire photovoltaïque a représenté 16 % de la production d'électricité renouvelable en 2023.

Pour 2025, la CRE évalue à 2 810 millions d'euros les charges prévisionnelles, soit deux tiers des CSPE. Le coût unitaire de soutien de la filière demeure configuré par l'importance des contrats conclus antérieurement au moratoire de 2011, qui a permis une révision du tarif de soutien. Ces contrats photovoltaïques historiques représentent en effet 67 % du coût total du soutien apporté à la filière. Les contrats conclus après 2011 présentent ainsi un écart moindre en termes de CSPE avec les autres filières, en particulier l'éolien terrestre.

4. Les bioénergies

Dans le périmètre des charges supportées par EDF, la puissance de la filière biomasse bois-énergie devrait s'élever à 587 MW en 2025, en progression depuis le début de l'année 2024, mais toujours en repli par rapport à la puissance atteinte en 2022 (- 120 MW, soit - 17 %). En effet, plusieurs contrats d'obligation d'achat sont arrivés à échéance en 2022, ce qui explique l'inflexion observée sur cette année. En revanche, de nouvelles installations soutenues en complément de revenu ont été mises en place en 2024. L'énergie produite augmente ainsi de 5 % entre 2023 et 2025 pour s'établir à 2,6 TWh.

S'agissant de la filière biogaz, la production d'électricité devrait s'élever à 401 MW en 2025. Il s'agit donc d'une stagnation depuis 2023, qui s'explique par la priorité donnée à l'injection directe de biogaz dans les réseaux de gaz pour les nouvelles installations, qui fait l'objet du soutien porté par l'action 10.

Pour l'ensemble de la filière des bioénergies, **les charges prévisionnelles estimées par la CRE s'établissent à 573 millions d'euros, soit 13 % des CSPE.**

5. Les autres énergies soutenues par le programme 345

La sous-action 09.05 regroupe les autres filières de production d'énergies renouvelables qui font l'objet de financements par le programme 345, dont l'hydraulique, l'incinération d'ordures ménagères, le gaz de mine ou encore la géothermie. **Les charges prévisionnelles estimées par la CRE s'établissent à 43,6 millions d'euros.**

L'hydroélectricité représente la part la plus importantes des énergies soutenues. En 2023, l'hydraulique renouvelable a représenté 40 % de la production brute d'électricité renouvelable en France et constitue ainsi la première source d'électricité renouvelable. Ce niveau de couverture est cependant variable selon la pluviométrie et les caractéristiques météorologiques de l'année. Le niveau atteint en 2023 correspond à un niveau moyen de production (56 TWh).

La programmation pluriannuelle de l'énergie 2019-2028 fixe un objectif de 25,7 GW en 2023, qui a été atteint, et une fourchette comprise entre 26,4 et 26,7 GW en 2028.

La filière incinération d'ordures ménagères, en raison de l'arrivée à échéance et des résiliations anticipées d'une grande majorité de la puissance des contrats soutenus, a vu sa puissance baisser fortement entre 2023 et 2024 (de 85 MW à 24 MW) avant de se stabiliser. L'énergie produite suit la même tendance et s'élève à 0,2 TWh en 2024.

Les autres filières (gaz de mines, géothermie, achat des surplus aux ELD) sont plus marginales et représentent une production prévisionnelle de 238 GWh en 2024.

6. Les autres actions financées par le programme 345

Le **soutien à la cogénération au gaz naturel** (action 12) est en très forte hausse par rapport à 2025, avec un montant prévu de 588,1 millions d'euros. Il s'agit de la filière de production d'énergie renouvelable la plus anciennement soutenue, depuis la fin des années 1990 ; elle a donc atteint progressivement un niveau de rendement énergétique élevé. C'est la raison pour laquelle la programmation pluriannuelle de l'énergie, adoptée en 2020, a décidé de ne plus soutenir cette filière. Depuis cette date, aucun contrat nouveau de soutien à cette technologie n'est conclu.

L'action 15 relative aux « **Frais divers** », qui prend en charge les frais financiers et de gestion des contrats de soutien aux énergies renouvelables, les frais de service de la Caisse des dépôts et consignations et les frais de mise aux enchères des garanties d'origine, représente des recettes totales évaluées à 538,1 millions d'euros en 2025, en raison des charges négatives que représentent en 2025 les compléments de prix liés à l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique.

Le **soutien aux effacements de consommation** (action 13), c'est-à-dire l'appui à la capacité des clients ayant souscrit à des contrats spécifiques de réduire leur consommation en cas de période de pointe, voit un abondement des crédits alloués de + 124 millions d'euros, en cohérence avec le budget prévisionnel de contractualisation pour l'appel d'offres « Effacement T4 2023 2024 ». Le rapporteur spécial salue la hausse des crédits inscrits sur cette action, qui permet une fourniture bon marché à des industriels importants disposés à contribuer à la flexibilité du système énergétique.

Enfin, le **financement des dispositions sociales pour les consommateurs en situation de précarité énergétique** portées par l'action 14 (compensation des versements au fonds de solidarité logement, dispositif d'affichage déporté de la consommation d'énergie, tarification spéciale « produit de première nécessité » et services liés à la fourniture des bénéficiaires du chèque énergie) est en baisse de 11,5 %, pour un montant de 39,8 millions d'euros.

II. LE NOUVEAU CADRE DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ VISE À GARANTIR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET UNE FOURNITURE ABORDABLE POUR LES MÉNAGES

Le coût des mesures exceptionnelles de protection des consommateurs, porté par l'action 17, est en forte baisse puisque l'enveloppe prévue par le PLF passe de 1 558,3 à 336,6 millions d'euros, soit une baisse des crédits de près de 80 % (– 1,2 milliard d'euros). Le budget du programme 345 marque donc la sortie des dispositifs de type « bouclier » institués en réponse à la crise énergétique depuis 2021.

A. LA BAISSÉ DES PRIX DE L'ÉNERGIE PERMET LA SORTIE DES BOUCLIERS TARIFAIRES TOUT EN CONTINUANT À PROTÉGER LES CONSOMMATEURS LES PLUS EXPOSÉS

Les crédits massifs alloués en 2022 et 2023, et dans une moindre mesure en 2024, pour protéger les consommateurs de la hausse sans précédent du prix des énergies, ont permis de financer notamment deux dispositifs de boucliers, individuel et collectif, sur les tarifs du gaz naturel et de l'électricité.

- Bilan budgétaire des mesures mises en œuvre pour le gaz :

Le bouclier a été étendu aux logements chauffés par un chauffage collectif. Pour la période du 1^{er} novembre 2021 au 31 décembre 2022, le coût du bouclier collectif s'établit à 1,3 milliard d'euros pour le gaz. Le montant des aides demandées au titre de 2023 s'élève jusqu'à présent à 638 millions d'euros. Ce montant n'est pas définitif dans la mesure où des dossiers correctifs pouvaient être déposés jusqu'au 1^{er} juillet 2024 et sont encore en cours d'instruction.

Pour 2024, seul le dispositif d'aide pour les contrats signés à un prix élevés avant le 30 juin 2023 s'applique. Les dossiers de demande d'aide au titre du premier semestre 2024 peuvent être déposés jusqu'au 1^{er} octobre 2024. Les dossiers pour le second semestre 2024 doivent être déposés au plus tard au 1^{er} avril 2025. Le montant d'aide demandé pour chaque semestre est évalué à 105 millions d'euros.

Le coût du bouclier individuel pour le gaz entre le 1^{er} novembre 2021 et le 30 juin 2023 s'établit à 4,8 milliards d'euros sur le programme 345. En tenant compte des autres **dispositifs de protection des consommateurs de gaz**, l'ensemble de l'effort budgétaire de l'État sur la période représente **7,4 milliards d'euros**.

- Bilan budgétaire des mesures mises en œuvre pour l'électricité :

S'agissant de l'électricité, le premier dispositif mis en œuvre est le « bouclier fiscal », consistant dans la baisse de l'accise sur l'électricité (ex-TICFE), jusqu'au niveau minimum autorisé par la Commission européenne, qui s'est appliqué en 2022 et 2023. Le taux d'accise a été rehaussé à un niveau intermédiaire en 2024 et il est prévu pour 2025 un retour au niveau d'avant-crise, voire au-delà selon les discussions budgétaires.

En outre, comme pour le gaz, deux boucliers, individuel et collectif, ont été mis en œuvre pour parer à la hausse du prix de l'électricité. Le bouclier tarifaire sur l'électricité n'a pas été prolongé en 2024.

Enfin, pour les consommateurs professionnels, un dispositif dit « d'amortisseur électricité » a été mis en œuvre en 2023 et en 2024.

En tenant compte des autres dispositifs de **protection des consommateurs d'électricité**, l'ensemble de l'effort budgétaire de l'État sur la période représente **26,7 milliards d'euros**.

- Les dépenses prévues au titre de ces dispositifs en 2025 :

Les crédits ouverts sur l'action 17 permettent d'assurer dans de bonnes conditions la clôture des dispositifs, pour permettre à tous les consommateurs éligibles de bénéficier des aides (guichets de rattrapage). Aucun de ces dispositifs n'est reconduit en 2025.

S'il est prévu que les dispositifs prolongés en 2024 se terminent à la fin de l'année, des paiements résiduels seront effectués en 2025 pour les boucliers collectifs gaz et électricité. Des régularisations de charges seront également réalisées en 2025 pour les amortisseurs électricité.

Concernant les boucliers collectifs électricité et gaz, la gestion, à partir d'avril 2025, du guichet de demande du second semestre 2024 par l'Agence de services et de paiement (ASP) impliquera en effet, une dernière dépense totale estimée à 295 millions d'euros (180 millions d'euros pour le bouclier collectif électricité et 105 millions d'euros pour le bouclier collectif gaz). Des reliquats de charges (respectivement de 43,2 et 9,3 millions d'euros) s'y ajoutent, pour aboutir au montant ouvert sur l'action 17 de **336,6 millions d'euros**.

B. LE NUCLÉAIRE CONTINUERA DE GARANTIR DES PRIX DE L'ÉLECTRICITÉ COMPÉTITIFS ET PRÉVISIBLES APRÈS LA SORTIE DE L'ARENH

Le rapporteur spécial tient à souligner l'importance de la filière nucléaire dans le mix énergétique français, aux côtés d'autres modes de production décarbonés, comme complément indispensable pour apporter de la flexibilité et garantir un niveau de prix abordable pour les ménages et compétitif pour les entreprises.

1. La réforme du marché européen de l'électricité a permis à la France de défendre ses positions en matière de politique énergétique

À cet égard, la réforme du marché européen de l'électricité, mise en œuvre par la Commission européenne en 2023, a été l'occasion pour la France de défendre avec succès la singularité de son mix énergétique, lors de l'accord entre États membres signé le 17 octobre 2023. Ces orientations pour une nouvelle architecture du marché européen de l'électricité ont été approuvées au mois d'avril 2024 par le Parlement européen.

Le paquet législatif pour la réforme du marché européen de l'électricité, *Electricity market design* (EMD), a ainsi été publié au journal officiel de l'Union européenne (JOUE) le 26 juin 2024 dans l'objectif de permettre aux États membres de mieux maîtriser les prix de l'électricité tout en décarbonant leur mix. La majorité des articles de ce paquet législatif appellent une transposition. Les principales évolutions permises sont :

- le développement d'un marché de long terme à la fois via des contrats d'achat d'électricité PPA (*Power Purchase Agreement*) et des produits à terme. Ces contrats de long terme permettront à l'ensemble des acteurs de mieux se couvrir contre les variations des prix de marché, c'est-à-dire que les producteurs auront une meilleure prévisibilité de leurs revenus et les consommateurs une meilleure anticipation de leurs factures ;

- l'obligation de mettre en place des « contrats pour la différence » (CfD) dits « bidirectionnels » (comprenant à la fois un plafond et un plancher de prix pour le producteur) lorsqu'est assuré un soutien public des prix ;

- un encadrement des revenus générés par ces CfD avec une obligation de les redistribuer à l'ensemble des consommateurs ou de les utiliser pour financer d'autres CfD ou des investissements visant à réduire les coûts de l'électricité pour les consommateurs.

Ces évolutions répondent largement aux attentes françaises, notamment sur l'inclusion de l'ensemble des actifs de production décarbonés dans le dispositif, et doivent permettre de rapprocher les factures des consommateurs des coûts de production de moyen-long terme et de développer un mix électrique cohérent avec la stratégie nationale.

2. Dans le contexte de la réforme du marché européen et en prévision de la fin du mécanisme d'ARENH, l'État et EDF ont conclu un accord qui vise à protéger les consommateurs

L'ARENH prenant fin le 31 décembre 2025, le nouveau mécanisme de régulation aura un impact sur les politiques énergétiques portées notamment par le programme 345. L'enjeu affiché est de sécuriser l'accès des consommateurs finals, ménages et entreprises, à un prix de vente reflétant les coûts complets du parc nucléaire français.

Dans le cadre de leur audition par le rapporteur spécial, les représentants d'EDF ont pu présenter les perspectives résultant de l'accord signé avec l'État le 14 novembre 2023, qui s'inscrit dans les deux dernières évolutions permises par la réforme du marché européen de l'électricité.

Cette mise en place d'un partage avec les consommateurs des revenus du nucléaire historique fait l'objet de l'article 4 de la première partie du présent projet de loi de finances. Le principal mécanisme consiste en un prélèvement des revenus d'EDF issu du parc nucléaire historique lorsque les prix de marché dépasseront

certains seuils. Les différents paramètres du mécanisme (les seuils et les taux de prélèvement) ont été prévus par l'accord afin de protéger les consommateurs tout en permettant à EDF d'être en situation de pouvoir poursuivre son activité et de réaliser son programme d'investissement dans des conditions financièrement soutenables.

III. DES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE RENFORCÉS À HAUTEUR DE 950 millions D'EUROS

La sortie des boucliers tarifaires permet aussi la réallocation des crédits disponibles : alors que ces dispositifs représentaient encore 28 % des crédits ouverts sur le programme 345 en LFI 2024, leur part tombe à 4,5 % seulement en 2025. Cette moindre dépense permet de confirmer les investissements en faveur de la transition énergétique portés par le précédent budget, que le rapporteur spécial avait salués, dans un contexte contraint pour les finances publiques. Ces investissements progresseraient encore de 950 millions d'euros en 2025, après un effort de 1,7 milliard d'euros l'année précédente.

ÉVOLUTION 2024-2025 DES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

(AE, en millions d'euros)

	2024	2025	Évolution
Soutien à l'injection de biométhane	875,5	1 181,5	+ 306,0
Soutien à l'hydrogène	680,0	692,5	+ 12,5
Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques	80,5	588,1	+ 507,6
Soutien aux effacements de consommation	63,0	187,0	+ 124,0
TOTAL	1 699,0	2 649,1	+ 950,1

Source : commission des finances, d'après le projet annuel de performances pour 2025 du programme 345.

- Le soutien à l'injection de biométhane :

Les crédits consacrés à cette action sont en hausse de 35 % en AE et en CP. Le développement de la production de biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel bénéficie d'un soutien de l'État, en vue d'atteindre l'objectif de porter la part des énergies renouvelables à 10 % de la consommation de gaz en 2030 tel que fixé par l'article L. 100-4 du code de l'énergie. Deux dispositifs permettent de soutenir les investissements sur cette action.

D'une part, depuis 2011, un dispositif budgétaire d'obligation d'achat à tarif réglementé du biométhane valorisé par injection dans un réseau de gaz naturel,

fonctionne à guichet ouvert. Il est complété depuis 2022 par un dispositif d'appel d'offres. D'autre part, le décret fixant les modalités d'application du dispositif des certificats de production de biogaz (CPB), a été publié le 8 juillet 2024. Ce dispositif extra-budgétaire, créé par la loi « climat et résilience » du 22 août 2021, impose aux fournisseurs de gaz naturel une obligation de restitution à l'État de certificats correspondant à une production de biogaz sans soutien public. Ces mesures permettront d'accélérer en 2025 le développement de la production de biométhane. Au 30 juin 2024, 695 installations produisent du biométhane valorisé par injection dans les réseaux de gaz naturel. La progression de la capacité de production, de près de 6 % sur l'année 2024, s'établit à 12,5 TWh PCS/an, ce qui permettra d'atteindre les cibles fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie pour 2019-2028 (entre 14 et 22 TWh PCS/an).

- Le soutien à la production d'hydrogène bas carbone :

La décarbonation de l'hydrogène a vocation à jouer un rôle majeur dans l'atteinte de la neutralité carbone, l'hydrogène étant indispensable à plusieurs processus industriels et sa production par vaporéformage étant particulièrement émettrice de gaz à effet de serre. Cette action s'inscrit en complément de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné, présentée en 2020 et financée par le plan France 2030.

Les crédits alloués à cette action dans le cadre du programme 345 sont marqués par la **stabilité** et s'établissent à **692 millions d'euros en AE et 25 millions d'euros en CP**. Ces montants permettront de financer les appels d'offres prévus au cours de l'exercice 2024 (pour une capacité de production de 150 à 200 MW, sur une durée de 10 à 15 ans), qui induisent donc des besoins de crédits à partir de 2025. L'objectif est de lancer des appels d'offres successifs dans les années suivantes pour atteindre 1 GW de capacités cumulées soutenues qui seraient mises en service progressivement.

IV. UNE RÉFORME DE LA PÉRÉQUATION TARIFAIRE EST MISE EN ŒUVRE DANS LES ZONES NON INTERCONNECTÉES

L'action 12 du programme 345 voit enfin ses crédits réduits à la portion congrue, de 2 235,5 millions d'euros ouverts en LFI 2024 à seulement 70 millions d'euros proposés pour 2025.

Les zones non-interconnectées (ZNI) au réseau métropolitain sont constituées des territoires ⁽¹⁾ qui ne disposent pas d'une connexion complète au réseau électrique métropolitain continental et s'appuient sur des moyens de production énergétique locaux carbonés et se caractérisant par un coût de production très supérieur au coût national moyen.

(1) Les territoires suivants sont concernés : la Corse, la Martinique, la Guadeloupe, La Réunion, la Guyane, Mayotte, Wallis-et-Futuna, Saint Pierre et Miquelon, Saint Martin, Saint Barthélemy, les îles bretonnes de Molène, d'Ouessant, de Sein et l'île anglo-normande de Chausey. Les collectivités territoriales autonomes de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ne sont pas assimilées aux ZNI.

Les crédits de l'action 11 financent les charges résultant de deux missions de service public de l'énergie complémentaires :

– la transition énergétique des territoires (sous-action 11.01) ;

– la péréquation tarifaire, qui permet aux consommateurs de ces territoires de bénéficier de prix de l'électricité comparables à ceux applicables en métropole continentale, alors même que les coûts de production de l'électricité dans ces zones sont sensiblement supérieurs (sous-action 11.02).

Il en résulte des surcoûts pour les opérateurs historiques⁽¹⁾ relatifs à la production d'électricité mais également à l'achat d'électricité dans le cadre de contrats conclus entre les producteurs tiers et les fournisseurs historiques. Ces surcoûts font l'objet d'une compensation par l'État.

La Commission de régulation de l'énergie a évalué ces surcoûts à plus de 3 milliards d'euros au titre de l'année 2025, mais seuls les crédits soutenant la production à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy font l'objet d'ouvertures sur l'action 11. Pour l'ensemble des ZNI à l'exception de ces deux territoires, la budgétisation intègre les effets d'une réforme de la péréquation tarifaire destinée à pérenniser le financement de celle-ci par l'affectation directe d'une fraction d'accise sur les énergies de chauffage.

(1) EDF Systèmes énergétiques insulaires (EDF SEI), Électricité de Mayotte (EDM) et Eau et Électricité de Wallis-et-Futuna (EEWF).

DEUXIÈME PARTIE : LE PROGRAMME 174 ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES : UN REcul PRÉOCCUPANT DU SOUTIEN AU VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE

Le PLF pour 2025 prévoit un budget de 2 393,4 millions d’euros en AE et de 2 108 millions d’euros en CP au titre du programme 174 *Énergie, climat et après-mines*. Ce programme finance à titre principal des dispositifs d’aides aux ménages pour l’acquittement de leurs factures énergétiques (action 02) et pour le verdissement de leurs mobilités (action 03). Il prend aussi en charge les coûts résultant de la gestion économique et sociale de l’après-mines (action 04). La principale ligne budgétaire de l’action 01 concerne les études préalables aux appels d’offres en matière d’éolien en mer, mais d’autres financements disparates relèvent aussi de cette action. Enfin, l’action 06 porte les dépenses de fonctionnement de la direction générale de l’énergie et du climat (DGEC).

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 174 (2024-2025)

(en millions d’euros)

	LFI 2024		PLF 2025		Évolution en valeur absolue		Évolution 2024-2025 (en %)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Total Programme 174	5 817,2	5 435,2	2 393,5	2 108,0	3 467,4	3 368,0	- 58,9 %	- 61,2 %
01 Politique de l’énergie	187,3	182,7	178,5	181,1	8,8	1,6	- 4,7 %	- 0,9 %
02 Accompagnement transition énergétique	3 791,9	3 416,2	900,0	615,0	2 891,9	2 801,2	- 76,3 %	- 82,0 %
03 Aides à l’acquisition de véhicules propres	1 501,0	1 501,0	970,5	970,5	530,5	530,5	- 35,3 %	- 35,3 %
04 Gestion économique et sociale de l’après-mines	270,2	270,2	256,7	256,7	13,5	13,5	- 5,0 %	- 5,0 %
05 Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l’air	65,3	63,7	81,6	78,5	16,2	14,8	+ 24,8 %	+ 23,2 %
06 Soutien	1,3	1,3	6,2	6,2	4,9	4,9	+ 359,0 %	+ 359,0 %

Source : commission des finances, d’après le projet annuel de performances pour 2025 du programme 345.

Une évolution notable de la maquette budgétaire du programme 174 doit être relevée, avec le transfert des aides à la rénovation énergétique des logements vers le programme 135 de la mission *Cohésion des territoires*. Ces aides correspondant au dispositif MaPrimeRénov’ représentaient des ouvertures de crédit de l’ordre de 2,8 milliards d’euros en AE et en CP.

Ce changement de périmètre rend plus difficile la comparaison entre les montants affichés des crédits en LFI 2024 et ceux proposés par le PLF pour 2025, d’autant plus que les annulations de crédit décidées en début d’année 2024, à hauteur de 950 millions d’euros en AE et 1 300 millions d’euros en CP, ont

largement été imputées sur l’enveloppe allouée à l’Agence nationale de l’habitat (Anah) pour le dispositif MaPrimeRénov’. Le tableau ci-dessous montre ainsi que la baisse affichée des crédits ouverts sur le programme 174 est d’une ampleur plus modeste, de l’ordre de 20 %, si l’on considère les montants ouverts en LFI 2024 sur le périmètre actuel du programme.

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE ET DES CRÉDITS DU PROGRAMME 174 (2024-2025)

(en millions d’euros)

	Autorisations d’engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024-2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024-2025
Programme 174 <i>Énergie, climat, après-mines</i>	5 817,18	2 393,42	– 58,86 %	5 435,15	2 108,01	– 61,22 %
Dont <i>aides à la rénovation énergétique des logements (P174 en LFI 2024 → P135 en PLF 2025)</i>	2 891,95 (P174)	2 292,00 (P135)	– 20,7 %	2 801,00 (P174)	2 522,00 (P135)	– 10 %
Soit P174 au périmètre actuel	2 925,23	2 393,42	– 18,18 %	2 634,15	2 108,01	– 19,98 %

Source : commission des finances, à partir du projet annuel de performances du programme 174 annexé au projet de loi de finances pour 2025.

En prenant en compte les annulations de crédits, les montants ouverts en 2025 apparaissent stables par rapport aux dépenses allouées en 2024 aux dispositifs relevant du nouveau périmètre du programme.

I. POUR LUTTER CONTRE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE, L’ENVELOPPE CONSACRÉE AU CHÈQUE ÉNERGIE EST PRÉSERVÉE, ALORS QU’UNE RÉFORME CONCERNANT L’ÉTABLISSEMENT DES BÉNÉFICIAIRES DEVRAIT ÊTRE CONDUITE EN 2025

Créé par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et remplaçant depuis le 1^{er} janvier 2018 les tarifs sociaux de l’électricité et du gaz, le chèque énergie est un titre de paiement permettant aux ménages dont le revenu fiscal de référence (RFR) est, compte tenu de la composition du ménage, inférieur à un plafond ⁽¹⁾, d’acquitter des dépenses d’énergie relatives à leur logement ou des dépenses qu’ils assument pour en améliorer la qualité environnementale.

Principal dispositif d’accompagnement de la transition énergétique porté par le programme 174, le chèque énergie voit son financement maintenu sur l’action 02, à hauteur de 900 millions d’euros en AE et 615 millions d’euros en CP ⁽²⁾.

(1) Article L. 124-1 du code de l’énergie.

(2) L’écart entre les AE et les CP s’explique par le fait qu’une partie des bénéficiaires utilisent le chèque énergie de manière décalée (un chèque reçu en 2024 peut être utilisé début 2025).

1. Le chèque énergie constitue un dispositif efficace de soutien aux ménages précaires, qui doit faire l'objet d'une réforme en raison du caractère obsolète de la liste de bénéficiaires reconduite en 2024

Les principales évolutions du dispositif sont décrites dans le commentaire de l'article rattaché, dans la cinquième partie du présent rapport spécial. La principale mesure d'ajustement réside dans la révision du barème du dispositif : une révision à la hausse a ainsi été fixée par l'arrêté du 3 mars 2023 pour tenir compte de l'inflation. En outre, des chèques exceptionnels ont été versés en 2021 et 2022 dans le contexte de la crise énergétique.

En 2023, 5,6 millions de ménages étaient bénéficiaires du chèque énergie, pour un montant total de chèques émis s'élevant à 833,8 millions d'euros. Le montant moyen du chèque est de 148,56 euros. Au 1^{er} septembre 2024, le taux d'usage du chèque annuel 2023 s'élève à 83,55 %.

Compte tenu de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales au 1^{er} janvier 2023, la liste des bénéficiaires du chèque énergie ne peut plus être établie selon les anciens critères. Pour 2024, les bénéficiaires du chèque énergie sont les mêmes que ceux de 2023. Au 1^{er} septembre 2024, le taux d'usage du chèque annuel 2024 s'élève à 73,76 %. Ce taux est provisoire, les chèques 2024 pouvant être utilisés jusqu'au 31 mars 2025.

L'efficacité du dispositif peut être évaluée en se fondant sur le taux d'effort énergétique (TEE), c'est-à-dire le ratio des dépenses d'énergie dans le logement sur le revenu du ménage. Les ménages en précarité énergétique au sens du TEE sont ceux qui appartiennent aux 30 % des ménages les plus modestes et dont le TEE dépasse 8 %. Selon une étude du Commissariat général au développement durable (CGDD) de mai 2024 ⁽¹⁾, le chèque énergie a permis de sortir plus de 420 000 personnes d'une situation de précarité énergétique.

2. La réforme pourra avoir un impact sur le taux de non-recours, et les modalités d'un retour à un versement automatique du chèque devront être privilégiées

Une nouvelle reconduction de la liste des bénéficiaires, devenue obsolète du fait de la suppression de la taxe d'habitation en 2023, justifie la nécessité de la réforme proposée par le présent PLF. Cette réforme suit les préconisations formulées en début d'année par une mission conjointement menée par l'IGEDD, l'IGF et le CGE. Dans le même sens que les propos tenus par la ministre de la transition écologique lors de la présentation de cette réforme, le rapporteur spécial souligne la pertinence de garantir, à l'issue de la réforme, un versement automatique aux ménages du chèque énergie. Il a fait part aux commissaires des finances de sa résolution à travailler sur cette question, avec le Gouvernement et les parlementaires intéressés.

(1) CGDD, La précarité énergétique diminue en 2022 grâce aux mesures de soutien aux ménages et aux baisses des consommations, *Thema mai 2024, consultable en ligne.*

En effet, l'impact de l'établissement de la nouvelle liste en 2025 aura probablement des effets sur le taux de non-recours au dispositif. Des efforts de communication particuliers devront être déployés à cette fin au cours de la prochaine campagne d'attribution des chèques.

Il faut aussi souligner les améliorations déjà mises en place, à l'instar de l'intégration du chèque énergie au bouquet France services, effective depuis le 1^{er} janvier 2024. Cette intégration permet de lutter contre l'exclusion numérique pour les usagers précaires, en accompagnant les ménages peu à l'aise avec les démarches informatiques. La refonte du site internet est aussi en cours en fin d'année 2024 pour le rendre plus lisible et ergonomique en vue de la prochaine réforme.

II. LES AIDES AUX ACQUISITIONS DE VÉHICULES PROPRES : UNE DIMINUTION PRÉOCCUPANTE QUI NE RESPECTE PAS LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Si l'enveloppe du chèque énergie est maintenue, **les crédits alloués aux aides à l'acquisition de véhicules propres sont amputés de près d'un tiers**. Du niveau ambitieux mais adapté aux enjeux, fixé en LFI pour 2024, de 1,5 milliard d'euros en AE et en CP, il ne resterait plus que **970,5 millions d'euros en AE et en CP** dans la présentation du PLF, alors que le Gouvernement a annoncé qu'il chercherait par amendement à réduire encore ce montant.

Plusieurs dispositifs sont portés par l'action 03 : le bonus écologique (versé lors de l'acquisition d'une voiture électrique) et la prime à la conversion (versée lors de la mise au rebut d'un véhicule polluant), ainsi que les aides à l'acquisition de vélos qui sont rattachées à ces deux dispositifs, mais aussi, depuis 2024, le « *leasing social* » (une offre subventionnée de location de véhicules électriques) et le soutien au déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Le rapporteur spécial déplore cette perte d'ambition de la politique gouvernementale. Il alerte sur les conséquences, environnementales mais aussi industrielles, de cette sous-dotation budgétaire, qui intervient dans un contexte de concurrence accrue pour les producteurs français et européens, et d'incertitude pour les consommateurs, qui ne franchiront pas le cap de l'électrification sans incitations pérennes d'ampleur. L'exemple de la filière automobile allemande, qui a pâti des coupes dans le budget pour de telles aides, procure pourtant un avertissement sur les périls qui menacent un secteur industriel technologiquement prometteur mais dont la compétitivité n'est pas encore assurée à ce stade de son développement. **Le risque est grand de fragiliser la production française face aux concurrents extra-européens et notamment asiatiques.**

A. L'INTRODUCTION DE L'ÉCOSCORE EN 2024 EST UNE ÉTAPE CRUCIALE POUR METTRE FIN À LA NAÏVETÉ COMMERCIALE

1. Le score environnemental s'applique au bonus, à la prime à la conversion et au *leasing* social

Les trois principaux dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres, à savoir le bonus, la prime à la conversion et le *leasing* social, sont conditionnés, depuis décembre 2023 ⁽¹⁾, à l'obtention pour le véhicule concerné d'un score environnemental (ou écoscore). L'introduction de ce critère permet de valoriser la performance environnementale de la production ainsi que de l'acheminement des véhicules électriques.

L'écoscore aboutit à un meilleur ciblage du soutien public ⁽²⁾, en renforçant la compétitivité des voitures électriques neuves produites dans les conditions environnementales les meilleures. On observe ainsi, d'après les chiffres publiés par le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), que l'introduction du critère environnemental a conduit à une hausse de la part de marché des véhicules fabriqués en Europe et à une baisse de celle des véhicules importés d'Asie dans les immatriculations de voitures particulières neuves en France : la part de marché des véhicules électriques assemblés en Asie diminue de 45 % en décembre 2023 à 25 % en juin 2024, tandis que celle des véhicules assemblés en Europe augmente de 45 % en décembre 2023 à 54 % en juin 2024. De même, le SGPE estime que la mise en place du score environnemental minimal permet, en analyse de cycle de vie, de réduire l'empreinte carbone française de 1 à 2 mégatonnes de CO₂ par an, soit l'équivalent des émissions annuelles à l'échappement de 850 000 voitures thermiques ⁽³⁾.

2. Le malus automobile pourrait être mieux ciblé en intégrant un score environnemental

Le rapporteur spécial souligne l'efficacité de l'écoscore, qui a contribué à consolider la filière française et européenne de la voiture électrique, grâce à l'évolution du cadre réglementaire européen qui fixe dans le domaine industriel des normes environnementales exigeantes. **Il plaide en conséquence pour la généralisation de ce dispositif, regrettant qu'à ce jour l'écoscore ne s'applique pas au malus**, lequel frappe de la même manière des véhicules produits en Europe avec des normes environnementales plus rigoureuses que ceux fabriqués dans des pays qui n'appliquent pas ces normes. Cette asymétrie ne peut perdurer et

(1) En application du décret n° 2023-886 du 19 septembre 2023, l'ADEME a communiqué le 15 décembre 2023 la liste des véhicules éligibles à ce score environnemental dans le cadre du bonus. L'application de ce critère a ensuite été étendue au dispositif du *leasing* (à compter du 1^{er} janvier 2024) et de la prime à la conversion (à compter du 14 février 2024).

(2) D'après le Commissariat général au développement durable (CGDD), en décembre 2023, la part de voitures neuves éligibles au bonus écologique dans les immatriculations totales de voitures était de 20,1 %. En janvier 2024, cette part a fortement baissé en raison de l'introduction du score environnemental et s'établit à 8,8 %. Depuis, le nombre de modèles disponibles éligibles a progressé et approche les 10 %.

(3) Source : réponse au questionnaire budgétaire.

l'alignement du régime du malus sur celui du bonus renforcera la compétitivité de l'industrie automobile française et européenne.

B. LE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE SE CONFIRME À TRAVERS LES ÉVOLUTIONS CROISÉES DU NOMBRE DE BONUS ET DE PRIMES À LA CONVERSION OCTROYÉS

• Le nombre de primes à la conversion demeure orienté à la baisse :

En 2023, plus de 76 000 primes à la conversion ont été accordées, pour un montant total de 229 millions d'euros. Sur les sept premiers mois de l'année 2024, près de 31 000 primes ont été attribuées, pour un montant total versé de 141 millions d'euros. Il est estimé qu'environ 52 000 primes seront accordées en 2024, ce qui confirme la tendance orientée à la baisse du nombre de primes à la conversion distribuées.

En 2024, sur les 31 000 primes attribuées, 72 % des bénéficiaires sont des ménages appartenant aux cinq premiers déciles de revenu ⁽¹⁾ dont 32 % sont des ménages dits « gros rouleurs » ou des ménages appartenant aux deux premiers déciles de revenu ⁽²⁾.

68 % des véhicules acquis fonctionnent à l'électricité (Crit'Air 0), 31 % à l'essence (Crit'Air 1) et 1 % sont hybrides rechargeables (Crit'Air 1). 73 % des véhicules mis au rebut sont diesels et 62 % des véhicules mis au rebut sont Crit'Air 3, 26 % sont Crit'Air 4 et 11 % sont Crit'Air 5 ou non classés.

• Le nombre de bonus octroyés continue en revanche d'augmenter :

En 2023, 357 000 bonus ont été attribués (pour un montant total de 1 379 millions d'euros), dont près de 25 400 pour l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables (pour un montant total de 35 millions d'euros). L'acquisition de véhicules hybrides non rechargeables n'est plus éligible au bonus écologique depuis le 1^{er} janvier 2023. Sur les sept premiers mois de l'année 2024, 155 000 bonus ont été attribués (pour un montant total de 896 millions d'euros).

En outre, le comité interministériel « vélo et marche » du 5 mars 2023 a annoncé la prolongation des aides à l'achat de vélos jusqu'à la fin du plan vélo et marche en 2027. Elles ont également été étendues à l'achat de vélos d'occasion vendus par des professionnels depuis le 14 février 2024.

Des discussions interministérielles concernant l'évolution des deux dispositifs à partir du 1^{er} janvier 2025 sont en cours.

(1) Les cinq premiers déciles de revenu correspondent aux ménages disposant d'un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 14 089 euros avant les évolutions des aides le 14 février 2024, et inférieur ou égal à 15 400 euros à partir du 14 février 2024.

(2) Soit un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 euros.

C. LA DIMINUTION DU SOUTIEN PUBLIC MET EN PÉRIL LE DISPOSITIF DE « LEASING SOCIAL » DONT LE LANCEMENT EN 2024 A POURTANT ÉTÉ UN FRANC SUCCÈS

À la suite des annonces du président de la République à l'automne 2022, les discussions interministérielles avec les professionnels du secteur ont étudié l'opportunité de mettre en place un dispositif de soutien à la location longue durée (ou « *leasing* ») de véhicules électriques. Cette mesure souligne la volonté **d'accompagner ceux pour qui la transition vers le véhicule électrique est la moins aisée.**

Le dispositif d'aide au *leasing*, lancé le 1^{er} janvier 2024, est une aide à la location pour une durée d'au moins trois ans d'une voiture particulière électrique performante sur le plan environnemental, pour un loyer attractif de 40 à 150 euros par mois (hors options). L'aide, cumulable avec le bonus écologique, peut atteindre jusqu'à 6 000 euros, et est réservée aux modèles dont le prix de vente est inférieur à 47 000 euros, dont le poids à vide est inférieur à 2,4 tonnes et qui, pour les véhicules neufs, atteignent le score environnemental minimal mis en place dans le cadre du bonus écologique.

L'aide est destinée aux particuliers actifs des cinq premiers déciles de revenus (revenu fiscal de référence par part du ménage), et dépendants de leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail ou exercer leur activité professionnelle.

La gestion du dispositif est confiée à l'Agence de services et de paiement (ASP), qui verse le montant de l'aide au professionnel de l'automobile. Celui-ci réalise l'avance de l'aide au bénéficiaire en déduction du montant du premier loyer.

1. Le succès du lancement du « *leasing social* » en 2024 a été tel que sa suspension a dû être arbitrée

Le succès du *leasing* a été tel qu'il a dû être suspendu dès la mi-février 2024 après plus de 50 000 commandes, soit plus du double de la demande anticipée par le Gouvernement et les constructeurs

Sur les huit premiers mois d'existence du dispositif, plus de 33 000 aides au *leasing* ont été versées, pour un montant total de 197 millions d'euros. Les bénéficiaires sont âgés en moyenne de 40 ans, soit neuf ans de moins que la moyenne des acquéreurs de voitures particulières neuves électriques en 2023. Parmi les ménages ayant eu l'opportunité d'accéder au dispositif de « *leasing social* », 4 % font partie du premier décile de revenus, 14 % du deuxième décile, 22 % du troisième décile, 28 % du quatrième décile et 33 % du cinquième décile.

2. Un tel succès plaide pour un soutien public renforcé, à rebours des arbitrages proposés par le PLF pour 2025

Ces éléments montrent la réussite du ciblage du dispositif de *leasing*, orienté vers les classes moyennes et populaires, et vers des catégories d'actifs pour lesquels l'acquisition d'un véhicule électrique neuf constituerait un investissement trop important au regard de leurs moyens. L'accès au *leasing* permet ainsi de faire connaître les caractéristiques des véhicules électriques présents sur le marché (fonctionnalités, autonomie) à de nouveaux publics qui pourront plus tard participer au développement du marché du véhicule électrique français et européen.

L'ensemble des constructeurs, dont le rapporteur spécial a pu auditionner certains représentants, souhaitent une reconduction du dispositif. Son extension aux véhicules électriques d'occasion, avec un niveau de prix adapté, pourrait représenter une opportunité intéressante dans le sens d'une démocratisation renforcée du véhicule électrique. Les constructeurs ont aussi fait part de leur intérêt pour une déclinaison du dispositif aux entreprises et aux véhicules utilitaires.

Des discussions interministérielles sont actuellement en cours pour déterminer les modalités de la reconduction du dispositif en 2025. Le rapporteur spécial appuie évidemment cette option.

D. L'ÉLECTRIFICATION DU PARC AUTOMOBILE REQUIERT DE LA CONSTANCE ET DE LA CLARTÉ DE LA PART DU GOUVERNEMENT DANS UN CONTEXTE INCERTAIN POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE

D'ores et déjà, la réduction de l'enveloppe allouée au verdissement du parc automobile de 1,5 milliard en 2024 à moins d'un milliard en 2025 enverrait un mauvais signal tant aux consommateurs, pour lesquels les prix élevés du véhicule électriques demeurent un frein, qu'aux producteurs, qui orientent leurs efforts vers la mise à disposition d'une gamme plus abordable de véhicules électriques dans un contexte de concurrence internationale accrue.

L'électrification du parc automobile est pourtant bien amorcée. Si un peu plus de la moitié des 40 millions de véhicules immatriculés en France roulent au diesel au 1^{er} janvier 2024, les véhicules diesel représentent moins de 8 % des ventes de voitures neuves sur les sept premiers mois de l'année. Les véhicules électriques totalisent quant à eux entre 15 et 17 % des parts de marché sur la même période.

Les progrès du déploiement de bornes de recharge électrique, qui font aussi l'objet de soutien public sur l'action 03 du programme 174, constituent en outre un élément crucial pour l'électrification des mobilités et l'incitation des automobilistes. Ce soutien passe aussi, depuis 2016, par le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) *Advenir*, qui accompagne l'installation d'infrastructures de recharge publiques et privées. En 2023, le programme a été prolongé jusqu'à la fin de l'année 2027, avec une nouvelle enveloppe de 200 millions d'euros complétant l'enveloppe précédente de 320 millions d'euros, visant à financer la mise en place

de plus de 72 000 nouveaux points de recharge pour véhicules électriques (points de recharge sur le domaine public, points de recharge privés en résidentiel collectif et points de recharge au dépôt dédiés aux véhicules lourds). Le déploiement des points de recharge connaît une forte croissance ces derniers mois et le programme a permis à mi-2024 de financer l'installation de plus de 134 000 points de recharge depuis sa création.

Pour autant, l'électrique n'échappe pas aux difficultés que rencontre l'ensemble du secteur automobile. Le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en France en octobre 2024 est en baisse de 11 % par rapport à octobre 2023, et même de 28 % par rapport à octobre 2019. Les ventes de véhicules électriques reculent en octobre de 18 %.

Par conséquent, l'environnement favorable à l'électrification doit être consolidé. Considérant le caractère prioritaire de cette politique publique et la nécessité de ne pas différer son soutien, **le rapporteur spécial a déposé un amendement visant à rétablir au niveau de l'année 2024 les crédits ouverts sur l'action 03.**

III. LES AUTRES DÉPENSES DU PROGRAMME 174

Les autres dépenses du programme 174 *Énergie, climat et après-mines* sont de nature variées et poursuivent trois objectifs complémentaires : la définition d'une politique énergétique ambitieuse, l'atteinte des cibles que la France s'est fixées au niveau national, européen et international dans la lutte contre le changement climatique, et enfin l'accompagnement des territoires subissant les conséquences des arbitrages résultant de la politique de transition (fermeture des mines et des centrales à charbon), en veillant à garantir les droits des personnes concernées, la valorisation et la revitalisation de leur cadre de vie.

A. UNE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE AMBITIEUSE

L'action 01 *Politique de l'énergie*, que le PLF prévoit de doter de 178,5 millions d'euros en AE et de 181,1 millions d'euros en CP (en léger repli après la hausse significative des crédits ouverts par la LFI 2024), porte des dépenses composites, présentées ci-après par ordre d'importance budgétaire :

- Cette action porte principalement le **financement, à hauteur de 125,4 millions d'euros en AE et en CP, d'études techniques et environnementales**, conduites par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), sur le développement de l'éolien en mer (70 % des crédits), dans le cadre de la préparation de l'appel d'offres de 8 à 10 GW dont l'attribution est prévue fin 2026, afin de répondre à l'engagement, prévu par le pacte « éolien en mer » du 14 mars 2022, de réaliser 18 GW d'éolien en mer installés en 2035 et plus de 40 GW installés en 2050. Ces études ont permis la préparation de la cartographie des dix zones de développement prioritaires présentée en octobre 2024. Cette ligne

budgétaire finance également les études de la délégation interministérielle au nouveau nucléaire.

Un **crédit complémentaire** de 15 millions d'euros en AE et en CP (– 28 %) finance des études comparables dans les **zones non-interconnectées**, ainsi que le fonds d'investissement pour les énergies renouvelables en Polynésie.

- La sous-action ***Accompagnement social de la fermeture des centrales à charbon*** est dotée de 7 millions d'euros en CP (– 1,1 million d'euros) et finance des mesures sociales en faveur des personnels des centrales à charbon ayant déjà fermé, comme celle du Havre, ou devant cesser leur activité à courte échéance. Ce dispositif soutient des actions de reclassement des salariés des centrales à charbon et de la chaîne de sous-traitance. Ces personnels peuvent bénéficier d'un congé spécifique et d'une cellule d'accompagnement à la perte d'emploi.

En outre, les **actions de revitalisation des territoires concernés par la fermeture des centrales à charbon et de la centrale nucléaire de Fessenheim** bénéficient d'un soutien renforcé de 10,7 millions d'euros en AE et de 13,1 millions d'euros en CP. Ces crédits financent un « fonds d'amorçage » (pour Fessenheim) et un « fonds charbon » (pour les territoires des centrales à charbon).

En effet, l'article 12 de la loi relative à l'énergie et au climat du 8 novembre 2019 limite les émissions de dioxyde de carbone à compter du 1^{er} janvier 2022 pour les installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles. Cette mesure a conduit à la fermeture de quatre centrales à charbon : Cordemais, Le Havre, Gardanne et Saint-Avold.

Toutefois, afin d'assurer la sécurité d'approvisionnement en électricité dans le cadre de la crise énergétique, **les centrales de Cordemais (Loire-Atlantique) et de Saint-Avold (Moselle) sont autorisées**, en application de l'article 36 de la loi n° 2022-1158 du 16 août 2022 portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat et du décret n° 2022-1233 du 14 septembre 2022 modifiant le plafond d'émission de gaz à effet de serre pour les installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles, **à fonctionner jusqu'au 31 décembre 2023**. Une **nouvelle prolongation jusqu'au 31 décembre 2024** a été fixée par le décret n° 2023-817 du 23 août 2023.

- Le **médiateur national de l'énergie** reçoit une dotation stable de 5,5 millions d'euros en AE et en CP, avec un plafond d'emplois de 46 équivalents temps plein. Cette autorité publique indépendante dispose depuis 2006, en application de l'article L. 122-1 du code de l'énergie, d'une double compétence tendant, d'une part, à recommander des solutions aux litiges entre les personnes physiques ou morales et les entreprises du secteur de l'énergie et, d'autre part, à participer à l'information des consommateurs d'énergie sur leurs droits. Les conséquences de la crise des prix de l'énergie et la suppression des tarifs réglementés de vente de gaz naturel au 1^{er} juillet 2023 ont conduit les particuliers à solliciter en plus grand nombre le service d'information du médiateur national de l'énergie et ont pu conduire à une augmentation des litiges. L'activité du médiateur retrouve désormais son niveau ordinaire.

- Les crédits prévus au titre de la **coopération internationale dans les domaines de l'énergie et des matières premières** sont en hausse de 38 % et s'établissent à 3,6 millions d'euros en AE et en CP, principalement pour financer la participation de la France au forum international de l'énergie et au fonctionnement de l'Agence de l'énergie nucléaire et de l'Agence internationale de l'énergie.

- Une subvention pour charges de service public de **3,2 millions d'euros** en AE et en CP est prévue en faveur de l'**Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA)**, un montant identique à celui de 2023 et de 2024. L'ANDRA compte 793 équivalents temps plein travaillés (ETPT), pour un nombre d'emplois sous plafonds stable fixé à 265.

En 2025, l'Andra poursuivra les études de recherche et de conception industrielle du **projet Cigéo**, dont elle assure la maîtrise d'ouvrage. Les jalons importants attendus seront la poursuite de l'instruction de la demande d'autorisation de création (DAC) de l'installation nucléaire de base Cigéo, déposée en janvier 2023 auprès de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), ainsi que l'instruction du premier dossier d'autorisation environnementale, déposé début 2024. La nouvelle ASNR instruira ces dossiers à compter du 1^{er} janvier 2025.

- Le traitement du **contentieux de la contribution au service public de l'électricité** est financé à hauteur de 2,4 millions d'euros en AE et en CP (– 1,2 million d'euros par rapport à 2023).

B. UNE DIMINUTION TENDANCIELLE DES CRÉDITS LIÉS À LA GESTION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE L'APRÈS-MINES

Le PLF pour 2025 prévoit un budget de **256,7 millions d'euros** en CP et en AE (– 5 %) au titre de l'action 4 *Gestion économique et sociale de l'après-mines*, qui **finance principalement trois organismes versant des prestations diverses aux retraités et ayants droit du régime social des mineurs** : l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM), la Caisse nationale de retraite des industries électriques et gazières (CNIEG) et la Caisse autonome nationale de la sécurité sociale dans les mines (CANSSM).

Les crédits dévolus à cette action s'inscrivent dans une tendance baissière liée à l'évolution démographique des ressortissants de ces dispositifs.

Le premier poste de dépenses concerne le financement de l'**ANGDM**, un établissement public à caractère administratif créé par la loi n° 2004-105 du 3 février 2004 en vue de **garantir les droits des mineurs et de leurs ayants droit**. Sa mission est de prendre la suite des exploitants miniers après leur disparition et d'assurer, pour les mineurs qui ne sont pas encore retraités, les obligations de l'employeur afin de garantir les engagements sociaux pris envers ces salariés. En outre, elle peut gérer les mêmes droits pour le compte d'entreprises minières et ardoisières en activité.

Pour l'exercice 2025, la subvention pour charges de service public versée à l'ANGDM s'établirait à 12,4 millions d'euros. **Les dépenses d'intervention pour 2025 sont évaluées à 206 millions d'euros, en nette diminution par rapport à 2024** (– 14,1 millions d'euros) : un nouveau contrat d'objectifs et de performances (COP), couvrant la période 2024-2027, a été signé en début d'année 2024, et a permis d'optimiser les dépenses d'intervention, dans un contexte de baisse tendancielle des effectifs des ayants-droit.

Au 31 décembre 2023, l'ANGDM gérait les droits de **69 616 personnes, contre 160 433 en 2010**. L'âge moyen des bénéficiaires est de 77 ans pour les ayants-droit et de 85 ans pour les veuves. Leur nombre devrait se réduire aux environs de 55 000 en 2026.

Les autres crédits de l'action 4 permettent de financer :

– les coûts de **structure de la liquidation des mines de potasse d'Alsace** et les dépenses liées à la réalisation des travaux de fermeture du site de Stocamine (31 millions d'euros en AE et en CP, soit + 4 millions d'euros) ;

– le remboursement des **pensions** versées par la Caisse nationale des industries électriques et gazières pour le compte de l'État aux **anciens agents français des établissements publics, offices et sociétés concessionnaires de l'électricité et du gaz d'Algérie, du Maroc et de Tunisie** (3,2 millions d'euros en AE et en CP) ;

– les **contentieux** liés à la reconnaissance de **maladies professionnelles** de l'**ancien établissement Charbonnages de France** dont les droits et obligations ont été transférés à l'État le 1^{er} janvier 2018 (3 millions d'euros en CP et en AE) ;

– la participation de l'État au **paiement des travaux de dépollution** nécessaires à la protection de la nappe phréatique du site de **Carling** en Moselle (1 million d'euros en AE et en CP) ;

– la Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines, chargée de la **couverture sociale des anciens mineurs et de leurs familles** (0,1 million d'euros en AE et en CP).

C. L'ATTEINTE DES OBJECTIFS CLIMATIQUES DE LA FRANCE

L'**action 5 Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air** présente des crédits en hausse de 25 % (81,6 millions d'euros en AE et 78,5 millions d'euros en CP). Elle assure le financement de plusieurs mesures en matière de surveillance de la qualité de l'air et de lutte contre l'effet de serre. Ses financements accrus sont rendus nécessaires par la multiplication des contentieux engageant la responsabilité de l'État pour son inefficacité à améliorer la qualité de l'air, depuis la décision du Conseil d'État du 10 juillet 2020, condamnant la France à une astreinte revue régulièrement. En réponse, les préfets ont notamment engagé la révision des plans de protection de l'atmosphère (PPA), qui bénéficie d'un soutien de 2,3 millions d'euros en AE et en CP.

• Les mesures en faveur de la **surveillance de la qualité de l'air** financent principalement le soutien aux **associations agréées de surveillance de la qualité de l'air** (34,7 millions d'euros en AE et en CP). Alors que les AASQA ont bénéficié de 2,95 millions de crédits supplémentaires en LFI pour 2023, puis de 2,55 millions de crédits supplémentaires en LFI pour 2024, le présent PLF **augmenterait encore leurs crédits de 3,2 millions d'euros en AE et CP**, notamment afin de couvrir les investissements récents relatifs à l'amélioration du suivi des particules fines.

En outre, l'action n° 5 finance le fonctionnement du laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (8 millions d'euros en AE et en CP), la surveillance du marché automobile (5 millions d'euros en AE et en CP), ainsi que des travaux, études et développements informatiques contribuant à la mise en œuvre des actions du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (11,4 millions d'euros en AE et 9,7 millions d'euros en CP). Ces derniers travaux bénéficient d'un financement accru en vue de l'adaptation aux nouvelles normes environnementales, notamment mises en œuvre par la future directive qualité de l'air ambiant, dont la publication est prévue à l'automne 2024.

Le **Centre interprofessionnel d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA)**, est une association à but non lucratif qui identifie, analyse et diffuse des informations sur la pollution atmosphérique et les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. L'État ne disposant d'aucun contrôle, notamment budgétaire et comptable, sur le fonctionnement du CITEPA, il a été décidé de sortir cette association du périmètre des opérateurs à compter du 1^{er} janvier 2024 : son financement d'1,9 million d'euros s'affiche en hausse de 19 % et est porté par l'action 05 *Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air* du programme 174.

• Les principaux dispositifs financés en matière de **lutte contre l'effet de serre** sont le contrôle des certificats d'économie d'énergie (9,5 millions d'euros en AE et 8 millions d'euros en CP), des études portant sur la lutte contre le changement climatique (dont le financement est multiplié par deux par rapport à 2024 pour s'établir à 4 millions d'euros en AE et en CP), ainsi que le financement des frais de débat public en raison de la concertation préalable sur la troisième édition de la stratégie nationale bas-carbone qui doit se dérouler après l'adoption de la loi de programmation sur l'énergie et le climat ⁽¹⁾ (1,5 million d'euros en AE et en CP).

• Le dispositif des **certificats d'économies d'énergie (CEE)**, défini aux articles L. 221-1 à L. 222-10 du code de l'énergie, impose aux fournisseurs d'énergie de réaliser un objectif pluriannuel d'économies d'énergie. Les CEE sont attribués, sous certaines conditions, aux acteurs éligibles réalisant des opérations d'économies d'énergie : les fournisseurs sont ainsi incités à promouvoir l'efficacité énergétique auprès des consommateurs finals. Les CEE sont des biens meubles négociables, dont l'unité de compte est le kilowattheure d'énergie finale économisé (ou kWh cumulé-actualisé, dit « cumac ») qui représente, pour une opération

(1) III de l'article L. 100-1-A du code de l'énergie.

donnée, la totalité des économies d'énergie attendues sur la durée de vie de l'opération.

Un objectif pluriannuel est défini et réparti entre les fournisseurs d'énergie en fonction de leur volume de ventes. En fin de période, ils doivent justifier de l'atteinte de cet objectif en ayant obtenu suffisamment de CEE, sous peine de devoir s'acquitter de pénalités. Ainsi, le décret n° 2021-712 du 3 juin 2021 a défini la **cinquième période du dispositif, commencée au 1^{er} janvier 2022 pour une durée de quatre ans**. Le niveau d'obligation globale sur cette période est fixé à 2 500 TWh cumac pour l'obligation globale, dont 730 TWh cumac pour l'obligation au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique. Ces niveaux ont été augmentés respectivement de 200 TWh et 400 TWh par le décret n° 2022-1368 du 27 octobre 2022. **En 2022, 852 TWh cumac ont été délivrés, dont 318 TWh cumac de CEE au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique.**

Dans la **perspective de la sixième période des CEE, qui débutera le 1^{er} janvier 2026**, une concertation a été ouverte en juillet 2023 afin de recueillir l'avis des parties prenantes et leurs suggestions sur les conditions de la nouvelle période, et sur la possibilité d'un renforcement de l'obligation dès 2025.

La commission des finances a tenu dans ce contexte à demander, en application du 2° de l'article 58 de la LOLF, une enquête à la Cour des comptes, qui a présenté son rapport en septembre 2024. Ce rapport invite le Parlement à reprendre le contrôle sur ce dispositif extra-budgétaire qui se répercute sur la facture des consommateurs finals, dans une proportion particulièrement considérable à mesure que le niveau d'obligation augmente. La Cour juge que des réformes d'ampleur sont nécessaires. Les acteurs du marché des CEE se sont emparés de ce rapport et d'autres études ont été commandées, notamment par la DGEC afin d'étudier les gisements potentiels et la réalité des économies d'énergies anticipées. Un consensus s'est dégagé pour ne pas augmenter le niveau d'obligation en 2025 avant de disposer d'une évaluation et d'une modélisation approfondie des conséquences pour le secteur, les entreprises et les ménages.

- En outre, comme en 2023, **4,3 millions d'euros en AE et en CP** sont prévus sur l'action 05 du programme 174 afin de financer diverses mesures relatives à la surveillance des émissions de gaz polluants, des émissions de gaz à effet de serre et de **l'efficacité énergétique des véhicules et de leurs équipements**.

- Dans ce contexte de montée en charge des politiques d'adaptation au changement climatique, l'**action 06 Soutien**, qui prend en charge des dépenses de fonctionnement du ministère de la transition écologique ne relevant pas de l'action 01 *Politique de l'énergie*, par exemple des frais de communication, de formation, d'investissements informatiques ou de contentieux de la DGEC, voit ses crédits multipliés par 6 pour s'établir à 6,2 millions d'euros en AE et en CP. Ce montant est identique à celui alloué en 2023.

IV. LES DÉPENSES FISCALES RATTACHÉES AU PROGRAMME 174

Le programme 174 porte **36 dépenses fiscales** ⁽¹⁾, pour un coût estimé en 2025 à **6 498 millions d’euros** (– 220 millions d’euros). Cette variation s’explique notamment par la poursuite de la baisse des dépenses au titre du tarif réduit des gazoles non routiers ⁽²⁾ (862 millions d’euros, – 188 millions d’euros), ainsi que l’amorce de la diminution des dépenses au titre du tarif réduit pour les gaz naturels consommés comme combustible dans les installations grandes consommatrices d’énergie (– 126 millions d’euros pour les deux dépenses fiscales concernées), qui avaient connu un doublement en 2024 par rapport à 2023.

Onze de ces dispositifs sont classés comme « favorable » au titre de la lutte contre le changement climatique par le rapport sur l’impact environnemental du budget de l’État annexé au PLF pour 2025, pour un montant de **952 millions d’euros**.

(1) Une nouvelle dépense fiscale a été créée par l’article 41 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 : la réduction d’impôt « Prêt à taux zéro » pour l’acquisition de véhicules légers peu polluants, expérimentée jusqu’au 31 décembre 2025, dont le coût est estimé à 32 millions d’euros en 2024.

(2) L’article 70 de la LFI pour 2023 prévoit une baisse de cet avantage au 1^{er} janvier 2024 (article L. 312-35 du code des impositions sur les biens et services).

TROISIÈME PARTIE : LE NOUVEAU PROGRAMME SÛRETÉ NUCLÉAIRE ET RADIOPROTECTION PORTE UN BUDGET QUI PARAÎT ADAPTÉ À L'EXERCICE DES MISSIONS DE L'ASNR POUR SUPERVISER LA RELANCE DU NUCLÉAIRE

Le présent projet de loi de finances a créé un dixième programme au sein de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, afin de porter les crédits dont bénéficiera à partir du 1^{er} janvier 2025 l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR), la nouvelle institution chargée d'accompagner et de superviser la relance du nucléaire civil, appelée de ses vœux par le président de la République dans son discours de Belfort du 10 février 2022.

Le rapporteur spécial se félicite du rattachement de ce nouveau programme 235 *Sûreté nucléaire et radioprotection* au rapport spécial portant sur les crédits de l'énergie, donnant ainsi à ses travaux une vision plus cohérente de l'ensemble du mix énergétique français, au sein duquel le nucléaire occupe une place spécifique. L'accélération massive du développement des énergies renouvelables, facilitée par la loi du 10 mars 2023, va de pair avec la mise en œuvre de la loi du 22 juin 2023 d'accélération du nucléaire et la construction ferme de six nouveaux EPR (*European pressurized reactor*, ou « réacteur pressurisé européen ») – ainsi que, potentiellement, de huit réacteurs additionnels.

I. L'AUTORITÉ DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE ET DE RADIOPROTECTION NÉCESSITAIT UNE RÉVISION DE LA MAQUETTE BUDGÉTAIRE

La création de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR) résulte de la fusion au 1^{er} janvier 2025 de deux entités préexistantes, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), en application de la loi du 21 mai 2024 pour répondre au défi de la relance de la filière nucléaire ⁽¹⁾.

L'ASNR, autorité administrative indépendante (AAI), prend ainsi la suite, sur l'essentiel de leurs missions, d'une autorité administrative indépendante, l'ASN, et d'un établissement public à caractère industriel et commercial, l'IRSN. La fusion de deux entités ayant leur propre histoire et leur propre regard sur la filière nucléaire constitue un défi, à mener dans un délai contraint avec un haut niveau d'exigence, en vue de garantir un cadre de sûreté très élevé. L'objectif poursuivi est d'intégrer en une seule entité, offrant toutes les garanties d'indépendance et d'impartialité à l'égard des acteurs du secteur, l'ensemble des activités et compétences associées qui concourent à l'établissement d'un contrôle performant et de décisions robustes, actuellement réparties entre l'ASN et l'IRSN.

(1) Loi n° 2024-450 du 21 mai 2024 relative à l'organisation de la gouvernance de la sûreté nucléaire et de la radioprotection pour répondre au défi de la relance de la filière nucléaire.

D'un point de vue budgétaire, la préparation d'un budget opérationnel pour l'ASNR doit prendre en compte la nature diverse des financements concourant aux missions exercées par les entités préexistantes : en tant qu'autorité administrative, les crédits de l'ASN relevaient du budget de l'État (action 09 du programme 181 *Prévention des risques*), tandis que l'IRSN en tant qu'établissement public disposait aussi de ressources propres, au-delà des dotations budgétaires (programme 190 piloté par le Commissariat général au développement durable, le CGDD).

L'unification au sein d'un nouveau programme 235 des différents canaux de financements publics qui concouraient jusqu'à présent à l'exercice dans deux entités distinctes des missions de la future ASNR constitue aussi un **gage de lisibilité et d'efficience de la dépense publique**.

II. LE BUDGET DE LA NOUVELLE AUTORITÉ EST EN HAUSSE PAR RAPPORT AUX MOYENS ALLOUÉS AUX DEUX STRUCTURES SUR LE PÉRIMÈTRE DES MISSIONS QU'ELLE PRENDRA EN CHARGE À COMPTER DU 1^{er} JANVIER 2025

Les crédits proposés par le PLF pour 2025 s'établiraient à **360,49 millions d'euros en AE et 365,19 millions d'euros en CP**, abondant deux actions :

– l'action 01 *Personnels œuvrant pour la politique en matière de sûreté nucléaire et radioprotection* regroupe la totalité des dépenses de titre 2 (dépenses de personnel) qui s'établissent à 226,47 millions d'euros en AE et en CP, soit 62 % des crédits de la mission ;

– l'action 02 *Sûreté nucléaire et radioprotection* porte la dotation consacrée essentiellement au fonctionnement de l'ASNR à hauteur de 134,02 millions d'euros en AE et 138,72 millions d'euros en CP.

L'action 01 du programme regroupe la totalité des 2 027 ETPT sous plafond de l'ASNR, dont le schéma d'emplois augmente de 3 ETPT en 2025.

Selon le rapport d'avancement relatif aux recettes de l'ASNR, remis par le Gouvernement au Parlement en octobre 2024, le budget proposé pour 2025 paraît approprié aux enjeux, puisqu'il s'établit en hausse par rapport à la somme des ressources allouées à l'ASN et à l'IRSN en 2024 : la budgétisation passerait ainsi de 318,2 millions d'euros en 2024 à 380 millions d'euros en 2025 – dont 19,5 millions d'euros au titre des missions de l'IRSN qui ne seront pas transférées à l'ASNR, en tant qu'elles ne sont pas compatibles avec le caractère d'autorité administrative indépendante, mais au CEA (pour celles qui impliquent un démarchage commercial) ou au ministère des armées (il s'agit de la direction de l'énergie nucléaire de défense).

Ainsi, le rapporteur a fait valoir en commission que, **sur le périmètre des missions effectivement reprises par l'ASNR, les moyens dont cette autorité disposerait en 2025 s'établiraient à un montant supérieur de 22,5 millions d'euros par rapport à l'enveloppe allouée à ces mêmes missions de sûreté nucléaire et radioprotection en 2024.**

DOTATION BUDGÉTAIRE DE L'ASNR EN 2025 PAR RAPPORT AUX RESSOURCES DE L'ASN ET DE L'IRSN EN 2024

(en millions d'euros)

		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
		LFI 2024	PLF 2025	LFI 2024	PLF 2025
ASN (Programme 181)		70,5		75,2	
IRSN (Programme 190)	SCSP et équivalent	187,0		187,0	
	Taxe affectée	60,7		60,7	
ASNR (Programme 235)			360,5		365,2
Nouvelles missions CEA/ministère des armées			19,5		19,5
Total		318,2	380,0	322,9	384,7

Source : commission des finances, d'après le rapport du Gouvernement au Parlement sur les ressources de l'ASNR, octobre 2024.

Cette augmentation des moyens s'impose pour couvrir les frais afférents à la création d'une nouvelle structure et d'accompagnement de la réforme. Elle répond principalement à l'un des enjeux majeurs de la nouvelle autorité, à savoir **l'attractivité salariale et l'excellence de ses activités de recherche et d'expertise**, qui doivent être reconnues à l'international. D'après les éléments portés à la connaissance des députés, ces mesures de revalorisation et d'attractivité salariales représenteraient 17,2 millions d'euros, soit plus des trois quarts de la hausse des moyens pour 2025.

Ces deux enjeux sont retranscrits à travers les objectifs et indicateurs de performance retenus pour le nouveau programme 235. Les objectifs ainsi déclinés sont :

- assurer un contrôle performant de la sûreté nucléaire et de la radioprotection et renforcer l'information du public ;
- développer l'excellence de la recherche au niveau européen et international dans le domaine de la sûreté nucléaire et de la radioprotection.

Pour le rapporteur spécial, cette augmentation semble de nature à procurer à l'ASNR les moyens adaptés pour remplir sa mission en 2025, tandis qu'une évaluation précise des coûts pérennes induits par la fusion devra être réalisée en vue de préparer le budget suivant de l'autorité

QUATRIÈME PARTIE : LES CRÉDITS PROPOSÉS POUR LE COMPTE D’AFFECTATION SPÉCIALE FINANCEMENT DES AIDES AUX COLLECTIVITÉS POUR L’ÉLECTRIFICATION RURALE DEMEURENT INCHANGÉS

Le compte d’affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l’électrification rurale* retrace les aides versées aux autorités organisatrices de la distribution d’électricité (AODE), qui incluent les communes, les établissements publics de coopération intercommunale et les syndicats d’électrification, afin de financer partiellement les travaux d’électrification en zone rurale dont les AODE assurent la maîtrise d’ouvrage.

Conçues en 1936 sous la forme d’un fonds d’amortissement des charges d’électrification géré par Électricité de France (EDF) afin de favoriser l’électrification des zones rurales en palliant la carence d’initiative privée, ces aides sont gérées par un CAS dit « *FACÉ* » depuis 2012.

D’une part, la qualité de l’électricité est moindre dans les communes du périmètre du *FACÉ*. En 2020, la part de clients considérés comme mal alimentés au niveau de l’onde de tension est deux fois plus grande (1,07 %) et huit fois plus importante s’agissant de la continuité d’alimentation (3,40 %) ⁽¹⁾.

D’autre part, l’intérêt économique et technique des investissements en zone rurale est moindre du fait de la plus faible densité en clients ou de la consommation inférieure par rapport aux zones urbaines, dans une proportion de 1 à 3 alors que la longueur des réseaux basse tension est similaire avec 359 000 kilomètres seulement pour le réseau d’Enedis.

Pour ces raisons, les trois quarts des aides allouées par le CAS sont principalement destinées au renforcement des réseaux basse-tension. Entre 2018 et 2020, ces aides ont permis la pose annuelle d’environ 4 000 nouveaux kilomètres, soit près de 1 % du réseau des communes rurales.

Le CAS *FACÉ* est alimenté en recettes par des contributions dues par les gestionnaires de réseaux publics de distribution qui sont assises sur le nombre de kilowattheures (kWh) distribués à partir des ouvrages exploités en basse tension l’année précédant celle du versement de la contribution. Ce mode de financement est conçu pour permettre une péréquation entre les territoires urbains et ruraux.

Les dépenses retracées dans le CAS sont les aides liées au financement d’une partie du coût des travaux de développement et d’adaptation des réseaux ruraux de distribution publique d’électricité, ainsi que les frais de gestion liés à ces aides.

(1) *Rapport de la Cour des comptes, Le financement des aides aux collectivités pour l’électrification rurale, 2022.*

Le PLF pour 2025 propose d'accorder au CAS *FACÉ* un montant de 360 millions d'euros en dépenses (en AE et en CP) et de 377 millions d'euros en recettes, soit des montants identiques à ceux observés depuis 2020. Ce niveau de recettes systématiquement supérieur aux dépenses (+ 17 millions d'euros) s'explique par une poursuite de l'acquittement de restes à payer provenant d'anciens engagements d'EDF puis de RTE antérieurs à la création du CAS en 2012.

Les dépenses sont réparties entre deux programmes :

– le **programme 793 dédié à l'électrification rurale**, doté de 357 millions d'euros en AE et en CP ;

– le **programme 794 dédié aux opérations de maîtrise de la demande d'électricité, de production d'électricité par des énergies renouvelables ou de production de proximité dans les zones non-interconnectées**, doté de 3 millions d'euros en AE et en CP, soit un montant identique à celui de la LFI pour 2024, et qui confirme la réduction de l'enveloppe allouée au programme 794 au profit du programme 793, en raison d'un renforcement des financements relatifs à la résorption des départs mal alimentés et des travaux d'enfouissement.

ÉVOLUTION 2024-2025 DES CRÉDITS DU CAS

(AE et CP, en millions d'euros)

	LFI 2024	PLF 2025	Évolution en valeur absolue	Évolution 2023-2024
793 – <i>Électrification rurale</i>	357	357	0	0 %
794 – <i>Opérations de maîtrise de la demande d'électricité, de production d'électricité par des énergies renouvelables ou de production de proximité dans les zones non interconnectées</i>	3	3	0	0 %
Total CAS	360	360	0	0 %

Source : projet annuel de performances pour 2025 du CAS.

La ventilation des dépenses portées par le programme 793 connaît plusieurs ajustements. Les actions de renforcement des réseaux, de loin les plus importantes du programme (187 millions d'euros en AE et en CP), sont ainsi accrues à hauteur de 3 %, de même que les travaux d'enfouissement et de pose en façade (+ 1,2 million d'euros, à 46,2 millions d'euros), qui permettent des aménagements appréciés pour des raisons esthétiques dans les centre bourgs. Il a en revanche été décidé de réduire la dotation des actions qui apparaissent peu sollicitées, en provisionnant un montant revu à la baisse afin d'éviter d'immobiliser des crédits. En cas de besoins plus conséquents, liés par exemple à la survenance d'intempéries, des crédits seront proposés lors de la budgétisation de l'exercice suivant. Ainsi, en 2024, 33 millions d'euros ont été mobilisés pour couvrir les besoins consécutifs aux tempêtes Ciaran et Domingos de 2023.

S'agissant des dépenses portées par le programme 794, elles sont marquées par une stabilisation de l'enveloppe allouée après une forte diminution. Au sein du

programme, le PLF pour 2025 prévoit des crédits en baisse pour deux actions (maîtrise de la demande d'énergie et appels à projets innovants), en raison du faible nombre de dossiers déposés, ce qui permet de recentrer les dépenses du programme sur les aides à la transition énergétique. L'action 07 voit ainsi ses crédits doublés, de 1 à 2 millions d'euros en AE et en CP, afin de financer l'installation sur les réseaux en basse tension de dispositifs intelligents de gestion de la demande en puissance ou de stockage. L'action finance aussi le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, à un niveau moins important que lors des exercices précédents.

I. LA RÉFORME DU FINANCEMENT DU CAS *FACÉ* NE REMET PAS EN CAUSE LE MONTANT DES AIDES ALLOUÉES ET LA NÉCESSAIRE PÉRÉQUATION AU PROFIT DES COLLECTIVITÉS RURALES

Le CAS *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* a fait l'objet de plusieurs réformes depuis 2020.

Le décret n° 2020-1561 du 10 décembre 2020 relatif aux aides pour l'électrification rurale et l'arrêté du 13 avril 2021 pris en application ont étendu le périmètre du CAS aux communes nouvelles et ouvert la possibilité de financer la transition énergétique en milieu rural. Ils permettent également de sanctionner les AODE qui ne consommeraient pas leurs crédits affectés au titre des exercices précédents.

Une AODE bénéficie des aides du CAS « *pour le financement d'une partie du coût des travaux [...] dont elle assure la maîtrise d'ouvrage [...] sur les ouvrages ruraux du réseaux* » (article L. 2224-31 du code général des collectivités territoriales). L'article 33 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables vient compléter cette disposition en précisant que ces aides peuvent être accordées « *notamment lorsque ces travaux visent à faciliter l'insertion des énergies renouvelables sur le réseau et le développement de services de flexibilité* ».

Le PLF pour 2025 prévoit en outre à son article 36 une réforme du financement du CAS *FACÉ*, à des fins de simplification. Jusqu'en 2024, les recettes proviennent des contributions dues par les gestionnaires de réseaux publics de distribution en application du I *bis* de l'article L. 2224-31 du code général des collectivités territoriales (CGCT). À compter de 2025, **ces contributions seraient remplacées par le versement d'une fraction du produit de l'accise sur l'électricité**, définie à un montant identique de 377 millions d'euros, affectée au financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

II. LE FONCTIONNEMENT DU CAS *FACÉ* DOIT PERMETTRE UNE GESTION OPTIMISÉE DES AIDES

Le fonctionnement du CAS *FACÉ* doit permettre une consommation optimisée des aides allouées. Des pistes d'optimisation sont envisagées sur les deux programmes.

L'exécution du programme 793 se caractérise ainsi par un montant élevé de reports de crédits et de restes à payer non couverts par des paiements. En effet, les crédits de paiement ne sont utilisés que partiellement au cours d'une année donnée car ils financent des réalisations pluriannuelles. Après l'année de programmation du crédit, la collectivité bénéficiaire de l'aide dispose de trois années (quatre en cas de demande de prolongation acceptée) pour finaliser sa demande de solde de subvention. En conséquence, à chaque fin d'exercice budgétaire, une quantité importante de crédits restant à payer est basculée sur l'exercice suivant.

Des actions ont également été engagées en 2024 pour favoriser une meilleure consommation budgétaire du programme 794, qui représente moins de 1 % des crédits du CAS.

Ce programme est géré sous la forme de dossiers de projets individuels généralement de petite taille. Des délais significatifs sont nécessaires pour le montage du dossier et son argumentaire technique, ainsi que pour son instruction. Leur réalisation peut également présenter des contraintes particulières liées aux caractéristiques des sites et à l'obtention des autorisations nécessaires, engendrant des délais supplémentaires également importants. Le programme principal 793 est prioritaire au regard de la facilitation de la transition énergétique qu'il apporte aux réseaux, dont il vise à améliorer la résilience et la capacité. Malgré leur faible volume, les actions du programme spécial 794 sont stratégiques car elles permettent notamment d'électrifier des sites isolés, y compris dans les Outre-mer, et de développer des énergies renouvelables.

Afin de réduire les délais et de favoriser une meilleure consommation des aides, le ministère a renforcé ses actions d'accompagnement des syndicats d'électrification lors du dépôt des dossiers. Cet accompagnement prend la forme de dialogues avec les collectivités sur des dossiers particuliers.

Le rapporteur spécial soutient la pérennité du CAS en tant que dispositif concourant à l'aménagement du territoire, à la solidarité territoriale et à la péréquation tarifaire. Dans un contexte où les besoins d'investissements sur le réseau public de distribution vont croître pour accueillir le développement de la production d'énergies renouvelables, l'action du CAS *FACÉ* peut être recentrée, comme le propose le présent PLF, sur ses missions premières de renforcement et de sécurisation du réseau public de distribution en zone rurale. Conformément à la recommandation formulée par la Cour des comptes, une réflexion utile pourrait également être menée sur les critères d'éligibilité aux aides du *FACÉ* afin d'ajuster l'enveloppe budgétaire au nouveau périmètre défini : en effet, la carte des communes éligibles n'est pas concordante avec les indicateurs de densité du réseau de distribution et ceux relatifs à la qualité de l'électricité.

CINQUIÈME PARTIE : EXAMEN DE L'ARTICLE RATTACHÉ PORTANT LA RÉFORME DU CHÈQUE ÉNERGIE

Article 60 : Réforme du chèque énergie

Résumé du dispositif et effets principaux

Le présent article procède à une modification du code de l'énergie afin d'adapter les conditions d'éligibilité des bénéficiaires du chèque énergie à la suppression de la taxe d'habitation, effective depuis le 1^{er} janvier 2023.

Depuis cette date, les services fiscaux éprouvent des difficultés pour identifier les nouveaux ménages éligibles au chèque énergie. En 2024, le chèque a été exceptionnellement envoyé aux mêmes bénéficiaires que l'année précédente. Afin de ne plus se fonder sur une liste obsolète, les nouvelles dispositions se fondent sur le double critère de la situation financière des ménages et de leur occupation d'un logement identifié comme étant leur résidence principale. L'unité à analyser n'est donc plus le foyer TH mais un foyer fiscal à l'IR du titulaire d'un contrat de fourniture d'électricité. Afin de croiser ces deux informations (revenus et logement), l'éligibilité au chèque énergie s'appuiera sur le croisement du numéro de point de livraison d'électricité du logement et sur les paramètres fiscaux du foyer fiscal (revenu fiscal de référence et rattachés), dont un des déclarants est titulaire du contrat de fourniture d'électricité. Un logement ne disposant que d'un point de livraison, ces modalités visent à garantir qu'un seul chèque soit émis par logement (notamment en cas de cohabitation).

Le présent article prévoit également que l'établissement de la liste des bénéficiaires soit confié à l'Agence de service et de paiement qui procédera au traitement des données qu'elle obtiendra, d'une part, auprès des fournisseurs et gestionnaires de réseaux et, d'autre part, auprès de l'administration fiscale. Afin d'identifier les bénéficiaires, l'ASP réutilisera les données des bénéficiaires dont elle dispose déjà au titre des chèques précédemment attribués - ce qui permettra un envoi automatique dès lors qu'il est établi que ces bénéficiaires satisfont toujours la condition de revenus. Pour les nouveaux ménages éligibles au chèque énergie, l'ASP traitera les données déclarées sur une plateforme en ligne ou par courrier.

Principaux amendements adoptés par la commission des finances

Le rapporteur spécial de la mission *Ecologie – Énergie* soutient cette réforme.

La commission des finances a adopté quatre amendements de suppression de cet article, déposés Mme Lejeune (LFI-NFP), Mme Laemoes (Écologiste et Social), M. Fegné (Socialistes et apparentés) et de Mme Battistel (Socialistes et apparentés).

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, saisie pour avis, a adopté un amendement de suppression déposé par Mme Lejeune (LFI-NFP).

La commission des affaires économiques, saisie également pour avis, a adopté un amendement de suppression déposé par M. Laisney (LFI-NFP).

I. L'ÉTAT DU DROIT

Visant à soutenir les ménages les plus précaires, dont les ressources n'excèdent pas un plafond qui est fixé à 11 000 euros par an pour une personne seule en 2023, soit le niveau du premier décile de revenu, le chèque énergie vise à lutter contre les effets de la précarité énergétique en offrant aux ménages modestes une aide au paiement de leurs factures d'énergie. Ce dispositif est envoyé chaque année de manière automatique à environ 5,5 millions de bénéficiaires, avec un montant moyen de 150 euros par an. Ce montant n'a pas été révisé depuis 2019 et ne compense pas l'augmentation des prix de l'énergie.

A. LES TARIFS SOCIAUX DE L'ÉNERGIE

Avant 2018, la France appliquait des tarifs sociaux de l'énergie, notamment **le tarif de première nécessité (TPN)** pour l'électricité et **le tarif social du gaz**. Ces dispositifs avaient pour objectif de soutenir les ménages modestes face aux coûts de l'énergie. Le TPN, introduit par la **loi n° 2004-803 du 9 août 2004**, permettait une réduction d'environ 8 % sur le coût de l'électricité pour les foyers dont les revenus étaient inférieurs à un certain seuil. Les bénéficiaires des minimas sociaux, tels que le RSA ou l'ASS, en bénéficiaient automatiquement. Quant au tarif social du gaz, il avait été créé par la **loi n° 2007-1228 du 21 août 2007** et offrait une réduction similaire pour les consommateurs de gaz naturel, avec des critères d'éligibilité retenant les revenus et la composition du ménage.

B. LA CRÉATION ET L'ÉVOLUTION DU CHÈQUE ÉNERGIE

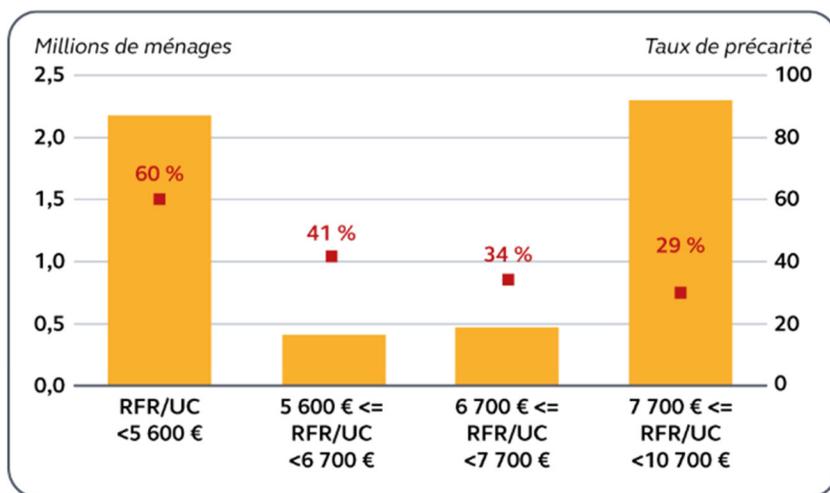
Le chèque énergie a été créé comme un dispositif expérimental par la **loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte**. L'expérimentation a ainsi été conduite dans quatre départements en 2016 et 2017.

À compter du 1^{er} janvier 2018, le chèque énergie a été généralisé. Il a ainsi remplacé les anciens tarifs sociaux de l'énergie (décret n° 2018-1216 du 24 décembre 2018 modifiant les modalités de mise en œuvre du chèque énergie). Contrairement aux dispositifs précédents, le chèque énergie permet aux bénéficiaires une utilisation pour régler divers types de factures d'énergie, y compris certaines dépenses liées à la rénovation énergétique.

L'article L. 24-1 du code de l'énergie a été modifié par la **loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023**, qui précise les conditions d'accès aux données énergétiques pour les collectivités, associations, entreprises et citoyens et introduit des obligations accrues de transparence et de partage des données sur la consommation et la production d'énergie, dans un but de meilleure gestion de la transition énergétique.

D'après un rapport de la Cour des comptes, publié en février 2022, le chèque énergie permet de diminuer le taux de précarité énergétique de 43 %. Parmi les quatre tranches de revenus du chèque en 2019, ce sont la première et la quatrième qui regroupent le plus grand nombre de ménages (plus de deux millions chacune, soit 80 % de l'ensemble des ménages bénéficiaires). Et c'est dans la première tranche que le taux de précarité énergétique est le plus élevé, à 60 %. Ce taux diminue ensuite avec la hausse du revenu fiscal de référence (RFR), pour atteindre 29 % dans la tranche la plus élevée, comme l'illustre le graphique ci-dessous.

NOMBRE DE MÉNAGES BÉNÉFICIAIRES DU CHÈQUE ÉNERGIE ET TAUX DE PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE SELON LA TRANCHE DE REVENU



Source : CGDD

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

A. LES MESURES RELATIVES AUX CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ

Le I et le 1° du III de l'article 60 du projet de loi de finances pour 2025 modifient les conditions d'éligibilité des bénéficiaires du chèque énergie, désormais fondées sur le double critère de la situation financière des ménages et de leur occupation d'un logement identifié comme étant leur résidence principale.

Le 2° du III de l'article 60 abroge les compétences des ministres chargés des affaires sociales et de l'économie de fixer, par arrêté conjoint, les caractéristiques du chèque énergie, en tant que titre spécial de paiement, et y substitue une disposition prévoyant que le ministre du budget détiendra cette compétence.

B. GESTION DE LA LISTE DES BÉNÉFICIAIRES PAR L'AGENCE DES SERVICES ET DE PAIEMENT (ASP)

Le principe d'une liste de bénéficiaires gérée par l'Agence de services et de paiement est introduit par le 2° du I de l'article 60.

L'article 60 du projet de loi de finances pour 2025 insère un nouvel article L. 124-1-1, établissant les nouvelles règles relatives à l'identification des bénéficiaires potentiels du chèque énergie et le traitement des données fournies par l'administration fiscale et les fournisseurs et les gestionnaires de réseaux d'électricité par l'Agence des services et de paiement.

Désormais, l'ASP établit chaque année un projet de liste des bénéficiaires du chèque énergie **à partir de la liste des bénéficiaires des trois années précédentes** et des demandes enregistrées sur une plateforme mise à disposition par l'Agence de services et de paiement ou par courrier. Si les bénéficiaires actuels de cette aide n'auront pas à renouveler leur demande, il existe un risque d'augmentation du taux de non-recours pour les « nouveaux entrants », qui devront eux-mêmes faire valoir leur éligibilité. Cette augmentation du taux de non-recours resterait transitoire dans la mesure où l'administration s'est engagée à revenir, lorsque cela sera possible, au principe de l'attribution automatique. **Le rapporteur spécial souligne que cette automaticité est un gage essentiel de l'efficacité de cette aide sociale.**

Le projet de liste établi par l'ASP fera l'objet d'une vérification d'éligibilité au chèque énergie pour chaque personne au moyen des données relatives aux revenus et à la composition du foyer fiscal, que l'administration fiscale communiquera à la demande de l'ASP, et des données relatives au point de livraison permettant d'identifier le logement principal du foyer fiscal, qui lui seront également communiquées, à sa demande, par les fournisseurs d'électricité et les gestionnaires de réseaux. À l'issue de cette vérification, l'ASP établira la liste annuelle des bénéficiaires de l'aide et calculera le montant dont ils peuvent bénéficier. Il est précisé que *« l'Agence assure le traitement des données et préserve la confidentialité des informations qui lui sont transmises »*.

Le 4° du I supprime la règle qui imposait à l'administration fiscale la constitution d'une liste des personnes éligibles. Il incombera à l'Agence des services et de paiement de constituer elle-même la liste des bénéficiaires.

C. MODIFICATIONS DES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DU CHÈQUE ÉNERGIE

Le 2° du paragraphe I de l'article 60 prévoit qu'un seul chèque soit attribué par logement, au titre de la résidence principale. Cela doit permettre d'assurer l'unicité de délivrance du chèque énergie par ménage.

Le 5° du paragraphe I ajoute les résidents des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) à la liste des personnes éligibles au

dispositif d'aide spécifique prévu pour les résidences sociales. Cela doit leur permettre de bénéficier du chèque énergie même en l'absence de numéro de compteur d'électricité.

III. LA POSITION DE LA COMMISSION

La commission a adopté quatre amendements de suppression de l'article 60.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 30 octobre 2024 à 10 heures, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, environnement et mobilités durables et entendu M. David Amiel, rapporteur spécial des crédits du programme 174 Énergie, climat et après-mines, du programme 345 Service public de l'énergie, du programme 235 Sécurité nucléaire et radioprotection, ainsi que du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

[La vidéo de cette réunion est disponible sur le site de l'Assemblée nationale.](#)

Après avoir examiné les amendements de crédits et adopté les amendements II-CF539, II-CF2408, II-CF1637, II-CF548, II-CF1588, II-CF538, II-CF1139, II-CF1653, et contrairement à l'avis défavorable du rapporteur spécial, la commission a adopté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables modifiés.

La commission a adopté les amendements II-CF2405, II-CF2510, II-CF559, II-CF1584, II-CF1618, II-CF1771, entraînant, malgré l'avis défavorable du rapporteur spécial, la suppression de l'article 60 rattaché.

*La commission a enfin adopté, avec l'avis favorable du rapporteur spécial, les crédits du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale **non modifiés**.*

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale (Infrastructures et services de transports ; budget annexe Contrôle et exploitation aériens). Comme chaque année, j'ai étudié le budget des transports à la lumière de deux urgences, sociale et climatique. Ce secteur est à l'origine de près d'un tiers de l'ensemble des émissions nationales, soit davantage que l'industrie et l'agriculture.

La hausse des autorisations d'engagement (AE) du programme 203 **Infrastructures et services de transports** résulte de la préparation du marché pour l'exploitation de deux lignes de trains d'équilibre du territoire en 2025. Il ne s'agit pas, ainsi, de crédits nouveaux en faveur d'infrastructures ou même de services de transports.

L'augmentation des crédits de paiement (CP) du programme découle quant à elle de la revalorisation annuelle des péages ferroviaires, qui sont pour partie acquittés par l'État. Ces hausses de péages alimenteront certes les ressources de SNCF Réseau, mais il est à craindre que les autorités organisatrices des transports concernées ne les répercutent dans le prix du billet, au détriment des voyageurs.

Les fonds de concours connaissent en revanche une évolution significative. Les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) () devraient diminuer significativement. De ce fait, les fonds de concours attendus pour le

programme baissent de 22 % en AE et de 6 % en CP, soit près de 1 milliard d'euros en moins pour les investissements dans les infrastructures de transports.

Tous les types de transports sont affectés par ces diminutions de crédits. Ainsi, les infrastructures ferroviaires régionales perdent 373 millions d'euros en AE, et le vélo 304 millions, bien que les besoins d'aménagements cyclables demeurent considérables et qu'un appel à projet, lancé en novembre 2023, ait reçu les réponses de 400 collectivités. Le réseau routier perd 201 millions d'euros, les infrastructures de transports collectifs en Île-de-France 130 et celles de fret ferroviaire 75. Quant à la marche, grande oubliée des politiques de mobilité, elle ne risquait pas de perdre des financements puisqu'elle n'en avait aucun. Le transport fluvial, enfin, pâtit d'une insuffisance d'investissements au regard de son potentiel et de la place de choix qu'il pourrait occuper dans le développement des transports combinés, au profit de projets pharaoniques comme le canal Seine-Nord Europe.

La baisse des fonds de concours serait encore plus importante si, dans le même temps, l'apport escompté du groupe SNCF n'augmentait pas. Les bénéficiaires du groupe SNCF étant alimentés par les marges que SNCF Voyageurs dégage de l'exploitation des TGV, des dégradations de la qualité de service ou de nouvelles hausses de prix sont à redouter, ce qui nuira à l'attractivité des trains par rapport à l'avion.

Le financement des services express régionaux métropolitains (SERM) souffre d'atonie. J'ai interrogé le Gouvernement au sujet de la conférence de financement des SERM que la loi obligeait à organiser avant le 30 juin 2024 – on sait ce qui s'est passé juste auparavant. Il m'a été répondu que cette conférence serait organisée « cet hiver, dans un calendrier qui reste à préciser, en lien avec le Parlement ». Alors que nous sommes en pleine période budgétaire, nous ne voyons rien venir. La lenteur du déploiement des SERM contraste avec l'impérieuse nécessité d'apporter un gain de pouvoir d'achat et de protection de la santé grâce à une offre soutenue de transports de proximité décarbonés.

Enfin, et malgré les multiples alertes qu'elle émet depuis plusieurs années, la subvention pour charges de service public de l'Autorité de régulation des transports (ART), autorité indépendante dont l'expertise en matière de réseau autoroutier est particulièrement précieuse, n'évolue pas.

La hausse modérée des crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*, de 5 % en CP, découle du nouveau protocole social, d'une hausse des recrutements de contrôleurs aériens afin d'anticiper de nombreux départs à la retraite, ainsi que de divers investissements et modernisations dont l'ampleur est très inférieure à ce qui serait nécessaire.

Si le débat public est désormais riche de propositions bienvenues, comme la relance des trains de nuit, les engagements pris par le Gouvernement ne trouvent que des traductions budgétaires de façade ou sous forme de simples expérimentations. Souvent, les annonces restent sans lendemain – je pense aux fameux 100 milliards d'euros pour le secteur ferroviaire ou aux 800 millions d'euros pour le train de nuit. Parfois elles sont vidées de leur sens tout en conservant leur dénomination trompeuse – ainsi de l'expérimentation sans lendemain du passe rail ou de l'interdiction des vols en l'existence d'une alternative ferroviaire.

Certains me diront que le contexte budgétaire est contraint. C'est vrai, mais c'est parce que le Gouvernement refuse de prendre les mesures justes et nécessaires. En matière de transports, il faudrait taxer les jets privés, le kérosène, le transport routier, notamment international, qui utilise nos routes et autoroutes sans même une halte sur notre territoire. Ces décisions nécessitent du courage et un vrai projet politique. À défaut de les prendre, la crise sociale et la crise climatique s'aggraveront.

Il est crucial d'agir pour limiter l'impact environnemental des transports. Les exercices budgétaires se succèdent, mais le constat demeure : le budget reste en deçà des enjeux.

M. David Amiel, rapporteur spécial (*Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sécurité nucléaire et radioprotection ; compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*). Pour comparer les crédits de ces programmes avec ceux de l'année précédente, il faut prendre en considération deux évolutions de la maquette budgétaire : la création du programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, et le regroupement des crédits alloués à MaPrimeRénov' et à la rénovation énergétique dans le programme 135, *Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat*, qui facilitera la vision globale de la politique de rénovation énergétique et du logement.

Ce projet de budget est marqué par deux mouvements de balancier. Le premier est l'augmentation très forte du soutien aux énergies renouvelables dans le programme 345. Les AE qui leur sont dédiées passent de 5,5 milliards en 2024 à 7,3 milliards dans ce projet de budget. De fait, au cours des dernières années, la hausse des prix de l'énergie avait rendu les énergies renouvelables très rentables et l'État avait même récupéré de l'argent. Maintenant que les prix de l'énergie diminuent, l'État reprend son soutien aux énergies renouvelables. Comme le soutien à l'énergie nucléaire, il est important. Notons que ces crédits reflètent surtout le financement de contrats de soutien aux énergies renouvelables, – notamment des contrats d'obligation d'achat – signés les années précédentes. Dans le futur, au fur et à mesure que le secteur des énergies renouvelables mûrira, il faudra trouver une manière d'encadrer les contrats de soutien, de manière à limiter l'exposition de l'État aux fluctuations des prix de l'énergie.

Le deuxième mouvement de balancier concerne le programme 174, *Énergie, climat et après-mines*, dont les crédits, en diminution de 20 %, se concentrent sur le chèque énergie, avec 900 millions, et sur l'aide à l'électrification des véhicules, qui se réduit. J'ai déposé des amendements pour alerter sur les risques associés à la stagnation continue de la demande d'électricité ces dernières années. Elle doit conduire l'État à subventionner l'offre d'électricité, tant renouvelable que nucléaire – il le fait d'ailleurs, même si cela crée une charge pour les finances publiques. Nous devons maintenir cette politique, comme le font les États-Unis et la Chine, afin de poursuivre l'électrification du parc automobile.

S'agissant du programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, notons que le budget de la nouvelle autorité de sûreté, l'ASNR (Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection), est très supérieur à la somme du budget des deux structures qu'elle remplacera à partir du 1^{er} janvier 2025, l'ASN (Autorité de sûreté nucléaire) et l'IRSN (Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire). Il faut en effet s'acquitter des frais liés à la création de la nouvelle structure et à l'accompagnement de la réforme du secteur, qui avait suscité des inquiétudes.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale (*Paysages, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*). Les programmes 113, 159, 181, 217 et 380 regroupent les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilités durables* alloués à l'adaptation au changement climatique, à la prévention des risques et à la protection de la biodiversité. Ils s'élèvent à 6,5 milliards d'euros, soit le tiers du budget de la mission. Si le montant des crédits de paiement stagne, avec 0,4 % d'augmentation par rapport à 2024, celui des autorisations d'engagement s'effondre de 20 %. Cette coupe drastique est principalement liée à la chute de 60 % des autorisations d'engagement du fonds vert.

Mais c'est loin d'être la seule source d'inquiétude. Ainsi, les crédits du programme 159, *Expertise, information géographique et météorologie*, reculent de 1 %. Les moyens de l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) et de Météo-France stagnent. Quant au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), dont l'expertise en matière d'infrastructure, de ponts, de prévention des risques d'inondation et d'adaptation au recul du trait de côte est indispensable aux collectivités, la baisse de sa subvention combinée à l'augmentation mécanique de ses dépenses induit un besoin de financement de 11 millions en 2025, que les collectivités territoriales ne pourront satisfaire. Il faut préserver cet opérateur, qui a déjà réduit de 15 % ses effectifs depuis 2019.

Les crédits du programme 181, *Prévention des risques*, s'élèvent à 1,3 milliard d'euros, en hausse de moins de 2 % à périmètre constant. C'est loin d'être suffisant. En particulier, le fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, est largement sous-doté. Ce fonds était financé à l'origine par la surprime d'assurance catastrophes naturelles, dite « Cat nat », mais il est désormais budgétisé et le produit de la surprime Cat nat est versé au budget général. Logiquement, le relèvement de 12 % à 20 % du taux de la surprime Cat nat, qui permettra l'an prochain à l'État de percevoir 450 millions, aurait donc dû bénéficier au fonds Barnier. Or celui-ci stagnera à son niveau de 2024, soit 225 millions. Même s'il est finalement porté à 300 millions, conformément aux dernières annonces du Premier ministre, le Gouvernement détournera ainsi 150 millions perçus au titre de la prévention des risques au profit du budget général. C'est incompréhensible, au regard des risques climatiques croissants auxquels sont exposés les Français, notamment les inondations et autres événements climatiques violents.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial (*Paysages, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*). S'agissant du programme 181, nous nous inquiétons en outre du manque de visibilité quant au montant des fonds que gère l'Ademe (Agence de la transition écologique).

Les crédits du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*, qui portent sur les dépenses de personnel du ministère, s'élèvent à 3,2 milliards d'euros, en hausse de 4 %. Le schéma d'emploi du ministère ne prévoit aucune augmentation des effectifs, contrairement à celui de 2024. Or les réductions des vingt dernières années ont entraîné une perte de compétences au sein de l'État qu'il sera difficile de résorber et les effectifs actuels ne permettent pas de répondre à l'augmentation des missions de l'État et des opérateurs, pas plus qu'aux demandes des collectivités territoriales, qui ne disposent pas des capacités d'ingénierie suffisantes.

Les crédits du programme 113 *Paysages, eau et biodiversité* s'élèvent à 440 millions ; ses autorisations d'engagement diminuent de 24 % et ses crédits de paiement de 13 %. Pourtant, la biodiversité n'est pas qu'une ligne budgétaire : ses enjeux sont cruciaux. Ces choix sont préoccupants.

Enfin, le programme 380 *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires* connaît une réduction drastique, de près de 60 %. Ses crédits tournent autour de 1 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement alors que les autorisations d'engagement s'élevaient à 2,5 milliards dans le projet de loi de finances initiale pour 2024. Le programme ayant déjà subi des annulations massives de crédits l'an dernier, nous nous inquiétons pour l'accomplissement de ses missions, telles que la rénovation des écoles, le verdissement des mobilités du quotidien ou la lutte contre les îlots de chaleur. Cette

coupe budgétaire est d'autant plus grave que le fonds vert est le principal véhicule du financement par l'État des actions d'adaptation au changement climatique des collectivités territoriales, alors que ces dernières sont déjà largement affectées par les choix budgétaires du Gouvernement.

Le budget de l'État ne permet donc pas de se préparer au changement climatique. Nous émettons un avis défavorable à l'adoption de ces crédits.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial (*Affaires maritimes, pêche et aquaculture*). Les crédits dévolus aux affaires maritimes et aux ports s'élèvent à 338 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 353 millions d'euros en crédits de paiement pour 2025, soit des baisses de 24 % et 13 %. Au nom des contraintes budgétaires, l'effort demandé pour ce programme est donc considérable, sans commune mesure avec celui demandé ailleurs.

Diverses exonérations de charges dont bénéficiaient les armateurs ne seront pas renouvelées. Deux aides exceptionnelles instaurées pour soutenir les pêcheurs subissent le même sort – la première face à l'augmentation du prix du carburant, la seconde pour les entreprises du secteur du mareyage ayant enregistré des pertes à la suite du Brexit. Enfin, le fonds d'intervention maritime, qui apportait un concours financier aux projets d'acteurs locaux, ne sera pas renouvelé. Les crédits en faveur des dépenses de dragage sont quant à eux stables, malgré l'inflation.

L'École nationale supérieure maritime voit son plafond d'emplois relevé de 5 équivalents temps plein travaillé. C'est à peine la moitié de la hausse prévue dans la trajectoire issue du Fontenoy du maritime, qui visait à doubler le nombre d'officiers de marine marchande diplômés de l'École d'ici à 2027.

Le montant de la taxation au tonnage, principale dépense fiscale du programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, est évalué à 1,38 milliard d'euros. La suppression de ce mode de taxation, qui est d'usage pour 90 % de la flotte mondiale, représenterait un coup dur pour la compétitivité des armateurs français alors que, je le rappelle, ils peuvent changer de pavillon en moins de vingt-quatre heures. Par ailleurs, la contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime, prévue par le PLF et qui devrait concerner le plus grand armateur français, permettra de taxer une partie des surprofits qu'il a faits en 2022.

Je suis défavorable à l'adoption de ces crédits pour une raison majeure : la baisse d'un quart de la subvention versée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). La SNSM est une association apolitique au rôle crucial, qui, contrairement à d'autres, sauve des vies en mer sans poursuivre d'objectifs immigrationnistes. Dans la convention trisannuelle qui avait été signée en juin 2024, l'État s'était engagé à maintenir jusqu'en 2027 sa subvention à son niveau de 2024. Le président de la SNSM m'a fait part de sa vive inquiétude, estimant que la baisse des crédits pourrait « remettre en question tout le modèle fragile du sauvetage bénévole », dans la mesure où la SNSM ne pourra pas réaliser les nécessaires investissements dans la flotte qu'elle avait prévus.

Même si le contexte budgétaire justifie certaines économies, il faut choisir celles-ci avec discernement. Notre groupe a présenté suffisamment de pistes d'économies – sur les opérateurs ou la contribution française à l'Union européenne par exemple – pour défendre par ailleurs le maintien des crédits d'une association essentielle. Alors que les sauveteurs en mer font preuve au quotidien d'un courage et d'une abnégation remarquables et que des vies sont en jeu, j'espère que tous les commissaires sauront se rassembler sans sectarisme pour voter, conformément à l'intérêt général, mon amendement de bon sens visant à restaurer les crédits

de la SNSM. S'il est adopté, j'émettrai un avis favorable à l'adoption de ces crédits, qui concrétisent des efforts certes difficiles mais nécessaires eu égard au contexte budgétaire contraint.

Enfin, au nom de la nécessaire débureaucratization de notre administration, j'appelle votre attention sur l'AFITF, agence dont l'existence n'apparaît pas justifiée. Pourquoi les subventions de l'État aux investissements effectués par les ports sont-elles financées par des fonds de concours de sa part et non par des crédits budgétaires examinés et votés par le Parlement ? La Cour des comptes elle-même estime que l'AFITF « constitue avant tout un moyen de contournement de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) ». Je prône donc l'internalisation de cet opérateur.

M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (*Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sécurité nucléaire et radioprotection ; compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*). L'augmentation des crédits de ces programmes est en trompe-l'œil, puisqu'elle est surtout tirée par l'augmentation des charges de service public liées au soutien à l'énergie renouvelable. En revanche, les crédits alloués à des dispositifs indispensables à la transition écologique et qui ont fait la preuve de leur efficacité diminuent – je pense à MaPrimeRénov', aux aides à l'électrification du parc automobile ou au fonds Vert. Même si cela n'entre pas dans le périmètre de mon avis, il faut souligner la baisse de 60 % des crédits alloués à la transition énergétique des territoires et la diminution du montant du fonds Chaleur. En tout, ces baisses de crédits atteignent 3,5 milliards – et le montant du chèque énergie n'est pas revalorisé. En commission des affaires économiques, j'avais donc émis un avis défavorable à l'adoption des crédits proposés.

La commission a toutefois adopté cinq amendements qui vont dans le bon sens. Les deux premiers visent à revaloriser le montant du fonds Vert de 500 millions et l'enveloppe du chèque énergie de 405 millions. Le troisième vise à provisionner 456 millions pour déstocker les déchets de StocaMine – son adoption est une belle victoire. Le quatrième, qui visait à augmenter le nombre de postes au ministère de la transition écologique, a été déclaré irrecevable ici. Le cinquième vise à supprimer l'article 60 du projet de loi de finances (PLF), qui prévoit une réforme des conditions d'attribution du chèque énergie. Nous aurions d'ailleurs dû aller plus loin, pour conforter l'automatisme du versement de ce chèque. Au final, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits ainsi amendés.

Mme Claire Lejeune, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire (*Transition énergétique*). Le programme 174 recouvre MaPrimeRénov', les mesures d'électrification du parc automobile et le chèque énergie.

Les coupes budgétaires du gouvernement Barnier rendront difficile d'atteindre l'objectif adopté par la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Les crédits alloués à MaPrimeRénov' diminuent de 1 milliard, alors qu'il faudrait multiplier le nombre de rénovations par trois dès l'année prochaine et par huit dès 2030 pour atteindre nos objectifs. Les aides à l'électrification du parc automobile subissent une coupe de 870 millions ; enfin, le chèque énergie subit un coup de rabot déguisé.

Par-delà les coupes dont ils font l'objet, ces dispositifs devraient être refondus. Afin de mieux refléter leur finalité sociale, ils devraient être dirigés directement vers les ménages les plus modestes et les classes populaires.

Les décisions prises par le Gouvernement dans ce projet de budget mettent ainsi en péril la bifurcation écologique socialement juste que nous appelons de nos vœux. Je vous appelle donc à refuser ces coupes budgétaires et à abonder les crédits, afin de dynamiser les filières concernées tout en soutenant les classes populaires et les ménages modestes.

M. Romain Eskenazi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire (*Transports aériens*). Le transport aérien est indispensable pour assurer la continuité territoriale avec les territoires d'outre-mer. Il bénéficie aux familles et au commerce et constitue un acteur majeur de notre économie, avec 1,2 million d'emplois. Toutefois, au vu de son impact sur le climat et notre santé, c'est un secteur qui doit être régulé.

Mon rapport pour avis formule des propositions pour accélérer la décarbonation de ce mode de transport qui représente 5 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Même si les efforts sont réels, les émissions de CO₂ par passager et par kilomètre ayant diminué de 30 % au cours des vingt dernières années, les émissions globales du secteur ont augmenté de 4 %. Les effets des progrès technologiques pour réduire le bruit et la pollution sont donc systématiquement rattrapés par la croissance continue du trafic.

Le Président de la République s'était engagé à débloquer 300 millions d'euros par an pour soutenir la création de l'avion du futur. Manifestement, cet engagement n'est pas respecté, avec seulement 230 millions d'euros de crédits dans ce PLF.

Par ailleurs, la réglementation européenne impose 20 % de carburant d'aviation durable en 2035. Or nous ne sommes pas prêts à respecter cette obligation. Pour éviter d'avoir à remplacer notre dépendance aux importations de pétrole par une dépendance à l'importation des carburants durables, je propose un investissement annuel en recherche et développement dans ce domaine.

Il faudra également réguler le trafic aérien, pour protéger la santé des riverains. Je défendrai un amendement visant à augmenter le barème de la taxe de solidarité sur les billets d'avion proposée par le Gouvernement. Je prépare également une proposition de loi, que j'espère la plus transpartisane possible, pour instaurer un couvre-feu aérien afin de protéger la santé et la tranquillité des riverains des aéroports la nuit.

M. le président Éric Coquerel. Chers collègues, je vous invite à consulter l'étude de l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE) sur les dépenses publiques de climat, publiée cette année et qui est mise à votre disposition.

Article 42 et état B : Crédits du budget général

Amendements II-CF916 de M. Timothée Houssin, II-CF1499 de Mme Christine Arrighi, II-CF421 de M. Sylvain Carrière, II-CF1754 de Mme Christine Arrighi, II-CF420 de Mme Ersilia Soudais et II-CF1622 de Mme Chantal Jourdan (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Lorsqu'elle était Première ministre, Mme Borne s'était engagée à favoriser le vélo et le transport ferroviaire, notamment par des

projets de trajets intermodaux en milieu rural, périurbain et urbain. L'appel à projets lancé dans la foulée, en novembre 2023, a été extrêmement bien accueilli, puisque 400 collectivités y ont répondu. Mais une fois de plus, les engagements n'ont pas été tenus et le fonds mobilités actives est purement et simplement vidé de ses crédits dans le présent projet de budget.

L'amendement II-CF1499 vise à rétablir les 500 millions d'euros promis initialement pour le fonds mobilités actives en faveur du vélo. Le II-CF1754 est un amendement de repli à 250 millions d'euros.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 prévoyait de débloquer 2 milliards d'euros en quatre ans, principalement pour développer les infrastructures cyclables. Plus de 400 collectivités territoriales ont postulé à l'appel à projets lancé dans ce cadre, ce qui montre une forte attente des territoires.

Oui, pour permettre le report modal vers le vélo, des infrastructures sécurisées sont nécessaires. Cette mobilité active, la plus écologique qui soit après la marche, est aussi la plus vulnérable, principalement dans les zones rurales et périurbaines. Chaque année, plus de 200 cyclistes perdent la vie dans un accident avec une voiture, par manque d'infrastructure dédiée. En commission du développement durable, la rapporteure pour avis avait émis un avis défavorable à cet amendement, arguant que le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 disposait de crédits suffisants. Or, à force d'économies de bouts de chandelle, celui-ci est condamné.

Pour éviter l'essoufflement des collectivités et tenir l'engagement du plan vélo et mobilités actives 2023-2027, nous proposons de l'abonder de 500 millions d'euros.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Les coupes budgétaires dans le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 vont à l'encontre de la transition énergétique. De plus, ce plan bénéficie d'une forte mobilisation de la société civile. L'amendement vise à abonder ses crédits de 50 millions d'euros.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'amendement II-CF916 vise purement et simplement à supprimer les 100 millions d'euros de crédits de paiements du plan vélo et mobilités actives 2023-2027. Ce n'est pourtant pas la peine d'en rajouter, le Gouvernement a déjà fait le travail en privant ce plan de toute autorisation d'engagement. Avis défavorable : le Rassemblement national n'a manifestement rien compris à la question des mobilités, à l'appétence des collectivités rurales, urbaines et périurbaines pour le vélo, ni aux enjeux de décarbonation et de santé.

Quant aux autres amendements, ils visent simplement à tenir les engagements du Gouvernement. Je vous propose d'adopter le II-CF1499, qui est le plus ambitieux.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Madame la rapporteure spéciale, nous avons compris les enjeux. Vous ne partagez pas notre opinion, mais cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas éclairée. Quand nous ne sommes pas d'accord, nous le disons de façon respectueuse.

Le Rassemblement national considère que les plans en faveur du vélo doivent être élaborés au niveau local, qui est le plus adapté. Rien ne sert de les décliner aux échelons national, régional, départemental, intercommunal et communal. Respectons les compétences propres des collectivités et évitons que l'État ne se mêle de tout.

Mme Mathilde Feld (LFI-NFP). Monsieur Tanguy, les financements de l'État, une instance réputée impartiale, sont cruciaux pour emporter l'adhésion des indécis dans les collectivités locales. Je l'ai constaté de nombreuses fois.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1678 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je note que certains sont contre les décisions prises par leur propre gouvernement.

Cet amendement concerne la marche, dont la valorisation est essentielle et qu'il faut prendre en compte dans les mobilités de la route ou du vélo. J'ai des exemples très récents d'aménagements cyclables qui aboutissent à interdire aux piétons de traverser. La dimension de la marche doit donc être intégrée pleinement dans les études. L'État ne se substitue pas aux collectivités, monsieur Tanguy, mais donne un signal politique par des financements. Il doit jouer son rôle d'impulsion aussi dans ce domaine.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF301 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault (RN). L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé en 2006, est régi par le quatrième paquet ferroviaire européen. Ses ressources sont composées d'une subvention pour charges de service public et de redevances. En 2021, un rapport de la Cour des comptes a noté qu'il disposait de réserves financières importantes.

L'ART est chargée de la régulation économique tandis que l'EPSF veille à la sécurité ferroviaire. Rien n'empêcherait de confier ces deux missions à une même autorité, sans toutefois remettre en cause les missions de l'EPSF, par le biais d'une réinternalisation ou d'une fusion avec l'ART.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Vous proposez de réinternaliser l'EPSF, qui accomplit des missions indispensables pour la sécurité ferroviaire, conformément aux directives européennes. Vous supprimez surtout les crédits qui lui sont alloués, sans prendre la peine de les réaffecter ailleurs, alors que l'état du réseau est préoccupant. Avis défavorable.

M. Matthias Renault (RN). Une baisse de 2,6 millions d'euros ne réduit pas les crédits à zéro. Nous ne proposons pas de supprimer l'EPSF mais de le fusionner avec l'ART ou de l'y internaliser.

La commission rejette l'amendement.

*Amendements II-CF418 de M. Loïc Prud'homme et II-CF423 de M. Sylvain Carrière
(discussion commune)*

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Si les gouvernements avaient tenu les engagements pris pendant sept ans, nous n'en serions pas là. En 2024, alors que l'Europe connaît chaque année des épisodes climatiques de plus en plus destructeurs – liés aux émissions de gaz à effet de serre, dont plus d'un tiers proviennent des transports – et que 15 millions de Français sont en situation de précarité de mobilité, la France reste engagée dans le tout-voiture. Le réseau ferré national est vieillissant, et l'Autorité de la qualité de service dans les transports estime que l'état des petites lignes est préoccupant. L'ART a constaté que l'offre de transport avait baissé l'an dernier, alors que la fréquentation des trains augmente. Dans le même temps, le Gouvernement donne la priorité aux grands projets d'infrastructures – lignes à grande vitesse ou autoroutes inutiles, comme l'A69. Pourtant, les territoires attendent des investissements dans les petites lignes, qui desservent quotidiennement les villes et les villages en garantissant un accès équitable à une mobilité propre. Année après année, les routes continuent de s'étendre tandis que le réseau ferroviaire se réduit.

Le présent amendement tend donc à soutenir le réseau des petites lignes en investissant 1,5 milliard d'euros supplémentaire dans sa modernisation.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. On développe les nouvelles lignes à grande vitesse au détriment des autres. Le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) par exemple est une aberration écologique. Le dossier est complexe, avec plusieurs déclarations d'utilité publique, dont celles relatives aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse et au Sud de Bordeaux. On peut soutenir ces aménagements à même de bénéficier aux SERM, mais nous ne sommes pas favorables aux aménagements entre les deux, qui se font au détriment des lignes du quotidien – lesquelles ont plus de 34 ans de moyenne d'âge, contre 19 pour les lignes de grande vitesse. Réorganisons le réseau avant d'envisager de nouvelles lignes – c'est vrai pour le réseau ferroviaire comme pour le routier. Je donne donc un avis favorable à l'amendement II-CF418.

Le II-CF423 tend à soutenir la modernisation du réseau. La Première ministre s'était engagée à financer le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 et une nouvelle donne ferroviaire dotée de 100 milliards d'euros. À ce jour, rien n'en ressort, à l'exception d'une augmentation des péages ferroviaires. La modernisation du réseau ferroviaire va être sacrifiée. Avis donc favorable également.

M. Peio Dufau (SOC). Le GPSO est non seulement un non-sens écologique, mais également un non-sens financier : les nouvelles lignes qu'on veut construire sont parallèles à celles sur lesquelles le record de vitesse de la SNCF a été établi, à plus de 300 kilomètres par heure ! Or on ne roule même plus à 200 kilomètres par heure sur ces voies. On pourrait gagner du temps en les réaménageant, pour rejoindre Dax et le Pays basque, sans en construire de nouvelles. Je soutiens donc ces amendements.

M. Thomas Cazenave (EPR). Nous voterons contre le premier amendement. Le GPSO a été validé, toutes les concertations ont été menées, les collectivités territoriales se sont exprimées et participent au projet. Ces infrastructures seront utiles pour nous relier à l'Espagne, notamment par Dax, et renforcer le maillage européen. Il serait absurde de s'arrêter à Bordeaux.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF417 de M. Sylvain Carrière, II-CF1520 de M. Nicolas Sansu, II-CF1535, II-CF1515 et II-CF1518 de Mme Christine Arrighi, II-CF1619 de M. Peio Dufau et II-CF1528 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

M. Emmanuel Maurel (GDR). L'amendement II-CF1520 vise à déployer un véritable plan de relance du transport ferroviaire. L'État s'était engagé à mettre en œuvre un plan de 100 milliards d'euros pour le rail, en consacrant 25 milliards au développement du ferroviaire entre 2023 et 2027. Résultat : rien, ou très peu. Or tout le monde s'accorde sur la nécessité de développer et de moderniser le réseau, ainsi que de renouveler le matériel roulant, pour des raisons écologiques comme pour soutenir la mobilité. La somme ici engagée est modeste mais elle satisfait en partie les besoins.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Mes amendements tendent à abonder les crédits de la modernisation du réseau, chacun pour un montant différent, parce que les engagements financiers du Gouvernement ne sont pas tenus.

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement II-CF1619 a le même objet, mais un montant un peu moins élevé en raison des difficultés budgétaires actuelles. Il faut moderniser le réseau sans attendre. La nouvelle donne ferroviaire a été annoncée non par la gauche, mais par Mme Borne : il est temps qu'elle soit suivie d'effets. Il n'y a pas cinquante solutions pour décarboner les mobilités.

M. le président Éric Coquerel. Le ferroviaire est à promouvoir, pour des raisons tant écologiques que d'aménagement du territoire. C'est pour cela que nous avons voté des amendements en ce sens lors des précédents PLF à une large majorité, regroupant même des députés appartenant à des groupes qui soutiennent l'actuel gouvernement. Nous avons auditionné Jean-Pierre Farandou, qui avait signé avec Mme Borne un pacte de 100 milliards d'euros. Bref il y a eu une politique d'effets d'annonce et tout le monde s'est félicité qu'on aille de l'avant – mais deux ans après, on ne voit pas trace de ce qui a été promis. Au contraire, les projets annuels de performance indiquent que les crédits baissent, si l'on tient compte de l'inflation. Il serait bon d'envoyer des signaux positifs pour le développement du ferroviaire.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. La parole politique est complètement discréditée. La Première ministre s'était engagée à agir, de même que Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, qui nous avait assuré que la décarbonation était une priorité de son gouvernement. Un plan pluriannuel de 250 millions d'euros avait été annoncé en faveur du vélo, à la suite duquel les collectivités ont pris des engagements financiers ; elles ont fait de même après les annonces relatives au ferroviaire. En effet de tels projets impliquent d'acheter du matériel, de construire des voies, de réfléchir aux priorités – entre grandes et petites lignes par exemple – et de mener des appels d'offres. L'affaïssement soudain du budget pour 2025 est une catastrophe pour les transports.

M. Peio Dufau (SOC). Le budget pour la rénovation ferroviaire se réduit au fonds de concours. L'État ne met pas 1 euro tandis que la SNCF doit y verser ses bénéfices. Au cours des dernières années, elle n'a pas dégagé le 1,7 milliard d'euros qu'elle est tenue d'abonder : elle a dû vendre des actifs, c'est-à-dire des filiales, comme le loueur de wagons Ermewa. Ce n'est ni acceptable, ni viable.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF417.*

*Les amendements suivants **tombent**.*

Amendement II-CF433 de M. Sylvain Carrière

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Cet amendement tend à financer les grands projets ferroviaires. Avis favorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF794 de Mme Lisa Belluco et II-CF1705 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Le passe rail a été expérimenté l'été dernier. Nous avons approuvé cet autre engagement de la Première ministre et du ministre Beaune. L'expérience, plus tardive et restreinte que celle que le Gouvernement avait promise, n'a pas rencontré le succès escompté. En Allemagne, 12 millions de passes rail ont été vendus, contre 236 000 en France, ce qui a fait baisser les émissions du secteur des transports de 4,7 % entre mai 2023 et avril 2024, grâce au moindre recours à la voiture. Ces deux amendements visent à amplifier l'expérience, conformément aux engagements du gouvernement d'alors.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Si les ventes de passes rail ont été inférieures aux prévisions, pourquoi proposez-vous d'augmenter son budget ?

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Les crédits ne sont pas reconduits. En outre, l'expérimentation avait été annoncée tardivement et limitée à une catégorie d'âge. Or l'exemple de l'Allemagne montre que le dispositif, s'il est bien conçu, peut être un succès, d'où nos amendements, le premier qui tend à y consacrer 3 milliards d'euros, et le mien moins ambitieux, avec 13 millions d'euros, pour financer les études préalables à une extension.

La commission rejette l'amendement II-CF794 et adopte l'amendement II-CF1705.

Amendement II-CF1658 de M. Philippe Brun

M. Gérard Leseul (SOC). Le présent amendement vise à créer une dotation destinée à redynamiser les lignes capillaires, en particulier celle qui relie Serqueux à Gisors – qui a été fermée, puis reprise par la région Normandie, qui l'a de nouveau abandonnée en catimini. Ainsi, les habitants du pays de Bray pourraient enfin aller à Rouen en train.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Avis favorable. Il faudrait financer l'ensemble des dessertes fines, que l'affaîsissement des budgets du secteur ferroviaire a conduit à sacrifier au profit de quelques lignes à grande vitesse. Par ailleurs, les tarifs des billets de TGV augmentent à tel point qu'il est parfois plus cher de prendre le train que l'avion. Eu égard à notre ambition de décarboner les transports, c'est complètement contre-productif.

M. Philippe Brun (SOC). En tant que député normand, je ne peux que soutenir la réouverture de la ligne Serqueux-Gisors. Nombre de petites lignes de la région mériteraient d'être remises en service pour que les gens puissent se rendre dans la métropole de Rouen, qui concentre de plus en plus d'emplois mais pas les logements correspondants. Dans ma circonscription de l'Eure, le trajet domicile-travail est d'en moyenne 60 kilomètres. L'adoption de cet amendement permettrait aux habitants de se déplacer à moindre coût, sans recourir de manière excessive à la voiture.

Mme Perrine Goulet (Dem). Je comprends votre ambition mais si la région refuse de prendre en charge cette ligne, qui gèrera le budget, piloter la rénovation et la réouverture ? Il ne sert à rien de voter des crédits si le projet n'est pas réalisable.

M. Gérard Leseul (SOC). La dotation soutiendrait les volontés et affaiblirait les réticences. Ce n'est pas à la région seule d'assumer la responsabilité de la réouverture, il faut l'accompagner.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF1591 de Mme Christine Arrighi, II-CF419 de M. Sylvain Carrière, II-CF667 de Mme Marie Pochon, II-CF1603 de Mme Christine Arrighi, II-CF1649 de M. Peio Dufau et II-CF1842 de M. Nicolas Sansu (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Le train de nuit offre une alternative écologique à l'avion et à la voiture. Un train équivalait à un parc de 600 voitures, tout en offrant un service de qualité, des aménagements pour les personnes à mobilité réduite et du confort – il existe même des cabines privatives. Tous les soirs de la semaine, le Paris-Toulouse est complet. Si on lui offre un service de qualité, le public se révèle adepte de ce mode de transport.

Pour augmenter l'offre, il faut lancer les investissements dès aujourd'hui : avant la mise en service d'un train, il faut acheter des voitures, les équiper et prévoir le cadencement ferroviaire. L'amendement II-CF1591 vise à financer le redéploiement du réseau.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Le taux de remplissage des trains de nuit a connu une forte augmentation, pour atteindre 80,5 %. Cependant le matériel, vieillissant, sera hors d'âge à partir de 2030. Il faut investir dès maintenant pour anticiper son renouvellement.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'amendement II-CF667 tend également à soutenir le train de nuit, qui permet de voyager en France et en Europe sans prendre l'avion et à moindre coût, puisqu'il fait économiser une nuit d'hôtel.

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement II-CF1649 vise à allouer 150 millions d'euros au redéploiement du train de nuit. C'est un montant plus pragmatique que les amendements précédents, permis grâce à un lissage sur plusieurs années.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Ces amendements visent tous à soutenir le train de nuit, avec des montants allant jusqu'à 1,5 milliard d'euros. Les conséquences du dérèglement climatique montrent que nous avons besoin de décarboner les transports – ce qu'a vécu Valence cette nuit nous a tous frappés.

M. le président Éric Coquerel. Depuis que je suis élu, j'examine des amendements tendant à remettre en service les trains de nuit. Je croyais qu'une relance avait déjà été décidée. Où en sommes-nous ?

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. La ligne Paris-Lourdes a été inaugurée avec du matériel neuf – mais, une semaine après, les vieilles voitures étaient revenues. La SNCF a l'ambition de poursuivre les efforts, avec le soutien de celles et ceux qui veulent atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Les trains de nuit faisaient partie, comme

tant d'autres choses, des engagements très pertinents du précédent gouvernement en matière ferroviaire.

M. François Jolivet (HOR). Je suis très favorable à cette offre alternative. Cependant, si je ne me trompe pas, le modèle économique prévoit que l'opérateur des trains de nuit achète directement le matériel ; la puissance publique n'achète plus que les voitures des trains Intercités. Par ailleurs, à la suite d'un appel d'offres, certaines lignes sont desservies par des concessionnaires étrangers qui ne bénéficient d'aucun financement. Dans ces conditions, à quoi serviront le 1,5 milliard d'euros ou les 300 millions de crédits inscrits dans vos amendements ?

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il faudra d'abord acheter du matériel. La SNCF est dans une telle situation économique qu'elle envisage d'en louer. L'Angleterre a expérimenté cette solution, mais les sociétés privées qui font de la location aux opérateurs pratiquent des tarifs très élevés. Nous en sommes là. La somme de 1,5 milliard d'euros correspond à l'engagement pris par Élisabeth Borne pour financer l'achat de matériel et les subventions d'exploitation. Les trains de nuit internationaux ne sont pas régis par le même dispositif.

La commission rejette successivement les amendements II-CF1591, II-CF419, II-CF667 et II-CF1603.

Elle adopte l'amendement II-CF1649.

L'amendement II-CF1842 tombe.

Amendements II-CF426 de M. Sylvain Carrière, II-CF1710 de M. Nicolas Sansu et II-CF1573 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Il y a urgence : le fret ferroviaire se meurt. Sa part modale, 10 %, n'a jamais été aussi faible. En 2023, le Gouvernement a présenté un plan de discontinuité qui a achevé Fret SNCF, avec la cession du matériel roulant au privé et celle des meilleurs tronçons aux entreprises concurrentes, ainsi qu'un plan de licenciement massif. Le seul résultat est de laisser le champ libre au tout-camion.

Nos voisins européens subventionnent massivement le fret ferroviaire. C'est le cas de l'Allemagne avec la DB Cargo, qui vient prendre les parts de marché que la France lui laisse gratuitement en détruisant Fret SNCF. Sans un investissement majeur, le fret ferroviaire n'a aucun avenir. Lorsque la représentation nationale en a débattu, toujours en commission, elle s'est exprimée en faveur du fret ferroviaire. L'amendement II-CF426 vise à arrêter l'hémorragie avant de lui donner un nouveau souffle.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'amendement II-CF1573 a le même objet, mais avec un montant un peu inférieur.

Avis favorable sur les deux autres amendements. La part modale du fret ferroviaire reste très insuffisante, bien qu'il ait prouvé ses qualités pendant la crise de la covid-19. Il effectue 10 % du transport intérieur de marchandises en ne provoquant que 0,3 % des émissions du secteur. Il faut développer les infrastructures pour le rendre intéressant pour les entreprises ; or cela nécessite des investissements, notamment pour assurer l'intermodalité et la liaison avec les entreprises de logistique.

M. le président Éric Coquerel. Depuis quelque temps, le fret, qui offre une alternative au tout-camion, redémarre très lentement. Or un accord avec Bruxelles impose, sans fondement économique, de diviser Fret SNCF en deux et d'en céder 30 % au privé. Comme l'an dernier, le groupe La France insoumise - Nouveau Front Populaire (LFI) a demandé au Gouvernement, en application de l'article 50-1 de la Constitution, de faire un débat avec vote public sur la dislocation de Fret SNCF. Il ne nous a pas encore répondu.

Dans cette même commission, nous avons discuté de la dislocation avec M. Farandou, qui y était opposé, comme M. Beaune l'était aussi, même si son devoir de réserve l'empêchait de le dire. Les membres de beaucoup de groupes y étaient défavorables, ou au moins se montraient circonspects.

M. Didier Padey (Dem). Je prends bonne note que le groupe LFI soutient le fret. Je ne comprends pas alors pourquoi vous êtes contre le Lyon-Turin.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Je précise que la commission du développement durable a adopté un amendement similaire à celui que je défends. Il n'est pas présenté ici parce que la commission a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits de la mission.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Nous partageons votre analyse de la dislocation du fret et nous soutenons votre demande de débat.

Nous ne voterons pas les amendements en discussion parce que les montants sont trop élevés. Hier, nous avons défendu un amendement, adopté en commission des affaires économiques, qui visait à créer un fonds souverain. Il est dommage que notre commission l'ait rejeté : le fonds comptait le financement du fret ferroviaire au nombre de ses missions.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-1621 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). La subvention au fret ferroviaire se monte à 170 millions d'euros ; le présent amendement tend à la porter à 230 millions afin de lui donner une impulsion, pour un montant qui reste raisonnable. J'ajoute, monsieur le président, que je partage votre vision du plan de discontinuité.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il n'est plus question dans ces amendements d'infrastructures, mais d'aides à l'exploitation, ce qui explique que les montants soient moindres. Ces aides ont été pérennisées pour le fret ferroviaire, mais la part modale du fret est largement insuffisante – d'où l'intérêt qu'il y aurait eu à adopter l'amendement précédent. Je donne un avis favorable à cet amendement, mais en rappelant que le développement du fret nécessite des infrastructures.

M. Peio Dufau (SOC). Il y a dix minutes, nous avons voté 3 milliards d'euros de plus pour les infrastructures !

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF1715 de Mme Christine Arrighi et II-CF1624 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il s'agit d'abonder la dotation budgétaire exceptionnelle de l'AFITF à hauteur de 829 millions d'euros pour compenser le plafonnement du montant des taxes qui lui sont affectées. Selon les éléments dont je dispose, le budget de l'Agence s'est complètement affaissé, en contradiction avec les orientations proposées par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par un membre du camp présidentiel. Ces orientations avaient été approuvées à l'unanimité des participants, toutes appartenances politiques confondues.

M. Gérard Leseul (SOC). Les recettes de l'AFITF ne sont pas stables car elles dépendent de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, des amendes forfaitaires des radars automatiques, de la taxe d'aménagement du territoire et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Le produit de ces taxes est très volatil – il avait ainsi beaucoup baissé pendant la crise de la covid-19. Nous plaidons pour une réflexion sur l'ensemble du financement de l'AFITF, mais dans l'immédiat nous proposons de lui accorder 250 millions d'euros supplémentaires. Ce montant, inférieur à celui proposé par madame la rapporteure spéciale, nous semble raisonnable.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Les 829 millions d'euros que je propose sont juste suffisants pour reconduire le budget de l'AFITF de l'an dernier, qui était déjà insuffisant. Je vous invite donc à voter pour mon amendement, tout en donnant bien sûr un avis favorable à l'amendement de repli de 250 millions d'euros. Il consacrerait toutefois la dégradation d'un budget qui n'était déjà pas à la hauteur des ambitions exprimées tant par nous-mêmes que par le Gouvernement.

M. le président Éric Coquerel. Si ma mémoire est bonne, plusieurs groupes de la Nouvelle Union populaire, écologique et sociale (NUPES) avaient déjà proposé d'abonder le budget l'an dernier.

Mme Véronique Louwagie (DR). Madame la rapporteure spéciale, pourriez-vous nous donner le montant des réserves de l'AFITF à la date du 31 décembre pour les trois dernières années ? J'ai cru comprendre que ce sont des réserves très importantes qui ont conduit à ces variations de crédits budgétaires ou de montant de taxes affectées.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Vous semblez avoir des informations dont je ne dispose pas. J'avais voulu entendre les représentants de l'AFITF, mais l'audition s'est avérée inutile car ils n'ont aucune visibilité sur leur budget à ce stade. La direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités m'a confirmé qu'aucun arbitrage n'avait encore été rendu, d'où ma proposition d'au moins rétablir le budget.

Mme Véronique Louwagie (DR). Ma question portait sur les comptes passés, notamment sur le montant des réserves des trois dernières années. Les comptes étant publics, je pourrais peut-être trouver ces chiffres moi-même. Il faudrait que nous puissions revenir sur le sujet. Si les opérateurs disposent de réserves supérieures à leurs besoins, on peut comprendre qu'il y ait une réduction des crédits ou des taxes affectées.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Dès que j'aurai des précisions, je vous en ferai part. Quoi qu'il en soit, comme le budget de l'an dernier ne permettait déjà pas de satisfaire toutes les orientations données par le Gouvernement, je doute fort que l'explication qui vous a été donnée soit opérante.

La commission adopte l'amendement II-CF1715.

L'amendement II-CF1624 tombe.

Amendements II-CF1505 de Mme Christine Arrighi, II-CF434 de M. Sylvain Carrière et II-CF1650 de M. Fabrice Roussel (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Mon amendement vise à garantir le financement effectif des SERM, pour lesquels vingt-quatre projets ont été labellisés mais qui attendent encore la traduction concrète du soutien financier de l'État.

Souvenez-vous, nous avons adopté une proposition de loi présentée par le président de la commission du développement durable – le choix du Gouvernement de ne pas passer par un projet de loi pouvait d'ailleurs semer le doute sur son ambition véritable. Les collectivités se sont saisies de cette proposition de loi et ont déposé des dossiers. Vingt-quatre d'entre eux ont été labellisés, ce qui ne veut pas dire financés : à part quelques petites sommes allouées pour des études dans le cadre des contrats de plan État-région, aucun financement n'a été accordé pour l'instant, même aux projets les plus avancés.

Une conférence de financement devait se tenir en juin 2024. Vous savez ce qui s'est passé ce mois-là. Comme je vous l'ai dit, lorsque je lui ai demandé des précisions, le ministre en charge des transports m'a répondu que la conférence « serait organisée cet hiver, dans un calendrier qui reste à préciser, en lien avec le Parlement ». Je n'en sais pas plus.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Nous entendons mettre le Gouvernement face à ses responsabilités : le déploiement des SERM a été présenté comme une priorité, mais les 700 millions d'euros annoncés semblent bien dérisoires, pour ne pas dire ridicules, au regard des projets prévus. En 2022, le PDG de la SNCF a estimé qu'il faudrait 13 milliards d'euros, un montant encore modeste comparé aux estimations du COI, qui vont de 15 à 20 milliards. La conférence du financement que la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains avait prévue au plus tard pour l'été 2024 n'a pas encore eu lieu. Peut-être aurait-elle évité au Gouvernement une telle bêtise ? Il est urgent de développer les transports en commun pour la mobilité du quotidien, alors que le recours à la voiture demeure nettement majoritaire – 82 % de la part modale. Députée d'une circonscription où les routes sont saturées, je nous invite tous à travailler sérieusement pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. La SNCF avait évalué les besoins à environ 1 milliard d'euros par SERM. La Société des grands projets, qui serait l'un des opérateurs pour la région de Lille, table plutôt sur 4 à 5 milliards d'euros. Prévoir 1 milliard d'euros pour 2025 alors que vingt-quatre SERM ont été labellisés, je pense que c'est vraiment un minimum !

M. François Jolivet (HOR). Vous pardonneriez l'amicale impertinence d'un élu de l'Indre : chez nous, les trains express régionaux sont financés par la région, seule. Nous venons d'investir plus de 10 milliards d'euros dans le Grand Paris express. Pourquoi l'impôt de l'Indre viendrait-il financer le développement d'infrastructures normalement payées par les usagers, alors que les régions et autorités organisatrices de la mobilité sont à la manœuvre ? Cela ne signifie pas que les régions ne peuvent pas obtenir de subventions pour certains projets, mais que le sujet relève de leur seule compétence. Le président de la SNCF a certes annoncé des enveloppes, mais sans dire qui devait payer – cela m'étonnerait qu'il ait cité l'État.

Pourquoi les grandes métropoles, qui ont déjà des moyens supplémentaires, devraient-elles recevoir en plus un renfort massif de l'État pour financer ce type d'équipements ? Comme le dit très bien madame la rapporteure spéciale à d'autres moments,

la mobilité est un vrai sujet en zone rurale. On a transféré cette compétence à des communautés de communes qui n'ont aucun moyen et qui ne sont même pas éligibles à ce type de financement. Il faudrait veiller au respect du principe d'égalité entre les territoires.

M. le président Éric Coquerel. C'est la raison pour laquelle j'étais contre la dislocation du chemin de fer français, qui doit rester national.

La commission adopte l'amendement II-CF1505.

Les amendements suivants tombent.

Amendements II-CF1651 de M. Romain Eskenazi, II-CF1623 de M. Dominique Potier, II-CF1727 de Mme Christine Arrighi et II-CF422 de Mme Ersilia Soudais (discussion commune)

Mme Chantal Jourdan (SOC). L'amendement II-CF1651 vise à renforcer les crédits prévus pour le financement de l'action dédiée aux voies navigables, dont les potentialités de développement sont très importantes, tant pour la mobilité que pour le transport de marchandise ; ainsi, le fret sur le bassin de la Seine pourrait être multiplié par quatre. L'amendement II-CF1623 propose un financement pour aménager un domaine public fluvial à énergies positives.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il s'agit de soutenir le transport fluvial, levier majeur de la transition écologique, sachant qu'une seule barge peut transporter l'équivalent de 200 camions. Tous ces camions en moins sur les routes, c'est autant de pollution et de consommation énergétique en moins. Notre réseau est le plus dense, mais aussi le moins bien exploité d'Europe.

Par mon amendement, je propose d'allouer 50 millions d'euros de plus à Voies navigables de France, pour moderniser et régénérer nos infrastructures fluviales. Je serai aussi favorable aux autres, qui prévoient des financements plus ou moins importants pour le transport fluvial.

La commission adopte l'amendement II-CF1651.

Les amendements suivants tombent.

Amendements II-CF425 de M. Sylvain Carrière et II-CF1802 de Mme Julie Ozenne (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il s'agit de l'accessibilité des transports aux personnes en situation de mobilité réduite. L'article L. 1111-1 du code des transports dispose que « l'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ». Il reste des efforts gigantesques à faire pour rendre le train accessible. Un collègue du groupe Écologiste et Social est d'ailleurs régulièrement empêché de prendre le train en raison d'un manque d'aménagements. Le minimum que nous puissions faire est de rendre les transports en commun accessibles aux personnes durablement ou momentanément

handicapées et à toute personne ayant des difficultés de mobilité. Je suis favorable à ces deux amendements.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF425.*

*L'amendement II-CF1802 **tombe**.*

Amendement II-CF416 de M. Sylvain Carrière

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Cet amendement tend à généraliser le développement des plateformes de mobilité, outils offrant de l'information et de l'accompagnement individuel. Ces plateformes ont vocation à répondre plus largement aux besoins de mobilité de tous dans une logique de partage et de modes de déplacement diversifiés. Il me semble donc souhaitable de les soutenir. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF415 de M. Sylvain Carrière

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il s'agit de consacrer 5 millions d'euros au développement de la capacité d'emport des vélos dans les bus. L'idée est bonne, mais j'ai un peu de mal à voir comment ces fonds seraient dépensés dans l'action que vous avez désignée. Eu égard à ce souci de rédaction, je m'en remets à la sagesse de la commission.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF1488 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Nous proposons d'augmenter la subvention pour charges de service public de l'ART, dont les missions ne cessent de s'élargir et qui doit posséder une expertise affûtée dans les secteurs tant ferroviaire que routier, aéroportuaire ou numérique. Son financement serait porté à 18 millions d'euros, ce qui est absolument indispensable pour qu'elle continue à nous donner ses avis éclairés.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF432 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Des millions d'animaux d'élevage sont exportés chaque année par voie maritime sur des navires bétaillers vétustes, des épaves qui ont en moyenne 41 ans alors que la navigation des navires de marchandises devient risquée au bout de douze ans d'utilisation. La plupart naviguent sous un pavillon figurant sur la liste noire du mémorandum de Paris. Les conditions de vie à bord sont horribles, comme le révèlent fréquemment les associations, résultat d'une pratique libre de tout contrôle : maladie, survie au milieu des excréments, cannibalisme. Les moyens ne sont pas suffisants pour garantir un transport acceptable. Nous avons tous en mémoire les images de ce cargo qui avait chaviré sur

la mer Morte en 2019, tuant 13 000 ovins d'un coup ; l'obligation de présence d'un vétérinaire à bord n'avait pas été respectée. Cet amendement vise à mettre en lumière ces pratiques indignes et à garantir les meilleures conditions de transport possibles aux animaux, pour lesquels une traversée restera toujours une épreuve.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Nous sommes tous sensibles à la condition animale et aux excès que vous évoquez, mais la rédaction de votre amendement me semble ambiguë, l'exposé sommaire semblant suggérer que vous voulez interdire tout transport et toute exportation d'animaux vivants. En outre, il me semble difficile d'allouer 10 millions d'euros au renforcement des contrôles compte tenu du peu de crédits affectés au programme 205 et du contexte budgétaire tendu. Avis défavorable.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF1625 de M. Karim Benbrahim

Mme Chantal Jourdan (SOC). Il vise à soutenir la transition écologique des entreprises de transport maritime. Des mesures de soutien de l'État à ce secteur sont déjà prises. Cependant, les objectifs définis sont insuffisants s'ils occultent les enjeux écologiques auxquels nous sommes confrontés. Nous proposons donc de créer un fonds de soutien au développement des technologies liées à la décarbonation du transport maritime.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Vous proposez d'abonder de 125 millions d'euros un programme dont les crédits s'élèvent à quelque 200 ou 300 millions, ce qui me semble quelque peu excessif. On pourrait d'ailleurs considérer que la taxation au tonnage est une forme de soutien à la décarbonation, dans la mesure où elle profite à des armateurs sensibles à la question. Avis défavorable.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF1652 de M. Romain Eskenazi et II-CF157 de M. Matthias Renault (discussion commune)

M. Stéphane Delautrette (SOC). Adopté en commission du développement durable, l'amendement II-CF1652 vise à rétablir les crédits de la SNSM par un abondement de 3 millions d'euros.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. La SNSM, association reconnue d'utilité publique, a effectué plus de 6 000 interventions en 2023 grâce à ses bénévoles. Elle est confrontée depuis plusieurs années à des besoins d'investissements importants en raison notamment du vieillissement de sa flotte. Aussi la baisse de 2,65 millions d'euros de sa subvention pour charges de service public apparaît-elle totalement infondée et hors de proportion. Même s'il faut faire des efforts, le coup de rabot imposé à cette association, qui fonctionne bien et est assez performante, n'est pas raisonnable. C'est pourquoi je propose de restaurer ses crédits à leur niveau de 2024. Je vous invite, monsieur Delautrette, à retirer votre amendement pour vous rallier au mien, dont le montant est plus précis et rétablit les crédits budgétés en loi de finances pour 2024.

M. le président Éric Coquerel. Le soutien à la SNSM, dont l'action est essentielle, doit absolument être maintenu. Sans esprit polémique, j'aimerais revenir sur votre intervention liminaire, monsieur Renault. Vous avez expliqué qu'il fallait soutenir la SNSM mais pas les organisations qui aident les migrants naufragés en mer. Mais en matière de secours maritime international, la référence est la Convention de Bruxelles de 1910 qui oblige à porter secours à tout personne en danger, y compris en temps de guerre, quelle que soit cette personne et quelle que soit la situation. Les associations qui essaient de sauver des migrants en Méditerranée sont tout aussi respectables que la SNSM. Nous devrions d'ailleurs nous inspirer du droit maritime international pour l'assistance aux personnes en détresse sur terre.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Il n'est pas question de remettre en cause le sauvetage en mer défini par le droit international maritime. En revanche, on peut souligner que l'action des ONG subventionnées diffère de celle de la SNSM sur deux points. D'une part, ces ONG dépassent le cadre du sauvetage en mer pour favoriser un parcours d'intégration des migrants sur le sol national. D'autre part, elles traversent différentes zones de recherche et de sauvetage maritimes, dites SAR, alors que la SNSM reste dans les eaux territoriales françaises. Sans vouloir parler à la place de la SNSM, je ne pense pas qu'elle soit très enthousiaste à l'idée de se voir concurrencer sur certaines zones par des ONG.

M. le président Éric Coquerel. Ne parlons pas à la place de la SNSM, vous avez raison. La SNSM intervient dans les eaux territoriales françaises, mais le sauvetage en mer comprend des dispositifs qui vont bien au-delà, organisés par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, en application de la convention que j'ai citée.

La commission adopte l'amendement II-CF1652.

L'amendement II-CF157 tombe.

Contre l'avis de M. Matthias Renault, rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement II-CF1095 de Mme Alexandra Masson.

Amendement II-CF272 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault (RN). Cet amendement concerne les parcs nationaux. Il existe onze parcs nationaux en France, créés par l'État, dont les chartes sont approuvées par les communes et intercommunalités et qui sont coordonnés par l'Office français de la biodiversité (OFB) selon des modalités peu claires. Chaque parc est un établissement public disposant d'une forte autonomie de gestion. Ce système révèle des failles : problèmes de gestion des marchés publics ; gestion immobilière coûteuse ; absence d'évaluation de leur efficacité ; tutelle insuffisante. C'est pourquoi nous proposons une internalisation des parcs nationaux et leur pilotage direct par les services déconcentrés du ministère chargé de l'environnement.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Votre amendement réduit les crédits alloués aux parcs nationaux dans le but de faire disparaître ces établissements publics dans une délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale. Nous tenons à rappeler que les parcs nationaux ont été créés en 1960, sous la présidence du général de Gaulle. Vous souhaitez donc supprimer des établissements qui ont fait leurs preuves pendant près de soixante-cinq ans pour les intégrer dans une délégation interministérielle dont vous ne définissez pas les contours. Sans autre précision, cela nous laisse penser qu'il s'agirait

d'une réforme qui désorganiserait l'action publique plus qu'elle ne la rationaliserait. Toute modification du périmètre d'un établissement public entraîne une désorganisation et freine le développement des projets. L'urgence climatique impose de s'appuyer sur des outils directement opérationnels. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF332 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault (RN). Nous proposons de minorer certaines subventions de la mission *Écologie*, qui consacre 148 millions au secteur associatif. D'un côté, le secteur associatif est essentiel pour maintenir le lien social et assurer certaines missions d'intérêt général, voire de service public. De l'autre, il n'y a pas de droit à la subvention : le versement doit se faire avec discernement, et le pouvoir politique peut toujours en remettre en cause l'opportunité. Ce doit être le cas pour des associations à caractère idéologique, en l'espèce des associations antinucléaires prônant des actions de désobéissance civile. Nous proposons donc de minorer les crédits versés à France nature environnement, au Réseau action climat et aux Amis de la Terre. Malgré leurs noms bucoliques, ce sont des laboratoires d'une idéologie antinucléaire d'ailleurs contraire à nos intérêts nationaux. Il ne faut pas confondre la liberté d'association à valeur constitutionnelle et une sorte de droit à des subventions publiques.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. La liberté associative est constitutive de la République française. Nonobstant les termes que vous avez employés, c'est bien une contestation des idées de ces associations qui figure dans l'exposé sommaire de votre amendement. Vous dénoncez leur idéologie, comme vous le dites, c'est-à-dire leur droit le plus élémentaire à avoir une opinion – en l'espèce, un jugement critique sur le développement du nucléaire. C'est pourtant une liberté dont jouissent tous les citoyens de ce pays. Vous prétendez par ailleurs que ces associations prônent la désobéissance civile : nous en avons reçu certaines à l'Assemblée nationale, sans constater d'actions manifestes qui mettent en cause l'ordre public. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2291 de M. Tristan Lahais, II-CF554 de Mme Claire Lejeune, II-CF829 et II-CF839 de Mme Lisa Belluco et II-CF545 de M. Maxime Laisney (discussion commune)

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Mon amendement propose d'accroître de 475 millions les crédits destinés aux agences de l'eau afin de sécuriser la trajectoire du plan Eau.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). L'amendement II-CF554 propose d'augmenter les crédits alloués aux agences de l'eau, même si cela ne suffira pas pour remédier aux conséquences de la destruction des services publics orchestrée par Emmanuel Macron et aux nombreuses insuffisances du plan Eau du Gouvernement. Nous regrettons notamment que les polluants les plus dangereux ne soient pas interdits et que les objectifs de sobriété soient insuffisants.

En Seine-et-Marne, près de 900 kilos de poissons morts ont été repêchés dans le canal du Loing à cause de la pollution voilà quelques jours. C'est une véritable catastrophe écologique et les services préfectoraux ont dû demander aux riverains de ne pas laisser les animaux s'y abreuver.

L'eau est un bien précieux, prenons en soin.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Ces amendements proposent d'accroître les crédits consacrés aux agences de l'eau.

Nous accordons notre priorité à l'amendement II-CF2291, qui propose une augmentation de 475 millions. S'il était adopté, demande de retrait pour les autres.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF2291.*

*Les amendements suivants **tombent**.*

Amendement II-CF1482 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne (EcoS). Il s'agit de mieux rémunérer les agriculteurs et de préserver la ressource en eau en accroissant de 150 millions les crédits alloués aux agences de l'eau pour qu'elles déploient des paiements pour services environnementaux (PSE) sur les aires d'alimentation et de captage.

*Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendements II-CF665 de Mme Marie Pochon, II-CF556 de M. Maxime Laisney et II-CF1639 de Mme Chantal Jourdan (discussion commune)

M. Nicolas Thierry (EcoS). Nous sommes confrontés à une urgence écologique sans précédent.

Selon une étude du CNRS (Centre national de la recherche scientifique) menée pendant trente-sept ans et publiée en 2023, 60 % des oiseaux des champs ont disparu en Europe en seulement quarante ans et vingt millions d'oiseaux disparaissent chaque année. Mais ce n'est que la partie émergée de l'iceberg : d'ici la fin du siècle les insectes pollinisateurs, indispensables à notre survie, pourraient disparaître, ce qui mettrait en péril notre sécurité alimentaire.

Notre pays a l'honneur d'abriter des écosystèmes d'importance majeure, de la forêt amazonienne au plateau du Vercors. Il est aussi au sixième rang des pays hébergeant le plus grand nombre d'espèces menacées. Cela nous oblige.

Les aires protégées telles que les réserves naturelles ont prouvé leur efficacité. Elles freinent l'érosion de la biodiversité et assurent la résilience des écosystèmes face aux changements climatiques. Elles méritent un budget stable pour assurer leur pérennité et permettre à leurs agents d'œuvrer chaque jour pour protéger la biodiversité.

C'est la raison pour laquelle l'amendement II-CF665 propose de reconduire le budget voté en 2024.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Mon amendement vise à accroître de 70 millions les moyens du programme *Paysages, eau et biodiversité*. S'il avait bénéficié d'une augmentation importante en 2024, ce programme subit cette année une baisse drastique alors même qu'il est nécessaire d'utiliser tous les instruments dont nous disposons pour préserver la biodiversité existante et restaurer celle dont nous avons besoin.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement II-CF665.

Les amendements II-CF556 et II-CF1639 sont retirés.

Amendements II-CF1640 de M. Dominique Potier, II-CF553 de Mme Claire Lejeune, II-CF664 de Mme Lisa Belluco et II-CF1641 de Mme Chantal Jourdan (discussion commune)

M. Stéphane Delautrette (SOC). L'amendement II-CF1640 a pour objet d'assurer aux conservatoires d'espaces naturels les crédits dont ils ont besoin pour fonctionner.

Ces conservatoires sont les premiers gestionnaires d'espaces naturels après l'État. Leur rôle de protection de la biodiversité est reconnu. Ils contribuent d'ailleurs directement à la stratégie nationale pour la biodiversité, et à celle pour les aires protégées. Ils représentent 4 500 sites, 10 000 bénévoles et 1 200 salariés. Ces associations préservent les espaces en partenariat avec plus d'une commune sur sept.

Alors que les coupes budgétaires touchent le fonds vert et les crédits destinés à la biodiversité, il faut s'assurer que les conservatoires puissent conserver un nombre suffisant de salariés. C'est pourquoi l'amendement II-CF1640 propose un mouvement de crédits de 3 millions.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Nous sommes favorables à l'augmentation du budget des conservatoires d'espaces naturels. Notre préférence va à l'amendement II-CF553, qui prévoit 2,2 millions supplémentaires, soit un montant qui correspond aux recommandations du rapport de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

La commission rejette l'amendement II-CF1640 et adopte l'amendement II-CF553.

Les amendements suivants tombent.

Amendement II-CF270 de M. Matthias Renault

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Cet amendement réduit les crédits du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, le but étant de le supprimer et de confier ses activités à une délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.

Vous souhaitez supprimer un établissement qui a fait ses preuves pendant près de cinquante ans pour l'intégrer dans une délégation interministérielle dont vous ne définissez pas

les contours et qui ne sera qu'une structure s'ajoutant aux autres structures. Vous ne dites rien de votre projet, ce qui laisse penser qu'il s'agirait davantage d'une réforme désorganisant l'action publique que d'une rationalisation.

Avis défavorable.

M. Matthias Renault (RN). Tout d'abord, il n'y a pas de plan caché : nous ne proposons pas de supprimer le Conservatoire du littoral mais de le réinternaliser. Nous avons choisi le nom de la nouvelle délégation à dessein, puisqu'il fait référence à la Datar historique – qui est bien plus ancienne que le Conservatoire du littoral.

Ensuite, des services déconcentrés du ministère de l'environnement comme les directions départementales des territoires et de la mer pourraient très bien assurer les missions actuelles du Conservatoire du littoral.

Tel est l'état d'esprit qui a présidé à la rédaction de cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement II-CF271 de M. Matthias Renault.

Amendement II-CF1481 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne (EcoS). La France aurait dû remettre ses cours d'eau dans un bon état écologique en 2015 afin de respecter les objectifs de la directive-cadre européenne sur l'eau. Une décennie plus tard, nous n'avons même pas parcouru la moitié du chemin. Pire, nous reculons. Selon WWF (Fonds mondial pour la nature), 57 % de nos cours d'eau ne sont pas en bon état écologique, et ce malgré l'objectif, fixé en 2018 à l'occasion des assises de l'eau, d'en restaurer 25 000 kilomètres et d'assurer leur continuité à l'horizon 2030.

Nous savons quels sont les objectifs, nous connaissons la voie à suivre. Nul besoin de perdre davantage de temps en réunissant une énième conférence nationale de l'eau. Nous devons actionner tous les leviers efficaces, mettre en œuvre les mesures agroenvironnementales et climatiques et les PSE, renforcer la fiscalité de l'eau, verdier la politique agricole commune et restaurer les écosystèmes.

Nous devons aussi expérimenter de nouveaux outils, en s'inspirant de ce qui fonctionne. Depuis cinquante ans, le Conservatoire du littoral a pour mission de préserver et de restaurer les sites naturels en acquérant des parcelles. Actuellement, 218 270 hectares sont sous sa protection. Cet amendement propose de dupliquer cet outil en créant un Conservatoire des cours d'eau qui fonctionnerait selon les mêmes principes.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF923 de M. Matthias Renault, II-CF1104 de Mme Sandra Regol et II-CF546 de Mme Claire Lejeune (discussion commune)

M. Matthias Renault (RN). L'Office français de la biodiversité est né en 2019 de fusions successives de divers opérateurs en matière environnementale. Il en résulte une simplification – même si elle est encore très relative, car il reste beaucoup d'opérateurs dans le paysage administratif. Mais, en contrepartie, cet opérateur a atteint une masse critique qui le rend puissant, avec 3 000 agents. L'OFB est devenu un organe trop répressif, chargé de tout surveiller en permanence et de punir des infractions environnementales beaucoup trop nombreuses, qui vont de l'arrachage des haies au non-respect des arrêtés pris lors de sécheresses.

Les agriculteurs se plaignent à raison de descentes d'agents armés dans leurs exploitations. D'aucuns disent qu'il faudrait désarmer la police : non, mais il faut désarmer les agents de l'OFB.

Il apparaît que l'OFB, dont certaines missions sont utiles – il ne s'agit pas de lui faire un procès sans nuance –, devrait être placé sous la tutelle directe du ministère de l'écologie et ne pas disposer d'une telle autonomie, en l'espèce combinée à des pouvoirs de police administrative et judiciaire.

Mme Sandra Regol (EcoS). Les missions de l'OFB sont essentielles et il dispose de peu de moyens et d'agents pour les remplir. Ils sont 3 200, soit à peine quinze par département. En conclure que cela leur permettrait d'être en permanence sur le dos des agriculteurs et de les persécuter... Mieux vaut en rire.

Les missions de police de l'environnement de l'OFB, qui consistent à préserver la biodiversité et le climat, permettent à l'agriculture et à la viticulture d'espérer avoir un avenir.

Contrairement à l'amendement du Rassemblement national, le nôtre propose de renforcer l'OFB afin qu'il puisse exercer ses missions essentielles. Le Premier ministre ayant parlé de dette écologique, il importe que la coalition qui le soutient passe des mots aux actes.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Mon amendement va dans le même sens que celui de Mme Regol et j'invite mes collègues à voter contre celui de M. Renault.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis défavorable à l'amendement II-CF923 et favorable à l'amendement II-CF1104, qui prévoit d'embaucher 300 inspecteurs de l'environnement.

M. François Jolivet (HOR). Je ne voterai pour aucun de ces amendements, mais je rappelle que le désarmement des agents de l'OFB faisait partie des engagements pris pour sortir de la crise agricole du début de l'année.

Ces agents agissent sous le contrôle du procureur, qui détermine leurs conditions d'intervention. Certaines personnes ont fait l'objet d'interrogatoires un peu fermes dans les bureaux de l'OFB. Ce sont des moments assez difficiles à vivre et des gens ont fait des malaises.

Comme des débats sont en cours sur l'augmentation des pouvoirs de la gendarmerie en zone rurale, pourquoi ne pas envisager de placer les agents de l'OFB sous l'autorité de cette dernière – qui dispose elle-même de pouvoirs de police en matière environnementale ?

Les agents de l'OFB sont exposés à divers comportements et on leur fait prendre lors de missions d'enquête un certain nombre de décisions pour lesquelles ils n'ont jamais été formés.

M. Christian Girard (RN). Les députés du groupe LFI-NFP demandent l'augmentation des crédits alloués à l'OFB. Ces crédits supplémentaires pourront notamment contribuer au financement de postes supplémentaires pour assurer des missions de police de l'eau.

L'eau est le défi numéro un de l'humanité, tant en ce qui concerne la quantité que la qualité.

Dans l'Hexagone, 490 300 personnes n'ont pas accès à une eau potable en toute sécurité et plus de 882 800 n'ont qu'un accès limité à des installations sanitaires. Dans 90 % des cas, les cours d'eau sont pollués par des pesticides, tandis qu'on trouve des microplastiques dans l'eau potable. Deux millions de personnes ont des factures d'eau et d'assainissement qui représentent plus de 3 % de leurs revenus. Les outre-mer sont particulièrement concernés : la moitié de l'eau fuit du fait des canalisations vétustes.

À Mayotte, l'accès à l'eau n'est pas garanti puisque des coupures d'eau sont pratiquées deux jours sur trois. Le lycée Bamana a été fermé à cause du manque d'eau lors la rentrée de septembre 2023.

Par ailleurs, d'ici à 2030, la moitié de la population mondiale vivra dans des régions où l'eau manque, tandis que 30 % de la population européenne vivra dans des régions où l'eau sera rare toute l'année.

Les députés du groupe LFI-NFP proposent de créer cinquante postes au sein de l'OFB pour les missions de police de l'eau, notamment relatives à la surveillance de sa qualité et au respect du partage des usages.

Le coût moyen d'un emploi étant de 50 000 euros, ils proposent de prélever 2,5 millions sur l'action 50 *Transport routier* du programme 203.

Mme Sandra Regol (EcoS). Dans mon emportement, j'ai parlé de 3 200 agents pour l'OFB tout à l'heure mais ce nombre correspond à l'objectif que nous souhaitons atteindre en 2030. Aujourd'hui, l'Office compte 1 600 agents.

Certains les accusent de violences. S'ils sont avérés, de tels faits relèvent des organes disciplinaires. On ne propose pas de supprimer la police parce que des policiers sont violents. De la même façon, on ne doit pas proposer de supprimer l'OFB parce que des agents ont des comportements problématiques.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). M. Girard vient de lire l'exposé sommaire de mon amendement. Je le remercie de l'avoir ainsi défendu !

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1831 de M. Tristan Lahais

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Cet amendement propose d'augmenter de 5,126 millions la subvention destinée aux parcs nationaux, afin de retrouver le niveau des crédits votés pour 2024.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF1830 de M. Tristan Lahais

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Il s'agit cette fois d'augmenter de 2 millions les crédits en faveur du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, là encore pour retrouver le niveau des crédits de 2024.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF547 de M. Maxime Laisney, II-CF297 de M. Matthias Renault et II-CF1135 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Les amendements II-CF547 et II-CF1135 tendent à augmenter les crédits de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris). Nous devons nous appuyer sur des organismes directement opérationnels pour faire face à l'accroissement des risques.

Avis favorable à l'amendement II-CF547 et défavorable à l'amendement II-CF297, qui prévoit de réduire les crédits de cet institut.

M. le président Éric Coquerel. Des débats ont lieu au sujet du rôle des opérateurs, mais certains d'entre eux subissent depuis des années des suppressions d'effectifs qui ne vont pas dans le sens de l'intérêt général. C'est le cas de l'Ineris, de Météo France et du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui jouent un rôle essentiel en matière de prévention des risques, d'aménagement du territoire et de planification écologique.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF285 de M. Matthias Renault, II-CF542 de Mme Claire Lejeune, II-CF1179 de Mme Lisa Belluco et II-CF1832 de Mme Eva Sas (discussion commune)

L'amendement II-CF1179 est retiré.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Mon amendement vise à augmenter les crédits du Cerema, qui joue un rôle de première importance pour l'adaptation au dérèglement climatique. Sous le précédent quinquennat, il a subi une forte baisse de ses effectifs – avec 500 équivalents temps plein (ETP), soit 20 % de sa masse salariale – et des moyens alloués par l'État, alors même qu'il apporte une expertise opérationnelle aux directions de l'administration centrale, aux services déconcentrés de l'État et aux collectivités territoriales.

La saignée continue dans le PLF pour 2025 alors que cet organisme doit faire face à des coûts croissants, liés notamment à l'inflation. Si la baisse des crédits prévue par le Gouvernement était confirmée, le Cerema serait contraint pour assurer son fonctionnement de diminuer son assistance aux collectivités territoriales, dont celle qui s'inscrit dans le cadre du crucial programme national Ponts.

Nous vous invitons à inverser la tendance en augmentant de 11 millions les crédits alloués au Cerema.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis défavorable à l'amendement II-CF285, qui participe d'une obsession consistant à supprimer des opérateurs.

Avis favorable à l'amendement II-CF1832, qui prévoit une augmentation des crédits correspondant davantage aux besoins que le montant proposé par l'amendement II-CF542.

M. le président Éric Coquerel. Ce qui se passe avec le Cerema est inacceptable.

On peut débattre de l'opportunité de la réinternalisation d'opérateurs mais, en l'occurrence, on sait que cela n'aura pas lieu parce que les liens avec les régions sont très forts et qu'on a demandé à ces organismes de trouver d'autres clients que les collectivités publiques. D'énormes efforts de restructuration ont été consentis par des opérateurs à qui l'on tenait depuis deux ans le discours selon lequel les économies auraient une fin. Pourtant, cela continue.

Le Cerema est un outil absolument indispensable et dont l'expertise est sans équivalent en France. Si l'on continue de réduire son budget et ses effectifs, un certain nombre de tâches indispensables ne seront plus accomplies. On ne peut pas dire qu'il fera mieux avec moins – et c'est le même problème pour Météo France.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF286 de M. Matthias Renault, II-CF1156 de Mme Lisa Belluco, II-CF424 de Mme Ersilia Soudais et II-CF544 de Mme Claire Lejeune (discussion commune)

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). La situation impose de redonner des moyens à Météo France, opérateur essentiel qui joue un rôle clé pour comprendre le réchauffement climatique et qui participe aux travaux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec).

Les événements extrêmes dus au changement climatique se multiplient et s'intensifient. Récemment, ma circonscription dans l'Essonne a été durement touchée par des inondations, avec des dégâts importants qui nécessitent la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle.

Que fait le Gouvernement dans le même temps ? Il supprime des postes alors qu'il prétend faire de la planification écologique une priorité. Depuis 2017, 383 postes ont été supprimés au sein de Météo France. Ces suppressions ont entraîné une dégradation de conditions de travail, notamment du fait de l'automatisation des prévisions – qui pose un grand nombre de problèmes.

L'amendement II-CF544 vise donc tout simplement à revenir au plafond d'emplois de 2017, soit une création de 383 postes, ce qui est un minimum.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis défavorable à l'amendement II-CF 286, qui propose de baisser les crédits de Météo France, et favorable à l'amendement II-CF1156, qui propose de les augmenter de 19,5 millions.

Si ce dernier n'était pas adopté, avis favorable aux amendements II-CF424 et II-CF544 qui vont dans le même sens.

M. le président Éric Coquerel. Météo France est l'un des fleurons de la météorologie au niveau international.

Depuis des années, son personnel puis sa direction – qui a pourtant été nommée pour conduire les restructurations, c'est-à-dire en clair diminuer les effectifs – tirent la sonnette d'alarme.

Les modèles numériques utilisés pour les prévisions reposent sur des données qui remontent à plusieurs décennies. En raison du dérèglement climatique ils ne sont plus à même de fournir des prévisions précises. C'est notamment le cas dans les régions du pourtour méditerranéen, où la température de l'eau est devenue tellement élevée en été que de phénomènes orageux se transforment en ouragans.

Si vous ne disposez pas des effectifs nécessaires pour comparer la prévision et la situation à un endroit donné, vous ne pouvez pas rectifier les résultats des modèles. De ce fait, on risque dans les années à venir d'avoir de plus en plus de cas où l'on accusera Météo France de ne pas avoir été capable de prévoir des événements alors que la véritable cause réside dans les réductions d'effectifs.

En outre, les personnes auditionnées ont souligné que les suppressions de postes conduisent à de graves pertes d'expérience chez cet opérateur et que leur éventuel remplacement ultérieur ne suffit pas pour retrouver immédiatement le même niveau de compétence.

Météo France est un opérateur historique dont les missions ne peuvent pas être externalisées pour de nombreuses raisons.

Je vous demande de bien réfléchir avant de voter ces amendements.

L'amendement II-CF286 est retiré.

La commission rejette successivement les autres amendements.

Suivant l'avis de Mme Eva Sas, rapporteure spéciale, la commission rejette l'amendement II-CF298 de M. Matthias Renault.

Amendements II-CF531 de M. Maxime Laisney, II-CF1579 de Mme Julie Laernoës, II-CF530 de Mme Claire Lejeune, II-CF1581 de Mme Julie Laernoës, II-CF1511 de M. Jean-Luc Fugit, II-CF1626 de M. Stéphane Delautrette et II-CF1770 de M. David Amiel (discussion commune)

Mme Mathilde Feld (LFI-NFP). Avec l'amendement II-CF531 je propose de porter à 1,3 à 1,6 milliard les crédits du fonds Chaleur piloté par l'Ademe.

Ces crédits permettent aussi de financer les réseaux de froid renouvelables, bien utiles en été.

Mme Julie Laernoës (EcoS). L'amendement II-CF1579, absolument essentiel pour toute personne sincèrement engagée dans la lutte contre le réchauffement climatique, vise à porter les crédits du fonds Chaleur à 1,5 milliard.

Ce dernier est unanimement reconnu pour son efficacité aussi bien économique qu'écologique. Les aides du fonds Chaleur comptent aussi parmi les plus efficaces : l'Ademe ne dépense que 36 euros pour économiser une tonne de CO₂ et 1 euro pour le fonds Chaleur génère près de 4 euros d'investissements dans les territoires. Il faut maintenir cette dynamique.

Le montant que nous proposons correspond à celui des aides pour des projets qui sont déjà en cours d'instruction. Ils seront interrompus si nous n'augmentons pas les crédits.

Quant à mon amendement de repli II-CF1581, il tend à simplement maintenir le budget du fonds Chaleur à son niveau de l'an dernier, soit 820 millions d'euros. L'objectif est ici de préserver les emplois liés aux projets, ainsi que la dynamique constatée depuis 2022, d'autant qu'à l'approche des élections municipales de 2026, un arrêt brutal des aides pourrait avoir des conséquences durables.

Je rappelle qu'il manquait déjà 500 millions d'euros en 2024 pour financer tous les dossiers instruits. Ce sont autant de projets en suspens, alors que leur but est de réduire nos importations de gaz et de fioul, de renforcer notre autonomie stratégique, de préserver le pouvoir d'achat des Françaises et des Français, ainsi que la compétitivité des entreprises.

J'y insiste : maintenir le fonds Chaleur à son niveau de 2024 est indispensable pour éviter deux années blanches consécutives et pour préserver l'efficacité de la dépense publique.

M. Jean-Luc Fugit (EPR). Mon amendement II-CF1511 a également pour objet de renforcer le budget de l'Ademe et, partant, du fonds Chaleur. Je rappelle que ce dispositif finance des projets portés par des élus locaux et des industriels visant à défossiliser notre consommation d'énergie, à réduire nos importations et à renforcer notre autonomie énergétique.

L'an dernier déjà, il manquait 500 millions d'euros pour soutenir tous les projets déposés. Quant à l'année 2025, alors que le portefeuille identifié par l'Ademe représente 1,5 milliard d'euros d'aides, le PLF prévoit de réduire à 500 millions d'euros les crédits du fonds Chaleur, ce qui ne permettrait donc de financer que les projets en attente.

J'insiste sur le fait que cet amendement est raisonnable, dans la mesure où il n'abonderait le budget de l'Ademe que de 180 millions d'euros, ce qui le maintiendrait à un niveau inférieur à celui de l'an dernier.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Je fais miens les arguments exposés par les précédents orateurs au sujet de l'Ademe. Vous l'avez dit vous-même, monsieur le président : les opérateurs publics jouent un rôle important dans l'accompagnement des politiques publiques, notamment dans le domaine de la transition énergétique.

À mon tour, je rappelle que le fonds Chaleur a soutenu nombre de projets de développement de réseaux de chaleur et d'énergies renouvelables, qu'il est performant sur le plan économique au regard des émissions de CO₂ évitées, et surtout qu'il est générateur d'activités économiques de proximité dans les territoires.

Je ne fais ici que proposer un amendement de repli, puisqu'il ne vise qu'à affecter 100 millions d'euros supplémentaires à la programmation budgétaire de l'Ademe qui, si elle est maintenue en l'état, ne permettra de soutenir que des projets déjà identifiés en 2024, faisant donc de 2025 une année blanche. Le groupe Socialistes soutiendra donc en priorité les amendements les mieux-disants.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Mes collègues ont rappelé les deux éléments les plus importants, à savoir que le fonds Chaleur représente l'un des moyens les plus efficaces et rentables de décarboner notre consommation d'énergie et que si nous n'augmentons pas ses crédits, 2025 sera une année blanche. Alors que monter un projet peut nécessiter deux ou trois ans, les collectivités et les industries risquent donc de trouver portes closes et de voir leur dossier échouer.

Je précise par ailleurs que l'augmentation du budget du fonds Chaleur ne demanderait pas des crédits de paiement importants en 2025, puisqu'il suffirait de permettre à l'Ademe de s'engager sur de nouveaux projets : les fonds ne seraient décaissés qu'au cours des années suivantes. Seul l'amendement II-CF1671 du rapporteur général, qui n'a pas été défendu, intégrait cet élément, en prévoyant 10 millions d'euros en crédits de paiement, contre 300 millions en autorisations d'engagement. Quoi qu'il en soit, gardons cet aspect en tête et évitons surtout d'envoyer la filière dans le mur.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. À mon tour, je souscris à ce qui vient d'être dit. Le fonds Chaleur est l'un des rares dispositifs dont les crédits sont intégralement consacrés à la réalisation de projets déjà très aboutis. Le risque est bien celui d'une année blanche et de la décroissance d'un outil pourtant très efficace au service de la transition écologique.

Je suis donc favorable à l'ensemble de ces amendements, avec une préférence pour le II-CF1579 de Mme Laernoès, qui a été travaillé avec certaines des associations que nous avons auditionnées et qui prévoit un budget correspondant à ce qu'il serait possible de réaliser au cours de l'année à venir et des suivantes.

Mme Julie Laernoès (EcoS). Pour avoir été chargée des réseaux de chaleur lorsque j'étais élue locale, je peux vous assurer qu'ils n'auraient pu exister sans le fonds Chaleur.

J'ajoute que l'enjeu est également celui d'une diminution des prix pour les consommateurs. L'université de Nantes en a témoigné : elle ne rencontre plus les mêmes problèmes depuis son raccordement en 2022.

J'insiste donc : si nous n'approuvons pas une augmentation des crédits alloués à ce fonds, nous allons casser la dynamique. Les projets sont là et ne demandent qu'à être concrétisés. C'est un dispositif qui ne coûte pas si cher compte tenu de son efficacité dans la lutte contre le changement climatique, contre la précarité énergétique et pour la souveraineté énergétique de notre pays.

M. François Jolivet (HOR). Je ne conteste pas la nécessité du fonds Chaleur mais je peine à en comprendre le modèle économique. Si l'on prend l'exemple de la distribution d'eau potable, ce sont les personnes déjà raccordées qui financent les investissements, notamment lors de l'émergence d'un nouveau quartier. Or, dans le cas des réseaux de chaleur, nous les subventionnons dans le but de faire baisser le prix des abonnements des usagers. Pourquoi n'envisageons-nous pas plutôt d'imposer ce type d'équipements partout où ils peuvent être utilisés ? Nous voyons en effet des arrondissements et des villes multiplier les contentieux au sujet de leur participation aux investissements lourds – c'est-à-dire à l'installation des tuyaux. Je répète que je ne conteste par l'utilité des réseaux de chaleur ; je constate simplement que le modèle économique ne tient pas sans l'aide de l'État et qu'il serait préférable que les usagers payent pour l'ensemble des investissements.

Je note également qu'il s'agit d'une question tout de même très urbaine. Rappelons d'ailleurs que les réseaux de chaleur doivent obligatoirement s'accompagner d'une chaufferie de secours fonctionnant au gaz. Or les installations de chauffage individuelles font l'objet

d'une TVA à 20 %, tandis que les installations collectives bénéficient d'un taux réduit de 10 %. En tant qu'élu rural, je remarque donc que tous les usagers ne sont pas traités de la même manière.

M. Jacques Oberti (SOC). Je m'inscris en faux par rapport à ce que vient de dire M. Jolivet. L'Ademe soutient davantage de projets en milieu rural qu'en ville, qu'il s'agisse d'installations individuelles, notamment dans des lotissements, ou d'équipements destinés à des infrastructures publiques, telles que des Ehpad, des écoles ou des collèges.

J'ajoute que nos modèles économiques n'intègrent absolument pas la question des émissions de gaz à effet de serre, raison pour laquelle les réseaux de chaleur, qu'ils fonctionnent grâce aux énergies renouvelables ou au bois, n'atteignent pas l'équilibre économique. Ainsi, de la même manière que nous aidons financièrement les entreprises dans le cadre de la décarbonation de leur consommation d'énergie, l'Ademe intervient en compensation, d'ailleurs selon des critères très clairs. Cela n'empêche d'ailleurs pas l'amortissement des investissements grâce à la constitution, par les collectivités, de budgets annexes alimentés par les paiements des usagers – sur le modèle de la distribution d'eau.

Sachez enfin que le PLF pour 2025 rompt le lien qui permettait aux porteurs de projet de développer des réseaux de chaleur grâce à l'intervention de BPIFrance.

M. le président Éric Coquerel. S'agissant de l'opposition entre villes et campagnes, à ma connaissance, toute diminution des émissions de gaz à effet de serre profite à tout le monde, quel que soit le lieu de résidence.

Par ailleurs, eu égard aux baisses de crédits que prévoit le projet de loi de finances dans le domaine de l'écologie, j'ai du mal à prendre au sérieux M. Barnier lorsqu'il affirme mettre sur un pied d'égalité les dettes financière et écologique.

La commission rejette successivement les amendements II-CF531, II-CF1579, II-CF530, II-CF1581, II-CF1511 et II-CF1626.

Elle adopte l'amendement II-CF1770.

Amendements II-CF296 de M. Matthias Renault, II-CF909 de M. Julien Guibert et II-CF676 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). S'inscrivant dans la logique exposée par Matthias Renault, l'amendement II-CF296 vise à réduire de 180 millions d'euros les crédits alloués à l'Ademe.

Au fil des ans, cette agence est malheureusement devenue un État dans l'État, exerçant des missions qui pourraient être internalisées. Elle est également gangrenée par l'antiscience et le militantisme politique, publiant des études qui troublent très gravement le public et qui invitent à prendre de très mauvaises décisions. La plus grave d'entre elles est bien sûr celle intitulée « Trajectoires d'évolution du mix électrique 2020-2060 », qui s'est révélée complètement erronée et qui, par des accroches racoleuses et une présentation des faits indigne de toute exactitude scientifique, a fait croire qu'il était possible de passer à 100 % d'énergies renouvelables. Cette étude a depuis été très durement critiquée par l'Académie des sciences, ainsi que par des journaux qu'on ne peut soupçonner d'être favorables au Rassemblement national ou défavorables aux énergies renouvelables. Voici ce qu'on pouvait

lire dans *Le Monde* : « Une analyse d'économiste spécialisé en énergie sur ce document est sévère : il relève une tentative de manipulation de l'opinion publique et ne peut pas convaincre un auditoire instruit des méthodes économiques utilisées par les auteurs. »

La dérive de l'Ademe est donc extrêmement grave et il est temps de réinternaliser ses missions, afin d'y remettre de la science et du service public.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Ce qui est en train d'être décidé au sujet des crédits alloués à l'écologie est très grave. L'Ademe a été créée il y a trente ans, alors que François Mitterrand était Président de la République, et ses missions se sont étoffées au point de devenir essentielles. Cet amendement vise donc à restaurer le budget de l'agence à son niveau de l'an dernier. On ne peut à la fois mettre l'accent sur la dette écologique et la creuser en procédant à de petites économies qui coûteront en définitive bien plus cher à l'État. Le fonds Chaleur, par exemple, permet aux collectivités d'économiser de l'argent en raccordant les bâtiments publics aux réseaux de chaleur.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Je suis défavorable aux amendements II-CF296 et II-CF909, qui tendent, comme d'autres avant eux, à démolir tous les outils dont la France dispose pour conduire la transition écologique et pour s'adapter aux conséquences du dérèglement climatique. J'insiste, ces amendements auraient pour conséquence le désarmement de la France, ce qui est particulièrement grave alors que les Français sont exposés et ont besoin d'être protégés et accompagnés.

En revanche, je serai logiquement favorable à l'amendement II-CF676, qui ne vise qu'à rétablir le budget de l'Ademe à son niveau de l'an dernier, ce qui serait un minimum.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Je ne peux pas laisser dire que nos amendements mettent à mal la transition énergétique. En vérité, ce qui lui porte préjudice, c'est bien le comportement de l'Ademe ! Je ne vous comprends d'ailleurs pas : si l'agence a si bien fonctionné depuis les années 1990, pourquoi avons-nous accumulé un tel retard, en dépit de dispositifs tels que le fonds Chaleur ?

L'Ademe a mis au placard le grand projet d'utilisation des réacteurs nucléaires pour faire de la cogénération, ce qui aurait pourtant réglé nos problèmes depuis longtemps, grâce à la production d'une énergie peu chère et totalement décarbonée. L'agence a œuvré aux côtés des antinucléaires pour arrêter le réacteur Superphénix et saboter notre programme nucléaire. Elle nous a fait prendre un retard considérable dans le développement des barrages hydroélectriques. Et elle a raconté n'importe quoi sur le chauffage au bois, qui est responsable de pollutions aux particules fines extrêmement graves dans certaines vallées. Bref, l'Ademe, par son entreprise de désinformation, ne joue pas un rôle dans la transition écologique et il faudra réparer les dégâts !

Mme Julie Laernoes (EcoS). Le Rassemblement national démontre sa très inquiétante méconnaissance non seulement des causes du réchauffement climatique, mais aussi des outils fondamentaux dont nous avons besoin pour faire de la transition écologique une réalité. Monsieur Tanguy, comment pouvez-vous prétendre que le fonds Chaleur, dont les crédits sont passés de 500 à 827 millions d'euros l'an dernier, aurait pu financer une centrale nucléaire ? Ce n'est d'ailleurs absolument pas la mission qui a été confiée à l'Ademe et je m'inquiète de la légèreté avec laquelle vous déposez des amendements qui visent à détruire une agence qui est là pour améliorer notre maîtrise des énergies et de l'environnement, qui a prouvé son efficacité et que nous mettons déjà à mal en réduisant son budget. Si vous croyez vraiment en la science, vous deviez vous placer à nos côtés.

La commission rejette successivement les amendements II-CF296, II-CF909 et II-CF676.

Amendement II-CF1827 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Par cet amendement, nous abordons la question importante du fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM), dit fonds Barnier.

Les conséquences du dérèglement climatique sont déjà là, autour de nous, et nous avons besoin de nous protéger. Les crédits affectés au fonds Barnier, qui n'est autre que le principal outil de financement de la politique d'adaptation, doivent baisser de 5 millions d'euros l'année prochaine, alors que son financement était déjà insuffisant pour couvrir l'ensemble des risques, notamment d'inondation, et leur intensification. Selon le chiffrage établi par l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), 125 millions d'euros supplémentaires seraient même nécessaires pour soutenir les actions des collectivités territoriales en matière de prévention des risques naturels : je pense notamment à la surveillance des crues, grâce au système national Vigicrues.

Le présent amendement tend donc à abonder de 125 millions d'euros les crédits de l'action 14, *Fonds de prévention des risques naturels majeurs*, du programme 181, soit 50 millions d'euros de plus que ce que le Gouvernement a annoncé vendredi dernier. À cet égard, avec l'augmentation de la surprime « Cat nat », ce sont même 150 millions d'euros qu'il conviendrait d'ajouter à la rallonge annoncée par le Gouvernement pour la prévention et l'indemnisation plutôt qu'au budget général.

Nous vous invitons donc fortement à approuver cette augmentation des crédits du fonds Barnier pour protéger les Français.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF532 de Mme Alma Dufour

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Par cet amendement, le groupe LFI-NFP souhaite accorder 100 millions d'euros supplémentaires à la prévention des risques technologiques et des pollutions, alors que des accidents surviennent régulièrement dans les 1 000 sites industriels classés Seveso et que les effets du réchauffement climatique accentuent encore les risques humains, sanitaires, environnementaux et économiques, qui sont considérables.

L'incident de Lubrizol, survenu il y a cinq ans à Rouen, demeure un véritable traumatisme pour les habitants, notamment les gens du voyage dont l'aire d'accueil se situait à proximité et à qui on avait alors conseillé en dépit du bon sens de se confiner dans leurs caravanes. N'oublions pas, en effet, qu'une forme de racisme environnemental condamne toujours les personnes les plus précaires à vivre dans les zones les plus polluées et les plus dangereuses.

Par exemple, dans ma circonscription de Seine-et-Marne, les sapeurs-pompiers craignent qu'un accident de ce type ne se produise dans la zone de Mitry-Compans, car ils ne seraient pas suffisamment nombreux pour y faire face.

Contre l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF1657 de M. Hervé Saulignac

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement, dans le même esprit que le II-CF1827, vise à augmenter de 100 millions d'euros les crédits affectés au fonds Barnier. Nous constatons tous l'accélération de la fréquence des catastrophes et nous savons que chaque dixième de degré gagné accroît encore les risques. Il me semble donc très important de rehausser les moyens alloués à ce fonds, afin de soutenir l'action des collectivités, notamment en matière d'adaptation des infrastructures.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Je soutiens évidemment cet amendement et je m'étonne que tous ceux visant à accroître un tant soit peu les crédits au service de la transition écologique soient systématiquement rejetés. Alors que des catastrophes surviennent partout, ces fonds supplémentaires auraient été très utiles à l'adaptation de nos territoires. J'insiste : je suis très surpris que soient balayés d'un revers de main tous les amendements tendant à modestement augmenter les moyens affectés à la transition écologique.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Par surcroît, j'observe que vous n'allez même pas dans le sens du Premier ministre – décidément dépourvu de soutiens –, qui a lui-même annoncé une augmentation du fonds qui porte son nom. Il s'agit là de prévenir les risques naturels majeurs dont nos concitoyens, c'est-à-dire vos électeurs, sont victimes. Je trouve cela aberrant !

Mme Véronique Louwagie (DR). Les députés sont libres de leurs votes, madame la rapporteure spéciale. Et si nous soutenons totalement le Premier ministre, n'oubliez pas que 1 500 des 2 500 amendements déposés sur cette seconde partie du PLF émanent du Nouveau Front populaire et qu'un grand nombre de propositions dénuées de toute rationalité ont été adoptées. Je vous prie donc de ne pas nous juger sur un seul vote.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Madame Louwagie, chaque fois que survient une catastrophe naturelle, le député de la circonscription concernée interpelle – à juste titre – le Gouvernement sur la nécessité d'accompagner les territoires dans la gestion des phénomènes climatiques d'ampleur qui se multiplient. Or c'est précisément l'objet du fonds Barnier. Le Premier ministre a d'ailleurs lui-même annoncé une hausse de crédits de 80 millions d'euros par rapport à ce que prévoyait initialement le PLF pour 2025.

Par ailleurs, ainsi que l'a expliqué Mme la rapporteure spéciale, la surprime alimentant le fonds Barnier va permettre de collecter davantage d'argent que ce qui est alloué à ce dispositif. Ce ne serait que justice que l'intégralité des sommes perçues pour l'accompagnement des territoires à l'adaptation climatique soient utilisées à cette fin. Je pense que nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'accorder des moyens suffisants aux élus, à qui incombe la responsabilité de faire face à la multiplication des phénomènes climatiques d'ampleur.

M. le président Éric Coquerel. Madame Louwagie, l'an dernier, je me souviens que votre groupe a soutenu des amendements qui visaient à allouer des crédits autrement plus importants, au profit du rail et de l'écologie, que ceux approuvés cette année, et ce alors même que les budgets prévus pour 2024 étaient plus élevés. J'ai d'ailleurs déjà fait ce constat lors de

l'examen des crédits de la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*, lundi soir.

Nous assistons ainsi à une régression inquiétante sur ces questions, car si autant d'amendements ont été déposés, c'est bien parce que les budgets sont en baisse. Alors que personne, à ma connaissance, ne conteste le dérèglement climatique ni les catastrophes qui en découlent, je peine à comprendre la diminution des crédits du fonds Barnier, du fonds vert, ou encore du fonds Chaleur.

Cela étant dit, vous avez raison : chacun est libre de ses votes.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF543 de M. Maxime Laisney et II-CF624 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Je donne un avis favorable à ces amendements, qui visent à stabiliser les effectifs de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

La commission adopte l'amendement II-CF543.

L'amendement II-CF624 tombe.

Amendement II-CF1628 de M. Stéphane Delautrette

M. Stéphane Delautrette (SOC). Cet amendement porte sur le fonds Économie circulaire, qui dépend également de l'Ademe et qui est un outil majeur pour atteindre nos objectifs de réduction, de prévention et de recyclage des déchets, que nous nous sommes assignés dans le cadre de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (dite « loi Agec »). Alors que, dans ce domaine également, le PLF pour 2025 prévoit une baisse des crédits, nous proposons de les abonder de 20 millions d'euros.

Suivant l'avis M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF400 et II-CF1205 de M. Nicolas Thierry (discussion commune)

M. Nicolas Thierry (EcoS). L'amendement II-CF400 vise à augmenter le budget consacré à la prévention des risques liés aux substances polyfluoroalkylées ou perfluoroalkylées, plus couramment appelés polluants éternels, ou Pfas. Ces derniers sont des composés chimiques de synthèse largement utilisés dans l'industrie et à l'origine d'une pollution majeure et persistante, ainsi que de graves risques pour la santé.

Un nouveau plan interministériel pour réduire l'exposition aux Pfas a été rendu public le 5 avril dernier et son exécution nécessite des financements adaptés, afin de soutenir les

services de l'État et les collectivités dans la gestion des contaminations locales et de procéder rapidement à des mesures dans les rejets aqueux et atmosphériques de certaines installations.

Pourtant, malgré l'urgence à agir, le Gouvernement propose de réduire les moyens dédiés à la lutte contre les polluants éternels. L'an dernier, un amendement au projet de loi de finances pour 2024 avait permis d'augmenter ce budget de 10 millions d'euros. Alors que les crédits relatifs à la lutte contre les Pfas ne s'élèvent qu'à 5 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2025, je propose de procéder au même abondement que l'an dernier.

Quant à mon amendement de repli II-CF1205, il tend à accorder 5 millions d'euros supplémentaires.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement II-CF400.

L'amendement II-CF1205 tombe.

Amendement II-CF1187 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne (EcoS). Adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, cet amendement d'appel concerne en réalité tout le monde, dans la mesure où il vise à établir un plan national de lutte contre les pollutions sonores. En effet, le bruit est le deuxième facteur environnemental causant le plus grand nombre de problèmes de santé, juste derrière la pollution atmosphérique. Le trafic routier est l'une des principales sources de pollution sonore et 40 % de la population française serait exposée à des niveaux supérieurs à ceux recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). En Île-de-France, par exemple, 62 % des nuisances sonores sont liées aux transports, 1,9 million de Franciliens étant exposés de jour comme de nuit à des bruits aéroportuaires excédant les niveaux recommandés.

On estime à 10,7 le nombre de mois de vie perdus par les personnes durablement exposées à cette pollution, dont le coût social s'élève à 147 milliards d'euros par an pour la France. Face à des telles conséquences sur la santé humaine, mais aussi sur la biodiversité et l'économie, il est indispensable de renforcer la lutte contre le bruit.

Je précise enfin que les plans d'exposition au bruit (PEB) ne sont pas uniformes d'un territoire à l'autre et qu'il conviendrait d'y remédier.

Suivant l'avis de Mme Eva Sas, rapporteure spéciale, la commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF539 de Mme Claire Lejeune, II-CF1635 de M. Fabrice Barusseau, II-CF750 de Mme Eva Sas, II-CF2562 de M. David Amiel, II-CF1218 de M. Nicolas Sansu, II-CF1002 de Mme Lisa Belluco et II-CF540 de M. Maxime Laisney (discussion commune)

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Par l'amendement II-CF539, le groupe LFI-NFP propose de porter le fonds dédié à l'électrification des véhicules – dont les crédits sont en baisse dans le PLF pour 2025 – à 2 milliards d'euros. Dans un contexte de chaos climatique, dont les conséquences se payent jour après jour, il nous semble en effet plus qu'urgent de sortir

de la voiture thermique. Il convient d'accroître les moyens du bonus écologique, de la prime à la conversion et du leasing social, tout en ciblant au maximum ces dispositifs sur les ménages modestes et les classes populaires, afin de permettre à tous d'accéder à une mobilité propre. Le prix moyen d'un véhicule électrique propre étant de 35 000 euros, le reste à charge pour les acheteurs est compris entre 10 000 et 40 000, soit un montant inabordable pour les plus modestes.

Mme Estelle Mercier (SOC). L'amendement de repli II-CF1635 tend à accroître de 600 millions d'euros les aides à l'acquisition d'un véhicule moins polluant.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Je précise qu'aux yeux du groupe écologiste, la fiscalité écologique doit être fondée sur le principe du bonus-malus. Ainsi faut-il à la fois décourager les comportements néfastes au climat et soutenir les choix vertueux et favorables à la transition écologique. Cependant, si le PLF pour 2025 alourdit le malus automobile, il diminue également le bonus à l'acquisition d'un véhicule propre. Mon amendement II-CF750 vise à y remédier, sachant que nous sommes également favorables à l'augmentation des crédits alloués au leasing social, afin d'apporter un soutien particulier aux ménages modestes, notamment en milieu rural.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Par l'amendement d'appel II-CF2562, je souhaite interpeller le Gouvernement sur le manque de visibilité dont souffre notre filière automobile dans sa transition énergétique et industrielle.

L'Allemagne a montré en début d'année quels peuvent être les effets d'une baisse brutale du soutien à l'achat de véhicules électriques : un effondrement du marché et des répercussions en chaîne sur les constructeurs – y compris pour la production de véhicules thermiques –, ainsi que sur les sous-traitants, avec une incidence importante sur l'emploi et les capacités d'investissement.

Le risque est donc de voir ce scénario se répéter en France, ce qui serait d'autant plus regrettable que nous avons significativement consolidé la filière de la voiture électrique grâce à l'évolution du cadre réglementaire européen dans le domaine industriel. Je pense à l'installation d'usines de batteries ; à la limitation – lors de la loi de finances pour 2025 – du bonus écologique aux seuls véhicules français et européens, ce qui a réduit les parts de marché des constructeurs chinois ; à la hausse des tarifs douaniers européens, qui permet de lutter contre les pratiques déloyales et le dumping ; ainsi qu'au leasing social, qui permet pour la première fois aux classes moyennes et populaires d'accéder aux véhicules électriques. Et alors que les ventes demeurent à un niveau insuffisant, il convient d'accorder des crédits supplémentaires à ces dispositifs innovants.

Avec ce PLF pour 2025, nous sommes loin de la feuille de route conclue au printemps dernier entre le précédent gouvernement et la filière automobile. Certes, une baisse des crédits est envisageable grâce à la baisse des prix des véhicules électriques, mais celle-ci ne doit pas avoir lieu de manière brutale, procyclique et sans concertation avec les industriels. C'est pourquoi je propose de maintenir les budgets votés en 2024 en allouant 500 millions d'euros supplémentaires au soutien de l'acquisition de véhicules électriques.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Avis évidemment favorable à l'amendement II-CF1218 de M. Sansu qui est identique au mien. En revanche, je souhaite le retrait des autres.

Mme Marie-Christine Dalloz (DR). La filière automobile française connaît de grandes difficultés, même si des avancées ont eu lieu sur les batteries électriques. Le parc automobile électrique est essentiellement étranger. Je tire la sonnette d'alarme depuis plusieurs

années : nous sommes en train d’anéantir une filière d’excellence parce que nous nous imaginons que le parc sera intégralement électrique demain alors que le thermique subsistera. Arrêtez d’abîmer la filière et de sponsoriser des voitures étrangères parce que cette politique nuit à l’emploi dans notre pays.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Madame Dalloz, vous avez raison de pointer la question industrielle, qui est cruciale, mais vous avez tort de dire que nous sommes condamnés à conserver une part thermique dans le mix de la mobilité. Ce serait une catastrophe pour le défi climatique.

Il aurait fallu déployer depuis des années une véritable stratégie industrielle avec les constructeurs français comme Renault et Stellantis, afin de construire en priorité des véhicules légers, vertueux écologiquement et accessibles économiquement. Nous devons massifier l’accès aux véhicules électriques dans le cadre d’une transition touchant l’ensemble des mobilités. Il est possible de sauver la filière automobile tout en luttant contre le dérèglement climatique.

M. Didier Padey (Dem). Il faut dresser le bilan de la filière électrique en prenant en compte l’extraction des minerais et tout ce que cette opération requiert, notamment en consommation d’eau. Si on se penchait sérieusement sur la question, on se rendrait compte que la voiture électrique n’est pas si verte que cela. Nous devrions réfléchir avant de subventionner des voitures chinoises avec des fonds publics français et européens. Ancienne leader mondiale, l’industrie allemande rencontre également de grandes difficultés. Nous tuons cette industrie sans avoir dressé le bilan écologique de la voiture électrique.

M. Emmanuel Maurel (GDR). Personne ne disconvient qu’il y a un problème de stratégie industrielle. Lors du vote au Parlement européen sur le passage au tout-électrique d’ici à 2030, nous étions plusieurs, de droite comme de gauche, à mettre en garde sur la nécessité d’aider fortement l’industrie européenne et de ne pas subventionner la production chinoise.

Néanmoins, le débat du jour ne porte pas sur cette question mais sur la possibilité d’aider les Français, notamment ceux issus des catégories les plus modestes, à verdir le parc automobile. On ne peut pas abandonner et rester au tout-diesel sous prétexte que la tâche est ardue.

M. le président Éric Coquerel. Si l’on veut prendre en compte les intérêts de la filière automobile française, encore faut-il savoir où les véhicules français sont-ils produits. Sans intégrer cet élément, on créera des emplois mais pas en France. Des sous-traitants de Stellantis suppriment des milliers d’emplois alors qu’ils font des bénéfices, et ce afin d’en dégager davantage à l’étranger. Ce processus menace désormais les entreprises mêmes du groupe Stellantis. De petits véhicules électriques français ont été présentés au dernier salon de l’automobile : j’attends de voir s’ils seront construits en France avec des composants français.

M. Didier Padey (Dem). Je travaille avec une entreprise qui a développé une technologie à base d’hydrogène pour installer des composants plus récents dans des gros véhicules, notamment des camions. Plus de 6 millions circulent en Europe à des coûts très compétitifs, de l’ordre de 150 000 euros par camion. Il ne faut pas tout miser sur l’électrique, il y a aussi l’hydrogène, notamment pour les gros véhicules. La priorité est de réfléchir à une stratégie globale.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Le score environnemental introduit dans le dernier PLF pour cibler le bonus écologique vise précisément à intégrer l’ensemble du cycle

de vie, y compris son lieu de production et l'énergie nécessaire à sa fabrication – en Chine, les usines fonctionnent grâce à une électricité émise par des centrales à charbon et à l'extraction des minerais. Seront exclus du bonus écologique, donc des aides à l'achat, des véhicules produits en Chine. Il y a lieu de généraliser cette pratique, inédite en France et très efficace.

Le score environnemental ne s'applique en revanche pas au malus. Nous déplorons cette asymétrie : le bonus est ciblé vers les véhicules construits en France et en Europe et il exclut ceux produits ailleurs dans des conditions environnementales dégradées, mais le malus frappe de la même manière le véhicule produit en Europe et celui fabriqué à l'étranger car il n'intègre pas le score environnemental. Il faut aligner le régime du malus sur celui du bonus.

La commission adopte l'amendement II-CF539.

Les amendements II-CF1635, II-CF750, II-CF2562, II-CF1218, II-CF1002 et II-CF540 tombent.

Amendements II-CF2408 de la commission des affaires économiques, II-CF1585 de Mme Julie Laernoès, II-CF541 de Mme Claire Lejeune, II-CF1654 de M. Denis Fégné, II-CF1709 de Mme Marie-Noëlle Battistel et II-CF1586 de Mme Julie Laernoès (discussion commune)

M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis. Le dispositif du chèque énergie n'est pas tout à fait satisfaisant, puisque de l'argent public a financé les superprofits des énergéticiens pendant la crise énergétique. Au cours de mes auditions, de nombreuses associations ont souligné la croissance exponentielle des factures des ménages, ce phénomène nourrissant la précarité.

Hier, la commission des affaires économiques a examiné cinq amendements : les plus généreux multipliaient par trois l'enveloppe du chèque énergie, mais la commission a préféré adopter cet amendement qui vise à revaloriser l'enveloppe de 45 %, augmentation qui correspond à celle des prix de l'électricité depuis trois ans.

Mme Julie Laernoès (EcoS). Pour pallier le manque de politique de rénovation énergétique, pourtant la seule solution durable contre l'envolée des factures des ménages – ceux-ci paient en moyenne 3 500 euros par an de facture énergétique, montant colossal pour une rémunération au Smic ou un ménage monoparental –, il convient de revaloriser le chèque énergie. Fait rare, le Gouvernement n'a pas diminué le chèque, mais celui-ci n'a connu aucune revalorisation structurelle depuis 2019 alors que les factures ont explosé en cinq ans. L'amendement reprend la recommandation des associations, ce qui est bien peu par rapport aux 44 milliards du bouclier tarifaire.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Nous souhaitons augmenter les crédits de paiement du chèque énergie pour qu'ils retrouvent leur niveau de 2024. La réforme prévue par le Gouvernement ne doit pas être un prétexte pour faire des économies sur le dos des plus précaires en pariant sur le non-recours rendu possible par la fin de l'automatisme.

Les crédits de paiement sont nettement inférieurs aux autorisations d'engagement, l'écart étant beaucoup plus grand que l'an dernier. Nous souhaitons vous alerter et nous assurer qu'un montant suffisant de crédits de paiement est bloqué pour le chèque énergie.

M. Denis Fégné (SOC). Nous proposons d'augmenter de 115 millions les autorisations d'engagement et de 257 millions les crédits de paiement du chèque énergie afin de prendre en compte la hausse du prix de l'électricité de 8,6 %.

Mme Marie-Noëlle Battistel (SOC). Je préfère que la commission adopte l'amendement II-CF2408 car il est plus généreux que le mien et que les II-CF541 et II-1654.

Comme les Français ont subi une hausse de 45 % du prix de l'électricité, nous proposons d'augmenter de 45 % les crédits du chèque énergie. Ce rattrapage permettra d'accompagner les ménages précaires.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Le chèque énergie actuel repose sur un remboursement de 48 euros de la facture d'électricité, ce montant pouvant atteindre 227 euros pour les ménages les plus en difficulté. L'amendement II-CF1586 vise à abonder le programme 174, *Énergie, climat et après-mines*, de 200 millions afin d'augmenter le plafond d'éligibilité jusqu'au SMIC.

Pour rappel, l'assiette du revenu fiscal de référence défini pour percevoir le chèque énergie est de 11 000 euros quand le seuil de pauvreté est fixé à 60 % du revenu médian, soit 1 216 euros par mois. Ainsi certains foyers situés sous le seuil de pauvreté ne peuvent pas bénéficier du chèque énergie. L'amendement vise donc à élargir l'assiette des bénéficiaires.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Je suis défavorable à l'ensemble des amendements. Nous avons augmenté massivement le chèque énergie au moment de la crise – souvenez-vous du chèque exceptionnel débloqué en 2022 qui venait s'ajouter au bouclier tarifaire qui protégeait l'ensemble des Français. Les prix de l'électricité se mettent à baisser, donc il ne serait pas raisonnable d'augmenter les montants du chèque énergie. En cas de nouveau choc inflationniste l'année prochaine, le Gouvernement pourrait procéder à une hausse car une telle décision relève du pouvoir réglementaire.

En matière de prix de l'électricité, l'urgence me semble davantage résider dans la définition d'un cadre de régulation. L'actuel disparaîtra en 2025 et s'il n'est pas remplacé, les Français seront exposés à la spéculation du marché car l'Assemblée a malheureusement supprimé en commission et en séance publique tous les articles de régulation du prix de l'électricité.

La commission adopte l'amendement II-CF2408.

Les amendements II-CF1585, II-CF541, II-CF1654, II-CF1709 et II-CF1586 tombent.

Amendement II-CF1636 de M. Gérard Leseul

M. Stéphane Delautrette (SOC). Issu du rapport de la mission flash sur les mesures d'accompagnement au déploiement des zones à faibles émissions (ZFE), qu'avaient conduite notre ancien collègue Bruno Millienne et Gérard Leseul lors de la précédente législature, cet amendement a été adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il vise à renforcer, élargir et mieux cibler les aides à l'acquisition d'un véhicule moins émetteur de gaz à effet de serre dans un objectif de justice sociale. Ainsi, les crédits supplémentaires permettront d'élargir la gamme des véhicules concernés par les aides

Crit’Air 2 d’occasion, en particulier pour les détenteurs de véhicules Crit’Air 4 ou 5 sous condition de ressources.

Par cet amendement, nous interpellons également le Gouvernement sur la nécessité de revoir les dispositions réglementaires afin de mieux cibler les aides – prime à la conversion et bonus écologique – vers les ménages qui en ont le plus besoin.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Je comprends l’intention, mais l’amendement est satisfait par l’adoption du II-CF539. Je demande le retrait de l’amendement ; à défaut, l’avis sera défavorable.

L’amendement est retiré.

Amendement II-CF1637 de M. Fabrice Roussel

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement vise à renforcer les dispositifs budgétaires de soutien au déploiement de bornes de recharge, opération indispensable à l’amplification du mouvement d’acquisition de véhicules électriques.

UFC-Que choisir a souligné combien les efforts d’installation de bornes consentis ces dernières années devaient être maintenus afin d’approfondir le maillage du réseau et d’améliorer l’accessibilité des consommateurs.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Le déploiement des bornes de recharge a connu une très forte accélération – elle a même atteint 56 % en une année – et l’objectif de 100 000 bornes ouvertes au public a été atteint. Les bornes se multiplient dans les logements et les locaux professionnels. La priorité réside désormais dans la régulation des bornes, la transparence des prix affichés et, éventuellement, la fiscalité. Des subventions supplémentaires ne me semblent pas utiles, donc l’avis est défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Il y a un travail à faire sur la maintenance et le fonctionnement des bornes, mais également sur leurs prix, lesquels me semblent disproportionnés dans l’agglomération parisienne.

M. Didier Padey (Dem). Des entreprises ont l’objectif d’utiliser les réseaux privés comme bornes de recharge grâce à un système d’applications. Peut-être faut-il faire attention à ne pas trop développer de nouveaux réseaux de bornes de recharge publics et à utiliser les réseaux privés existants sur la base du volontariat.

La commission adopte l’amendement.

Suivant l’avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission rejette successivement les amendements II-CF295 de M. Matthias Renault et II-CF1096 de M. Maxime Amblard.

Amendements II-CF1545 de M. Patrice Martin et II-CF548 de M. Maxime Laisney (discussion commune)

M. David Amiel, rapporteur spécial. Avis défavorable.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CF1545 et adopte l'amendement II-CF548.

Suivant l'avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement II-CF905 de M. Timothée Houssin.

Amendements II-CF323 de M. Matthias Renault, II-CF1235 de M. Charles Rodwell et II-CF551 de Mme Claire Lejeune (discussion commune)

M. Charles Rodwell (EPR). Il y a quelques mois, nous avons sorti l'industrie du champ d'intervention de la Commission nationale du débat public (CNDP), laquelle joue un rôle important dans certains projets d'aménagement. Comme nous avons réduit son périmètre d'action, nous proposons de réduire son budget d'intervention.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Nous souhaitons augmenter les crédits alloués à la CNDP. La Commission joue un rôle extrêmement important dans le travail démocratique autour des grands projets, parfois déployés à l'échelle locale. Nous déplorons la sortie des projets de nature industrielle du périmètre de la CNDP et nous voulons renforcer les moyens humains et financiers de la Commission.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Nous avons plus que jamais besoin de cette autorité publique indépendante et nous souscrivons à la proposition de Mme Lejeune. L'avis est au contraire défavorable pour les deux autres amendements.

La commission rejette successivement les amendements II-CF323 et II-CF1235.

Elle adopte l'amendement II-CF551.

Suivant l'avis de la rapporteure spéciale, la commission rejette l'amendement II-CF322 de M. Matthias Renault.

Amendements II-CF552 de M. Maxime Laisney, II-CF1197 de Mme Julie Ozenne et II-CF1132 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Les amendements visent à augmenter le nombre d'inspecteurs des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Les effectifs sont insuffisants alors que leur rôle est très utile. Nous soutenons les deux premiers amendements qui allouent 40 millions de crédits supplémentaires, l'amendement II-CF1132 étant un amendement de repli limitant la hausse à 5 millions des crédits de paiement.

La commission adopte l'amendement II-CF552.

Les amendements II-CF1197 et II-CF1132 tombent.

Amendements II-CF690, II-CF688 et II-CF1004 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)

M. Nicolas Thierry (EcoS). L'objet du premier amendement est de renforcer les moyens de l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) pour que l'établissement puisse mener à bien la rénovation thermique de ses bâtiments. Le fonds de roulement de l'école est en diminution constante. Les prévisions partagées avec la rapporteure spéciale l'estiment, avant dépenses immobilières, à moins de 6 millions à la fin de l'année 2024 contre 10,8 millions un an auparavant et 14,7 millions il y a trois ans. L'école ne peut plus financer les travaux immobiliers indispensables alors que la rénovation thermique du bâtiment est nécessaire. L'amendement vise à donner à l'ENPC les crédits lui permettant d'engager les travaux.

Dans le même esprit, le deuxième amendement a pour objet d'augmenter le plafond d'emplois de l'école et le troisième vise à compenser au budget de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) et de l'ENPC l'augmentation du point d'indice en 2024.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement II-CF690.

Les amendements II-CF688 et II-CF1004 tombent.

Amendements II-CF1656 de M. Romain Eskenazi, II-CF1644 de M. Denis Fégné, II-CF1645 de M. Fabrice Barusseau, II-CF1646 et II-CF1647 de M. Denis Fégné, II-CF1648 de M. Fabrice Roussel (discussion commune)

M. Denis Fégné (SOC). Cette série d'amendements vise à rétablir le nombre d'équivalents temps plein (ETP) des ministères chargés de l'environnement. Ces derniers participent depuis de nombreuses années à l'effort de désendettement au détriment de l'urgence écologique et sociale. Ces effectifs ont connu la diminution la plus forte, les remaniements successifs et les réorganisations permanentes s'accompagnant de coupes budgétaires. Nous souhaitons majorer de 400 000 euros les crédits des actions 13, 15, 16 et 22 du programme 217.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Nous sommes favorables à l'ensemble des amendements, lesquels visent à renforcer de 400 000 euros le budget du ministère de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques afin d'augmenter les effectifs. Si le premier amendement était adopté, je vous inviterais à retirer les autres.

La commission adopte les amendements II-CF1656, II-CF1644, II-CF1645, II-CF1646, II-CF1647 et II-CF1648.

Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte les amendements II-CF687 et II-CF677 de Mme Lisa Belluco.

Amendements II-CF898 de M. Patrice Martin, II-CF920 de M. Timothée Houssin, II-CF535 de Mme Claire Lejeune, II-CF1823 de M. Tristan Lahais, II-CF1634 de M. Stéphane Delautrette, II-CF1677 de M. Laurent Lhardit, II-CF669 de Mme Lisa Belluco, II-CF536 de Mme Claire Lejeune, II-CF428 de Mme Ersilia Soudais, II-CF2409 de la

commission des affaires économiques, II-CF1833 de M. Marc Pena, II-CF550 de M. Maxime Laisney et II-CF161 de Mme Sophie Panonacle (discussion commune)

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. L'amendement II-CF1823 vise à abonder les crédits du fonds vert de 1,5 milliard pour retrouver le niveau de 2024. La coupe à laquelle procède le projet de loi de finances est irresponsable, d'autant qu'elle contrevient à de nombreux engagements de l'État envers les collectivités territoriales. De nombreux présidents d'exécutifs locaux assurent disposer de promesses orales voire écrites de l'État sur la contribution de celui-ci au financement d'investissements via le fonds vert.

Ce fonds est en effet le principal véhicule de soutien à l'investissement et à la transition écologique depuis deux ans. Il est regrettable que le projet de loi de finances réduise de plus de la moitié les crédits du fonds vert.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous souhaitons rétablir les crédits du fonds vert à leur niveau de la loi de finances initiale pour 2024. Nous avons salué l'augmentation de 1 milliard de l'enveloppe du fonds vert l'année dernière et nous dénonçons son raboutage de 1,5 milliard cette année, lequel s'accompagne d'une ponction inédite de 5 milliards effectuée sur le dos des collectivités. Pourtant, jamais ces dernières n'ont eu autant besoin d'être accompagnées pour investir dans la transition écologique et énergétique.

M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis. Nous souhaitons renforcer la dotation du fonds vert qui soutient l'accélération de la transition écologique dans les territoires. La commission des affaires économiques a adopté un amendement visant à abonder le fonds de 500 millions, après avoir rejeté des amendements plus généreux.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. L'avis est défavorable pour les amendements II-CF898 et II-CF920. Dans le principe, nous soutenons tous les autres, avec une préférence pour le II-CF1823 de M. Lahais, qui rétablit les crédits du fonds vert à leur niveau de 2024 ; à défaut, nous privilégions le II-CF2409 de la commission des affaires économiques.

M. le président Éric Coquerel. Chaque année ou presque, le fonds vert est rabouté, alors que son effet sur les investissements des collectivités territoriales est un multiplicateur de cinq et qu'il est impératif que les collectivités investissent beaucoup dans la transition écologique. La coupe drastique des crédits du fonds est lunaire, donc j'aimerais que ces amendements soient adoptés.

La commission rejette successivement les amendements II-CF898 et II-CF920.

L'amendement II-CF535 tombe.

La commission adopte l'amendement II-CF1823.

Les amendements II-CF1634, II-CF1677, II-CF669, II-CF536, II-CF428, II-CF2409, II-CF1833, II-CF550 et II-CF161 tombent.

L'amendement II-CF670 de Mme Lisa Belluco est retiré.

L'amendement II-CF549 de M. Maxime Laisney tombe.

Amendement II-CF1629 de M. Stéphane Delautrette

M. Stéphane Delautrette (SOC). Cet amendement vise à rehausser de 450 millions d’euros le montant des aides au déploiement du tri à la source des biodéchets que touchent les collectivités. Cet effort est nécessaire pour atteindre l’objectif fixé par la loi Agec du 10 février 2020, car les collectivités n’agiront pas seules.

Suivant l’avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission adopte l’amendement II-CF1629.

Amendement II-CF1588 de Mme Julie Laernoès, amendements II-CF1631 et II-CF1362 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

Mme Julie Laernoès (EcoS). La commission du développement durable et de l’aménagement du territoire a reçu le président de l’Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et celui de l’Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), qui ont fait part de leurs préoccupations vis-à-vis de la réforme de la gouvernance de la sûreté nucléaire et des moyens budgétaires que leur accordera la loi de finances. La sûreté nucléaire, déjà fragilisée, ne peut pas subir de ponction budgétaire : il manque 23 millions par rapport aux besoins évalués, montant qu’il me semble essentiel d’octroyer.

M. Gérard Leseul (SOC). En commission du développement durable, nous nous sommes opposés à la fusion entre l’ASN et l’IRSN. Lors de leur audition, les responsables de ces organismes ont laissé entendre que les crédits qui leur étaient alloués étaient nettement insuffisants. Par ailleurs, l’un d’eux nous a affirmé que la date prévue pour la fusion – le 1^{er} janvier – semblait totalement illusoire. C’est pourquoi nous demandons, par ailleurs, un report de l’opération. Nous proposons, par ces amendements, d’augmenter les dotations budgétaires en faveur de la sûreté nucléaire.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Ces amendements traitent de deux questions distinctes. La première est la date d’entrée en vigueur de la fusion. Le président de la nouvelle autorité, dont la nomination, je le rappelle, a été approuvée par le Parlement, souhaite que cet organisme prenne naissance le 1^{er} janvier prochain. Les choses ont été organisées dans cette perspective ; il est important de respecter le calendrier. La seconde question est celle des moyens budgétaires, qui doivent être en adéquation avec les nouvelles missions. La dotation prévue en faveur de la nouvelle autorité est supérieure de 20 millions à la somme des budgets de l’ASN et de l’IRSN. Nous aurons l’occasion d’approfondir la question. Je m’en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte l’amendement II-CF1588.

Les amendements II-CF1631, II-CF1632 et II-CF537 tombent.

Contre l’avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission adopte l’amendement II-CF538 de M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis.

L’amendement II-CF534 de Mme Clémence Guetté tombe.

*Suivant l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission **adopte** l'amendement II-CF555 de M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis.*

*Les amendements II-CF880 et II-CF1638 **tombent**.*

*Contre l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission **rejette** l'amendement II-CF859 de Mme Lisa Belluco.*

*Les amendements identiques II-CF2404 et II-CF533 **tombent**.*

Amendement II-CF1139 de M. Emmanuel Fernandes

M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP). Sur le site de StocaMine, dans le sud de l'Alsace, 42 000 tonnes de déchets toxiques sont enfouies à une distance de 500 mètres de la plus grande nappe phréatique d'Europe. Par cet amendement transpartisan, cosigné par Hubert Ott, du groupe Dem, Sandra Regol, du groupe Écologiste et Thierry Sother, du groupe Socialistes, nous souhaitons faire en sorte que les crédits de 31 millions soient alloués non à l'enfouissement de ces déchets mais à leur déstockage. En effet, 8 millions de personnes consomment cette eau potable et les générations futures souffriront de cette pollution. Les déchets doivent être triés et renvoyés vers les filières correspondantes afin de sauvegarder la plus grande ressource en eau d'un seul tenant d'Europe.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Nous débattons de cette question régulièrement mais je rappelle que, depuis des années, les gouvernements, toutes tendances confondues, ont privilégié la solution du confinement. Les travaux ont commencé cette année. Avis défavorable. Il est essentiel, cela étant, que le nouveau gouvernement exprime sa position sur le fond du dossier.

M. Hubert Ott (Dem). Je connais bien la question car je vis à proximité du site. Je m'en suis entretenu avec Christophe Béchu à plusieurs reprises. La situation n'a pas évolué. La moindre des précautions serait de provisionner en attendant la décision du tribunal, qui pourrait fort bien se prononcer en faveur du déconfinement. En effet, trois décisions de justice antérieures ont dénié le droit au confinement, ce qui devrait nous conduire à nous interroger. Les élus composant la collectivité européenne d'Alsace se sont prononcés très majoritairement en faveur de la sortie des déchets, qui se trouvent à 600 mètres de fond. Rien n'est sûr en ce qui concerne le cuvelage. Tous les experts nous ont dit clairement que cette pollution, dramatique, se produira si nous n'adoptons pas les mesures minimales de précaution. Aujourd'hui, nous insultons l'avenir. C'est un dossier qui nous pourrit l'existence depuis le début du stockage, en 1997. Depuis l'incendie de 2002, la démonstration a été faite que les choses ne se sont jamais déroulées comme prévu.

Mme Sandra Regol (EcoS). Une chose est certaine : la plus grande nappe phréatique d'Europe, qui alimente 8 millions de personnes, sera polluée. La seule question est de savoir quand. Nous proposons qu'à tout le moins, l'État constitue une provision suffisante pour

commencer le déstockage. Si le tribunal conclut que la mise en danger est excessive et qu'il faut déstocker, nous devons être en mesure de réagir. L'eau est une ressource fondamentale. Nous ne proposons pas une charge excessive, mais un investissement vital.

La commission adopte l'amendement.

Les amendements II-CF427, II-CF1655 et II-CF1824 tombent.

Contre l'avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission adopte l'amendement II-CF1653 de M. Fabrice Roussel.

Amendement II-CF1530 de M. François Gernigon

M. François Gernigon (HOR). Dans les années 1960 et 1970, le plan « 1 000 piscines » a eu pour objet de favoriser la construction de bassins afin de développer l'apprentissage de la nage. Les piscines sont des lieux essentiels, notamment dans le tissu rural. Toutefois, ces équipements sont aujourd'hui obsolètes et très énergivores ; ils représentent des coûts insupportables pour les petites collectivités. Dans le Maine-et-Loire, en milieu rural, deux piscines ont déjà fermé et deux sont sur le point de connaître le même sort, car les collectivités tiennent à bout de bras leur restauration. Or, rappelons-le, 500 enfants sont victimes de noyades chaque année. Il est donc essentiel de maintenir cet apprentissage, surtout en milieu rural.

À cette fin, il est urgent de créer un fonds spécifique dédié à la rénovation ou à la reconstruction des piscines. L'objectif est d'accompagner les collectivités par l'octroi de subventions pouvant couvrir jusqu'à 80 % des investissements nécessaires, à la condition que ceux-ci favorisent la production et l'autoconsommation d'énergies vertes et une bonne utilisation de l'eau. Le Gouvernement devra préciser ces critères. Pour financer ce fonds, je vous propose de transférer 50 millions d'euros du programme *Expertise, information géographique et météorologie* vers le programme, nouvellement créé, *Rénovation écologique des piscines rurales*. Cette somme permettra de mener de premières études en 2025, sur la base desquelles nous pourrions accompagner les collectivités dans le projet de loi de finances pour 2026.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis défavorable. L'État n'a pas pour mission d'accompagner directement, par un fonds spécifique, la rénovation de piscines, laquelle relève d'abord de la responsabilité des collectivités territoriales. Cela étant, nous avons abondé tout à l'heure le fonds vert à hauteur de 1,5 milliard, ce qui permettra de rénover les équipements sportifs communaux.

L'amendement est retiré.

Amendement II-CF1630 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement fait écho à une proposition de loi que nous venons de déposer, qui vise à renforcer le contrôle et la sécurité des sites industriels.

Nous avons tous en mémoire l'incendie de Lubrizol, en 2013, survenu dans mon département de la Seine-Maritime. Nous proposons la création d'une autorité de contrôle et de surveillance de l'ensemble des sites Seveso. À l'heure actuelle, cette surveillance est assurée en partie par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), mais elle est insuffisante. Nous proposons de doter cette nouvelle autorité d'un budget de 40 millions.

Contre l'avis de M. Tristan Lahais, rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur spécial David Amiel, la commission rejette l'amendement II-CF558 de M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis.

Amendements II-CF557 de Mme Anne Stambach-Terreiroir et II-CF1157 de Mme Sandrine Rousseau (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis favorable. Il serait en effet utile de créer un fonds destiné à soutenir les refuges pour les cétacés marins.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1826 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Cet amendement vise à créer un fonds, doté d'une enveloppe relativement modeste – 2,5 millions –, pour favoriser l'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte. Nous proposons de créer à cette fin un nouveau programme, intitulé *Fonds d'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte*. Les experts sont formels : nous ne sommes pas prêts et nous devons nous armer financièrement pour faire face aux conséquences de ce phénomène. Le Cerema nous a d'ailleurs alertés au sujet de la baisse de ses moyens. L'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd) et l'Inspection générale de l'administration (IGA) soulignent, quant à elles, que les inventaires du Cerema à 2050 et le calibrage des règles d'accompagnement proposées par la mission conduisent à une évaluation à 250 millions d'euros sur les 25 prochaines années.

La commission rejette l'amendement.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux explications de vote des rapporteurs spéciaux sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Au vu des amendements adoptés, notamment du rétablissement du fonds vert et des aides en faveur des énergies renouvelables et des mobilités durables, nous donnerons un avis favorable sur ces crédits.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Ce soir, nous avons entendu beaucoup d'éloges à l'égard de la politique d'Élisabeth Borne et de Gabriel Attal au sujet du fonds Vert, du pass rail, du leasing ou du bonus écologique, pour ne citer que ces dispositifs. Je regrette toutefois que ces compliments n'aient pas été exprimés aussi fortement lors de l'examen des

PLF précédents. Au terme de nos travaux, les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* ont connu une augmentation de 11 à 12 milliards – on ne parvenait d’ailleurs plus à voter les amendements, faute de crédits disponibles. Je le regrette, car on avait obtenu des avancées. S’agissant du bonus écologique, nous étions nombreux à dire que la copie initiale n’était pas satisfaisante. Las, les montants auxquels nous sommes parvenus sont complètement déraisonnables, ce qui me conduit à émettre un avis défavorable.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Concernant le programme *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, je me félicite que les crédits de la SNSM aient été rétablis. Toutefois, mon amendement ne représentait que 3 millions d’euros, qui pèsent peu face aux milliards qui ont été dépensés. Si je suis satisfait des crédits du programme 205, j’émettrai un avis défavorable sur les crédits de la mission.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Nous étions partis de peu et sommes arrivés à un petit peu plus : je pense, par exemple, au ticket climat, à l’AFITF, aux SERM et à l’ART. Je regrette toutefois que les amendements relatifs au transport ferroviaire n’aient pas été adoptés alors qu’ils ne faisaient que reprendre les promesses faites par le précédent gouvernement. Même si nous n’avons pas obtenu une victoire complète et que cela ne correspond pas au programme que nous aurions pu appliquer si nous étions au Gouvernement – et que nous mènerons quand nous y serons –, j’émettrai un avis favorable sur les crédits de la mission.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Matthias Renault (RN). Nous ne pouvons pas voter un budget qui a été détricoté à coups de milliards d’euros.

M. David Amiel (EPR). Pour les raisons que j’ai précédemment exposées, nous voterons contre ces crédits.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Nous avons réussi à gagner non pas 12 mais 15 milliards d’euros et voterons, en conséquence, pour ce budget.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Nous avons augmenté de nombreux crédits en faveur de la transition écologique, qu’il s’agisse du fonds vert, du train, de l’aide à l’achat de véhicules électriques ou du chèque énergie, pour ne citer que ces exemples. Nous avons réparé un certain nombre de dégâts mais aussi investi en faveur de la transition écologique. Nous voterons pour ces crédits.

Mme Véronique Louwagie (DR). On a assisté à un détricotage complet de la mission. Les programmes relatifs à l’énergie étaient abondés à hauteur de 9,5 milliards d’euros, le programme *Infrastructures et services de transports* était doté de 6,7 milliards, le programme *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, quant à lui, était financé à hauteur de 353 millions. La mission *Écologie, développement et mobilité durables*, dans son ensemble, se voyait attribuer 20,5 milliards d’euros. Or, il semblerait que 15 milliards d’euros supplémentaires aient été votés, ce qui représente un montant démesuré au regard du niveau des programmes – un certain nombre d’amendements n’ont d’ailleurs pas pu être défendus, faute de crédits. Nous voterons donc contre les crédits de la mission.

Mme Julie Laernoës (EcoS). Nous avons voté un certain nombre d’amendements importants, même si nous n’avons pas pu obtenir tout ce que nous souhaitions – nous pouvons nourrir des regrets, en particulier, au sujet du fonds Chaleur. L’esquisse du Gouvernement était très préoccupante, puisqu’on avait l’impression que c’était à l’écologie que l’on faisait

porter une grande partie de l'austérité budgétaire. Compte tenu de l'augmentation substantielle des crédits en faveur de politiques essentielles, comme le chèque énergie ou le fonds vert, nous voterons en faveur de ce budget.

M. Didier Padey (Dem). Le déséquilibre notable, de l'ordre de 15 milliards d'euros, auquel on est parvenu nous conduira à voter contre ces crédits.

M. le président Éric Coquerel. Nous avons retreicoté un budget. Si l'on met de côté le transfert obligatoire aux producteurs d'énergie renouvelable, le budget de l'écologie était en diminution de 16 %, laquelle s'ajoutait aux annulations de crédits de 2024, notamment sur le fonds vert. Monsieur Amiel, nous avons approuvé non pas la politique de Mme Borne, mais, pour ainsi dire, ses effets d'annonce, notamment dans le domaine ferroviaire. Nous avons voté des crédits de 3 milliards d'euros en faveur du rail, mais il n'y avait pas eu la moindre amorce de la nouvelle donne ferroviaire à 100 milliards – ce constat peut aussi être dressé pour les trains de nuit, le fret et d'autres mesures dans le domaine des transports.

En matière écologique, nous aurions pu faire mieux encore. Qu'il s'agisse du fonds vert, des opérateurs – dont on a évité, pour certains, une diminution catastrophique de la dotation –, des canalisations en eau, du fonds Chaleur ou encore de l'isolation thermique, les crédits votés étaient indispensables. Pour reprendre un terme qui a été employé, ce qui est « déraisonnable », c'est de ne pas prendre des dispositions de nature à atténuer le réchauffement climatique, alors que l'on annonce une augmentation de la température de la Terre de 3,1 degrés d'ici à 2100. Les crédits que nous avons obtenus sont presque à la hauteur des enjeux. Pour ma part, je voterai en faveur de ce budget.

*La commission adopte les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables **modifiés**.*

Article 45 et état G : Objectifs et indicateurs de performance

Amendements II-CF2111, II-CF2113, II-CF2114 et II-CF2109 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Ces amendements, qui ne coûtent rien, permettent de mesurer les performances en matière écologique, ce qui nous manque peut-être, parfois, pour convaincre.

L'amendement II-CF2111 vise à créer un indicateur de performance pour mesurer la satisfaction des usagers à l'égard des services de transport nationaux, concernant le confort, l'accessibilité et la qualité du service.

L'amendement II-CF2113 a pour objet de mesurer la résilience des infrastructures ferroviaires et routières face aux événements climatiques. Ces informations nous permettraient d'anticiper les évolutions et d'adopter des dispositions législatives et financières pour y remédier avant d'arriver à une situation catastrophique – si l'augmentation de la température moyenne atteignait 4 degrés, nous ne serions plus sur cette planète pour en parler.

L'amendement II-CF2114 vise à instaurer un indicateur mesurant la réduction des émissions de CO₂ par mode de transport. Il ne suffit pas, en effet, de s'assigner des objectifs

de baisse de ces émissions d'ici à 2030 ou à 2050, encore faut-il pouvoir les mesurer et s'assurer que les engagements pris sont respectés.

L'amendement II-CF2109 a pour objet de mesurer l'impact des petits projets d'infrastructures – dont le montant n'excède pas 20 millions d'euros – pour réaliser au meilleur coût des projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transport. La question se pose en particulier pour les zones rurales et peu denses. Bien que ces projets représentent des investissements modestes, ils jouent un rôle stratégique en matière d'accessibilité des territoires et contribuent à réduire les inégalités en facilitant l'accès aux services essentiels. Des annonces ont été faites récemment au sujet d'un mouvement potentiel de gilets jaunes, qui pourraient à nouveau s'affirmer sur ces questions.

La commission adopte successivement les amendements.

Amendement II-CF854 de M. Damien Girard

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Avis défavorable. Nous ne sommes pas certains de comprendre le sens que vous voulez donner à ce nouvel indicateur. De surcroît, il existe déjà un objectif de performance intitulé « Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement ».

La commission rejette l'amendement.

Article 60 : Réforme du chèque énergie

Amendements de suppression II-CF2405 de la commission des affaires économiques, II-CF2510 de la commission du développement durable, II-CF559 de Mme Claire Lejeune, II-CF1584 de Mme Julie Laernoës, II-CF1618 de M. Denis Fégné et II-CF1771 de Mme Marie-Noëlle Battistel

M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF2405 vise à supprimer l'article 60, car il n'assure pas l'attribution automatique du chèque énergie. Sa suppression n'entraînerait pas pour autant le retour à l'automatisme. Aussi, j'invite le Gouvernement à trouver une solution pour revenir au versement automatique.

Mme Julie Laernoës (EcoS). Nous savions que l'automatisme allait disparaître lors de la suppression de la taxe d'habitation. Le Gouvernement savait depuis sept ans qu'il fallait réformer les modalités d'attribution du chèque énergie. Le non-recours des personnes précaires à ce chèque et à d'autres aides est très élevé. La réforme impose la saisie, sur une plateforme numérique, du numéro de livraison de l'électricité, du numéro fiscal et de toute une série de justificatifs, dont on sait bien que, dans un certain nombre de cas, ils ne seront pas fournis. C'est pourquoi nous proposons de supprimer l'article. Nous demandons au Gouvernement de revenir avec une copie satisfaisante pour permettre l'automatisme du versement du chèque énergie.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Je partage les propos de M. Laisney. Nous nous trouvons dans une situation paradoxale, puisque, depuis que la taxe d'habitation a été supprimée, on ne peut plus bénéficier de l'automatisme, la base de données sur laquelle on

s'appuyait pour délivrer le chèque énergie ayant disparu. On ne peut pas se fonder uniquement sur les déclarations fiscales puisque le foyer fiscal, au sens de la direction générale des finances publiques (DGFIP) et de la déclaration de l'impôt sur le revenu, ne recouvre pas la même réalité que le ménage, au sens du chèque énergie : c'est notamment la question de la cohabitation qui est en jeu. Il faut donc trouver une solution. Cela étant, il ne me paraît pas satisfaisant de supprimer l'article et de dire au Gouvernement qu'il n'a qu'à revenir avec une solution. En notre qualité de législateurs, nous sommes coresponsables de la politique publique : lorsque nous supprimons des articles, il nous revient de proposer d'autres possibilités. Pour cette raison, je serai défavorable à la suppression de l'article. Je travaille, personnellement, sur cette question, et j'invite tous les collègues qui réfléchissent sur le sujet à ce que nous mettions nos forces en commun pour élaborer le mécanisme le plus automatique possible, afin de lutter contre le non-recours. Le Gouvernement a beaucoup avancé sur le versement à la source concernant d'autres aides sociales. C'est un chantier essentiel sur le plan de la justice

*La commission **adopte** les amendements.*

*En conséquence, l'article 60 est **supprimé** et les amendements II-CF1719, II-CF806 et II-CF620 **tombent**.*

Après l'article 60

Amendement II-CF1512 de M. Jean-Luc Fugit

M. Jean-Luc Fugit (EPR). Cet amendement vise à réformer en profondeur l'encadrement des actifs de production d'électricité renouvelable, en permettant à ceux qui se trouvent sous complément de rémunération ou contrat d'obligation d'achat de basculer en cours de vie vers les contrats de gré à gré, aussi dénommés PPA. En effet, compte tenu des investissements massifs qui y sont liés, la défossilisation de l'industrie française exige que les acteurs puissent sécuriser leur approvisionnement électrique à long terme. Or les PPA sont très peu développés sur le marché de l'électricité français, ce qui bloque la structuration de projets et l'engagement d'investissements pourtant essentiels pour atteindre nos objectifs climatiques et industriels à l'horizon 2030-2035. Par la construction de ce nouveau dispositif, nous pourrions créer en France un marché compétitif pour les industriels électro-intensifs grâce à un plafonnement du prix. Nous apporterons également de la stabilité au marché de l'électricité français en faisant échapper une part des volumes d'électricité renouvelable à l'exposition aux fluctuations du marché de gros.

*Suivant l'avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF2108 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'amendement vise à interdire le financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers par l'AFITF afin de réorienter les crédits vers les infrastructures durables. Loin de résoudre les problèmes de mobilité, les projets

routiers ou autoroutiers aggravent la dépendance à la voiture individuelle, augmentent les émissions de gaz à effet de serre et participent à l'artificialisation des sols.

Les financements de l'AFITF doivent être cohérents avec nos engagements climatiques et plus conformes aux attentes des citoyens.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Les amendements identiques II-CF430 de M. Sylvain Carrière et II-CF662 de Mme Marie Pochon **tombent**, de même que l'amendement II-CF673 de Mme Lisa Belluco.*

Amendement II-CF623 de Mme Lisa Belluco

M. Nicolas Thierry (EcoS). L'amendement a pour objet d'interdire aux agences de l'eau de financer les mégabassines. Actuellement, elles prennent en charge la moitié du coût des projets. À raison de 4 millions par bassine et 300 construites ou en construction, cela représente près de 600 000 euros d'argent public provenant essentiellement des redevances dont s'acquittent les particuliers. Nous payons collectivement pour que certains s'approprient l'eau et l'argent public.

Le Gouvernement a déposé un amendement visant à opérer une ponction de 130 millions sur les agences de l'eau. Nous y sommes totalement opposés tant il va à rebours du plan Eau présenté par le Président de la République. Si l'amendement venait malheureusement à être adopté, autant que les crédits restants servent à protéger les cours d'eau ainsi qu'à fournir une eau potable à tous les Français et non à déployer des mégabassines.

*Suivant l'avis de la rapporteure spéciale, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF431 de M. Sylvain Carrière

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Il s'agit de demander un état des lieux annuel de l'activité de fret ferroviaire en France incluant une analyse du lien entre les investissements publics et la quantité de marchandises transportées par kilomètre.

La casse du fret ferroviaire est en cours : après l'ouverture à la concurrence, le plan de discontinuité achèvera de tuer Fret SNCF, sans qu'à aucun moment un bilan ne soit tiré des décisions qui ont été prises. Il est grand temps de s'y arrêter.

La part du fret ferroviaire n'a jamais été aussi faible alors qu'il s'agit du mode de transport le plus écologique. La faute en incombe à l'État qui ne soutient pas suffisamment cette alternative aux camions pour le transport de marchandises.

*Suivant l'avis de la rapporteure spéciale, la commission **adopte** l'amendement.*

Budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*

Article 43 et état C : Crédits des budgets annexes

Amendement II-CF435 de Mme Clémence Guetté

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Il est impératif de lutter contre les nuisances générées par le trafic aérien aux abords des aéroports.

Dans ma circonscription de Seine-et-Marne qui longe l'aéroport Charles-de-Gaulle, mes administrés perdent jusqu'à trois ans d'espérance de vie à cause de ces nuisances. Le seuil de tolérance des organismes aux mouvements annuels d'avions, fixé à 250 000, a été largement dépassé depuis plusieurs années : nous sommes à 440 000. Comme si cela ne suffisait pas, le trafic est censé augmenter, y compris la nuit. Un couvre-feu serait un minimum. On sait que c'est principalement sur le sommeil que le bruit des avions a des effets néfastes.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je suis favorable à l'amendement mais ne serait-il pas plus pertinent d'affecter à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) les crédits que vous destinez à la création d'un nouvel organisme, puisqu'elle exerce les mêmes missions ?

Je suis parfaitement consciente des difficultés que vivent les riverains d'aéroports. Tous les députés de circonscriptions accueillant des aéroports sont d'ailleurs sollicités.

L'Agence de la transition écologique (Ademe) avait estimé à 6,1 milliards d'euros le coût sanitaire du trafic aérien à cause duquel plus de 2 millions de nos concitoyens sont exposés à des niveaux sonores supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

M. Carlos Martens Bilongo (LFI-NFP). Force est de constater que l'ACNUSA ne fonctionne pas. J'ai été élevé dans un bruit permanent. Seule une nouvelle entité dédiée pourra aider véritablement les riverains qui n'ont jamais eu droit au silence.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'ACNUSA est dédiée au contrôle des nuisances aéroportuaires. Qu'elle ne fonctionne pas, j'en conviens puisque depuis le mois d'avril, elle n'a plus de directeur. Or les sanctions que peut prendre l'ACNUSA ne peuvent pas l'être en l'absence de directeur.

La commission adopte l'amendement.

La commission adopte les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens modifiés.

Compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale

La commission adopte les crédits du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale non modifiés.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL

Électricité de France (EDF)*

- M. Luc Rémont, président-directeur général
- M. Bertrand Le Thiec, directeur des affaires publiques
- M. Xavier Girre, directeur exécutif groupe en charge de la direction performance, impact, investissements et finance

Commission de régulation de l'énergie (CRE)

- Mme Emmanuelle Wargon, présidente
- Mme Lydie Cieutat, directrice de la communication et des relations institutionnelles
- Mme Gwenaëlle Pot, chargée des relations institutionnelles

Syndicat des énergies renouvelables (SER)

- M. Jules Nyssen, président
- M. Alexandre Roesch, délégué général
- Mme Elodie Saillard, responsable juridique et affaires institutionnelles
- M. Alexandre de Montesquiou, consultant, en charge des relations parlementaires

Agence nationale de l'habitat (ANAH)

- Mme Mancret-Taylor Valérie, directrice générale
- M. Antonin Valiere, responsable des relations institutionnelles

Réseau de transport d'électricité (RTE)*

- M. Xavier Piechaczyk, président du directoire
- Mme Jennifer Lormier, conseillère du président
- Philippe Pillevesse, directeur des relations institutionnelles

Stellantis*

- M. Jean-Pascal Viatte, délégué affaires publiques
- Mme Sandrine Bouvier, directrice e-mobilité

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

- Mme Patricia Blanc, directrice générale déléguée
- M. Laurent Pichard, secrétaire général

Cleantech for France*

- Mme Célia Agostini, directrice
- M. Jules Besnainou, directeur exécutif Europe
- M. Tristan Beucler, policy officer

Contributions écrites

Renault*

- M. Nicolas Tcheng, responsable des relations institutionnelles

PFA – Plateforme automobile

- Mme Louise d’Harcourt, responsable des affaires publiques et parlementaires

** Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique*