



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° 17

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :**

**PAYSAGE, EAU ET BIODIVERSITÉ**

**PRÉVENTION DES RISQUES**

**EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE**

**CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT ET DES MOBILITÉS DURABLES**

**FONDS D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS  
LES TERRITOIRES**

Rapporteurs spéciaux : M. TRISTAN LAHAIS ET MME EVA SAS

Députés

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DES RAPPORTEURS SPÉCIAUX</b> ....	5
<b>DONNÉES CLÉS</b> .....	7
<b>INTRODUCTION</b> .....	11
<b>I. LE PROGRAMME 113 : PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ</b> .....	13
<b>II. LE PROGRAMME 159 : EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE</b> .....	18
<b>III. LE PROGRAMME 181 : PRÉVENTION DES RISQUES</b> .....	22
<b>IV. LE PROGRAMME 217 : CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES</b> .....	28
<b>V. LE PROGRAMME 380 : FONDS D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS LES TERRITOIRES</b> .....	32
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	37
<b>PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX</b> .....	95

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

À cette date, 34 % des réponses relatives à la mission étaient parvenues à la commission des finances.



## PRINCIPALES OBSERVATIONS DES RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Les programmes 113, 159, 181, 217 et 380 regroupent les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables contribuant à l'adaptation aux conséquences du dérèglement climatique, notamment l'information géographique et météorologique, la prévention des risques et le Fonds vert, ainsi que les politiques de l'eau et de la protection de la biodiversité, et les rémunérations des personnels du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques.

Les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 représentent 6,5 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 6,6 milliards d'euros en crédits de paiement (CP), soit près d'un tiers des crédits de la mission Écologie, développement et mobilités durables. **Les AE diminuent de près de 20 %** par rapport à 2024 et les CP augmentent très légèrement, de 0,4 %. **La forte réduction des AE s'explique par la diminution de près de 60 % des AE du programme 380, qui porte le Fonds vert** et représente 15 % des AE du bloc des programmes 113, 159, 181, 217 et 380.

Le plafond d'emplois du ministère augmente de 23,21 ETPT (équivalents temps plein travaillé) mais cette augmentation s'explique principalement par l'effet en année pleine de la mise en œuvre du schéma d'emplois de 2024. Si le schéma d'emplois 2024 prévoyait une augmentation des effectifs, **le schéma d'emplois pour 2025 ne prévoit aucune augmentation, malgré les besoins croissants de la transition écologique.**

En effet, les rapporteurs spéciaux jugent que **les moyens alloués aux politiques de l'écologie sont encore très loin des enjeux de l'adaptation au changement climatique.** En particulier, la prévention des risques liés aux inondations, au retrait-gonflement des argiles et au recul du trait de côte n'est pas correctement prise en compte. Après une revalorisation par voie d'amendement de la dotation du Fonds de prévention des risques naturels majeurs (dit « Fonds Barnier ») en 2024, qui l'a portée à 225 millions d'euros en AE et à 220 millions d'euros en CP dans la loi de finances initiale pour 2024, cette dotation a été reconduite à l'identique dans le PLF 2025. Pourtant, la part de la prime payée par les assurés au titre de la garantie contre les catastrophes naturelles (dite surprime « CatNat ») reversée à l'État pour financer ce fonds est beaucoup plus importante : en 2023 déjà, 73 millions manquaient à la budgétisation du Fonds Barnier et demeuraient dans le budget général. Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, la surprime « CatNat » passera de 12 à 20 %. France Assureurs a indiqué aux rapporteurs spéciaux qu'il estimait ainsi que son rendement, pour la part revenant à l'État, devrait être égal à 450 millions d'euros, soit le double de ce qui est actuellement prévu en autorisations d'engagement, dans le PLF 2025. Les annonces du Premier Ministre proposant de relever la budgétisation du fonds

à 300 millions d'euros en AE pour 2025, par amendement au PLF, sonnent donc faux aux oreilles des rapporteurs spéciaux, qui demandent que la budgétisation respecte le rendement estimé pour l'État de la surprime « CatNat » payée par tous les assurés, soit 450 millions d'euros. Les rapporteurs spéciaux souhaitent également souligner que les budgets permettant de protéger la biodiversité sur le territoire national sont en baisse.

De plus, les réductions d'effectifs qui ont eu lieu au cours 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. Il faut en effet rappeler que des opérateurs majeurs pour la gestion des risques climatiques comme Météo France ou le Cerema ont perdu respectivement 19 % et 18 % de leurs effectifs en 10 ans, entre 2014 et 2024, avec 611 ETPT de moins à Météo France, et 571 ETPT de moins au Cerema. Par ailleurs, cette baisse contribue à réduire les moyens venant en appui des collectivités territoriales, alors qu'elles ne disposent déjà pas suffisamment d'ingénierie territoriale.

Alors que les Français sont soumis à des épisodes météorologiques et climatiques entraînant des dommages croissants, les rapporteurs invitent à **renforcer la prévention et à sécuriser le modèle financier de l'indemnisation** des catastrophes naturelles en coordination avec les acteurs assurantiels.

Enfin, les annulations massives qui ont affecté, au cours de l'exercice 2023, **le Fonds vert** et la réduction drastique des autorisations d'engagement dont il dispose dans le projet de loi de finances pour 2025, font peser des inquiétudes sur les missions qu'il porte comme la rénovation thermique des écoles, les mobilités du quotidien ou la lutte contre les îlots de chaleur. Les rapporteurs spéciaux rappellent que le montant des autorisations d'engagement du Fonds vert était de 2,49 milliards d'euros dans la loi de finances initiale pour 2024, et qu'il n'est désormais plus que de 1 milliard d'euros dans le projet de loi de finances 2025, soit une baisse brutale de 60 %. Cette réduction drastique est d'autant plus grave qu'il s'agit du principal outil de l'État à destination des collectivités territoriales pour le financement de leurs actions d'adaptation au changement climatique.

Une plus grande lisibilité des budgets dédiés à l'adaptation est d'ailleurs nécessaire pour assurer la maîtrise des enjeux de l'adaptation.

Il apparaît que **l'État n'est pas préparé à anticiper et à affronter budgétairement les enjeux de l'adaptation au changement climatique.**

En conséquence, en commission, les rapporteurs spéciaux ont appelé à donner un avis défavorable à l'adoption des crédits des programmes 113, 159, 181, 217 et 380 de la mission Écologie, développement et mobilité durables tels que prévus par le projet de loi de finances pour 2025 proposé par le Gouvernement.

## DONNÉES CLÉS

Les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 représentent 6,5 milliards d’euros en autorisations d’engagement (AE) et 6,6 milliards d’euros en crédits de paiement (CP). Les AE diminuent de près de 20 % par rapport à 2024 et les CP augmentent très légèrement, de 0,4 %. La forte réduction des AE s’explique par la diminution de près de 60 % des AE du programme 380, qui porte le Fonds vert et représente 15 % des AE du bloc des programmes 113, 159, 181, 217 et 380.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES PROGRAMMES 113, 159, 181, 217 ET 380 DE LA MISSION ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

(en millions d’euros)

Programmes de la mission	Autorisations d’engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution (en %)	LFI 2024	PLF 2025	Évolution (en %)
113 – Paysages, eau et biodiversité	577,95	441,27	– 23,65 %	511,97	445,59	– 12,97 %
159 – Expertise, information géographique et météorologie	515,55	519,34	+ 0,74 %	515,55	519,34	+ 0,74 %
181 – Prévention des risques	1 356,95	1 311,73	– 3,33 %	1 358,58	1 308,67	– 3,67 %
217 – Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, du développement et de la mobilité durables	3 103,52	3 226,37	+ 3,96 %	3 095,64	3 215,31	+ 3,87 %
380 – Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires	2 499,00	1 000,00	– 59,98 %	1 124,00	1 142,92	+ 1,68 %
<b>Total</b>	<b>8 052,97</b>	<b>6 498,70</b>	<b>– 19,30 %</b>	<b>6 605,74</b>	<b>6 631,83</b>	<b>+ 0,39 %</b>
<b>Part des programmes 113, 159, 181, 217 et 380 dans le budget de la mission Écologie</b>	33,41 %	29,80 %	-	30,56 %	32,34 %	-
<b>Budget total de la mission Écologie</b>	<b>24 103,11</b>	<b>21 809,49</b>	<b>– 9,52 %</b>	<b>21 618,03</b>	<b>20 504,44</b>	<b>– 5,15 %</b>

Source : commission des finances d’après le projet de loi de finances pour 2025.

Le programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* représente un peu plus de 0,4 milliard d’euros soit 2 % des AE et des CP de la mission. Les AE diminuent de près de 24 % par rapport à 2024 et les CP, de près de 13 %. Cette diminution s’explique principalement par la baisse des crédits de l’action 7 « Gestion des milieux et biodiversité » qui représente environ 95 % des AE et des CP du programme. Les AE de cette action diminuent brutalement de 25 % par rapport à 2024 et les CP, de près de 15 %.

Le **programme 181 – Prévention des risques** représente plus de 1,3 milliard d’euros en AE et en CP soit 6 % des crédits de la mission. Les AE et les CP diminuent de près de 4 % par rapport à 2024. Cette baisse s’explique par la réduction du périmètre du programme, qui n’inclut plus l’action 9 « Contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection », qui représentait un peu plus de 0,07 milliard d’euros en AE et en CP. (Les crédits relatifs à cette action relèvent désormais du programme 235 « Sûreté nucléaire et radioprotection »). Le montant des AE et des CP alloués aux actions restant dans le programme représente 1,3 milliard d’euros et augmente de près de 2 % par rapport à 2024.

Le programme **217 – Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, du développement et de la mobilité durables** représente plus de 3,2 milliards d’euros en AE et en CP soit environ 15 % des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Le montant des AE et des CP augmente légèrement, de 4 % par rapport à 2024, ce qui s’explique notamment par une augmentation des dépenses de fonctionnement et de personnel.

Le **programme 380 – Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires** représente environ 1 milliard d’euros en AE et en CP, soit 5 % des AE et 6 % des CP de la mission. Si le montant des CP augmente de près de 2 % par rapport à 2024, par contre, le montant des AE diminue de manière très significative de près de 60 % par rapport à 2024.

Le plafond d’emplois augmente de 23,21 ETPT (équivalents temps plein travaillé) mais cette augmentation s’explique principalement par l’effet en année pleine de la mise en œuvre du schéma d’emplois de 2024. Si le schéma d’emplois 2024 prévoyait une augmentation des effectifs, le schéma d’emplois pour 2025 ne prévoit aucune augmentation alors que les besoins sont grandissants.

Les programmes de la mission *Écologie, développement et mobilités durables* entrant dans le champ du rapport spécial financent de nombreux opérateurs.

Le principal opérateur du programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* est l’**Office français de la biodiversité (OFB)**. Sa subvention pour charges de service public passe de 102,76 millions d’euros d’AE et de CP en 2024 à 118,87 millions d’euros d’AE et de CP en 2025. Cette hausse contribue notamment au financement des actions de la Stratégie nationale biodiversité. En 2025, 3 045 ETPT sont prévus pour l’OFB, effectif identique à celui de 2024 et le schéma d’emplois de l’OFB pour 2025 est nul.

Trois opérateurs relèvent du programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* : le **Cerema, l’IGN et Météo France**. La subvention pour charges de service public du Cerema diminue de 2 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 et passe de 197 millions d’euros à 193 millions d’euros en AE comme en CP. Compte tenu de cette baisse, mais aussi de l’évolution structurelle de ses charges, le Cerema accuse un besoin de

financement de près de 11 millions d'euros pour espérer atteindre l'équilibre budgétaire, et continuer à remplir les missions cruciales qu'il effectue pour outiller les collectivités territoriales face au dérèglement climatique. Outre ses guides méthodologiques, l'opérateur apporte en effet son appui aux collectivités territoriales et aux services de l'État en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, de mobilités, d'infrastructures, mais aussi en matière de mouvements de terrain et d'inondations, et sur des sujets environnementaux complexes (eau, bruit, qualité de l'air, biodiversité, nature en ville, mer et recul du trait de côte, entre autres). Ses effectifs restent stables par rapport à 2024 (2 642 ETPT) malgré la montée en charge de ces enjeux, et ce, alors que le plafond d'emplois a connu une baisse de plus de 18 % (571 ETPT) entre 2014 et 2024.

La subvention pour charges de service public de l'IGN augmente de près de 5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 et passe de 92 millions d'euros à près de 97 millions d'euros, en AE et en CP. En revanche, les effectifs baissent légèrement, pour atteindre 1 478 ETPT, ce qui correspond à un schéma d'emploi négatif (de 7 ETP).

Enfin, la subvention pour charges de service public de Météo France augmente d'un peu plus de 1 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 et passe de 207 millions d'euros à 210 millions d'euros en AE et en CP. Ses effectifs augmentent légèrement, pour atteindre 2 737 ETPT, ce qui correspond à un schéma d'emplois positif (de + 5 ETP). Il s'agit d'une évolution bien faible au regard de l'effondrement des effectifs de cet opérateur au cours des dix dernières années : entre 2014 et 2024, le plafond d'emplois de Météo France est passé de 3 243 ETPT à 2 632 ETPT, ce qui correspond à une réduction de près de 19 % (611 ETPT) en dix ans.

**L'Ademe**, qui est le principal opérateur du programme 181 – *Prévention des risques*, voit augmenter de 3 % sa subvention pour charges de service public, qui passe de 0,88 milliard d'euros à 0,91 milliard d'euros en AE et en CP tandis que ses effectifs restent stables, à 1 365 ETPT.

Les ressources et les effectifs de **l'École nationale des Ponts et Chaussées** et de **l'École nationale des travaux publics de l'État**, qui sont les deux opérateurs relevant du programme 217 – *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie*, restent globalement stables en 2025.



## INTRODUCTION

Les programmes 113, 159, 181, 217 et 380 regroupent les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* dédiés à l'adaptation au changement climatique, et en particulier les crédits alloués aux politiques de l'eau et de la protection de la biodiversité, à l'information géographique et météorologique, à la prévention des risques, au Fonds vert et aux rémunérations des personnels du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques.

Comme l'a rappelé la Cour des comptes dans son rapport sur *La situation et les perspectives des finances publiques* rendu public en juillet 2024<sup>(1)</sup>, il est établi qu'au niveau mondial, le coût de l'inaction climatique est supérieur, à terme, au coût de l'action. En effet, dans un scénario d'atteinte coordonnée de la neutralité carbone au niveau mondial à l'horizon 2050, l'impact du réchauffement climatique demeurerait important, mais plus faible qu'à politique inchangée, selon le *Network for Greening the Financial System* (NGFS), au niveau mondial<sup>(2)</sup>. La différence avec le scénario d'inaction climatique va croissant : le coût macroéconomique du réchauffement climatique atteindrait dans le cas d'une action mondiale coordonnée – 3,6 points de PIB en 2030 et – 4,2 points de PIB en 2050, contre respectivement – 5,1 et – 9,0 points de PIB en continuant au rythme actuel. Pour ce qui est de la France, l'Ademe, citée dans le rapport de juillet 2024 de la Cour des comptes, estime l'impact du réchauffement climatique à environ – 2 points de PIB en 2030 et – 4,5 points de PIB en 2050 dans un scénario de statu quo climatique<sup>(3)</sup>. Il est donc urgent d'agir, non seulement pour maintenir l'habitabilité de la planète, mais aussi pour assurer la durabilité de notre économie.

Les besoins de financement sont désormais bien documentés pour l'atténuation du réchauffement climatique. Les dernières estimations de besoins d'investissements additionnels s'établissent dans une fourchette comprise entre 93 et 110 milliards d'euros par an en 2030 (chiffres englobant les investissements à réaliser par les pouvoirs publics, les entreprises et les ménages), pour la France. Compte tenu des moindres investissements dans les alternatives carbonées et des mesures de sobriété, le coût net de l'atténuation est estimé entre 63 et 80 milliards d'euros.<sup>(4)</sup> Si les coûts de l'adaptation au changement climatique n'ont encore fait l'objet que de peu de travaux, ils ont été néanmoins évalués a minima par l'institut I4CE à 2,3 milliards d'euros d'investissements publics additionnels dans l'étude de juin 2022 *Se donner les moyens de s'adapter aux conséquences du changement climatique en France : de combien parle-t-on ?* qui porte sur 18 mesures d'adaptation prioritaires et

---

(1) *Cour des comptes, La situation et les perspectives des finances publiques de 2024, juillet 2024*, p. 131-134, disponible sur : [https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-07/20240715-RSPFP-2024\\_0.pdf](https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2024-07/20240715-RSPFP-2024_0.pdf).

(2) NGFS *Climate Scenarios for Central Banks and supervisors – Phase IV*, NGFS, novembre 2023.

(3) *Cour des comptes, La situation et les perspectives des finances publiques de 2024, juillet 2024*, p. 132.

(4) *Ibid.* p. 113-118.

qui doit être actualisée dans les prochains mois <sup>(1)</sup>. Le rapport produit par Selma Mahfouz et Jean Pisani-Ferry pour France Stratégies sur *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, de mai 2023, identifiait quant à lui un besoin de 3 milliards d'euros supplémentaires en 2030, investissements privés compris, afin de couvrir les dépenses liées à l'adaptation <sup>(2)</sup>. Les rapporteurs spéciaux **jugent que les moyens alloués aux politiques de l'écologie sont encore très loin des enjeux de l'adaptation** au changement climatique.

Cela rend d'autant plus problématique la baisse des crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 prévue par le projet de loi de finances pour 2025. Ces programmes, concourant pour partie à la politique d'adaptation au changement climatique, représentent **6,5 milliards d'euros** en autorisations d'engagement (AE) et 6,6 milliards d'euros en crédits de paiement (CP). Les AE diminuent de près de 20 % par rapport à 2024 et les CP augmentent très légèrement, de 0,4 %.

Cette baisse des crédits est d'autant plus préoccupante que **l'exécution des crédits prévus par la loi de finances initiale pour 2024 a été affectée par d'importants gels et annulations**. Le décret du 21 février 2024<sup>(3)</sup> a annulé 640,88 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 570,58 millions d'euros de crédits de paiement sur les programmes faisant l'objet du présent rapport. En outre, ces programmes ont fait l'objet de surgels en cours d'exécution et le montant de la réserve de précaution pour cet ensemble de programmes représentait 514,45 millions d'euros en autorisations d'engagement et 89,32 millions d'euros en crédits de paiement à la mi-août 2024.

La forte réduction des autorisations d'engagement s'explique par la diminution de près de 60 % des autorisations d'engagement du programme 380, qui porte le Fonds vert. Les annulations et surgels massifs qui ont affecté au cours de l'exercice 2024 le **Fonds vert** <sup>(4)</sup> et la réduction drastique des autorisations d'engagement dont il dispose dans le projet de loi de finances pour 2025 font peser des inquiétudes sur les missions qu'il porte comme la rénovation thermique des écoles, les mobilités du quotidien ou la lutte contre les îlots de chaleur. Les rapporteurs spéciaux rappellent que le montant des autorisations d'engagement du Fonds vert était de 2,49 milliards d'euros dans la loi de finances initiale pour 2024, et qu'il n'est désormais plus que de 1 milliard d'euros dans le projet de loi de finances 2025. Cette réduction drastique est d'autant plus grave qu'il s'agit du principal outil de l'État à destination des collectivités territoriales pour le

---

(1) Cité dans *Ibid*, p. 86.

(2) Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz, *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, Rapport à la Première ministre, mai 2023, disponible sur :

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/2023-incidences-economiques-rapport-pisani-5juin.pdf>.

(3) Décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits.

(4) Le décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits a annulé 0,5 milliard d'euros d'autorisations d'engagement et 0,43 milliard d'euros de crédits de paiement sur le programme 380. Par ailleurs, les autorisations d'engagement du programme ont fait l'objet de surgels et le montant de la réserve de précaution correspondant était de 0,4 milliard d'euros à la mi-août 2024.

financement de leurs actions d'adaptation au changement climatique. La réduction drastique soulève d'autant plus d'interrogations que l'institut I4CE estime à 11 milliards d'euros d'investissements supplémentaires par an et en moyenne d'ici à 2030 par rapport à 2022, les besoins d'investissement des collectivités en faveur du climat dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'énergie <sup>(1)</sup>.

Enfin, le **schéma d'emplois** du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques pour 2025 ne prévoit aucune augmentation. Or, les réductions d'effectifs qui ont eu lieu au cours 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. Par ailleurs, cela contribue à réduire le nombre d'interlocuteurs des collectivités territoriales, qui ne disposent déjà pas suffisamment d'ingénierie territoriale.

**Il apparaît que l'État n'est pas préparé à anticiper et à affronter budgétairement les enjeux de l'adaptation au changement climatique.** En conséquence, en commission, les rapporteurs spéciaux ont appelé à donner un avis défavorable à l'adoption des crédits des programmes 113, 159, 181, 217 et 380 de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* tels que prévus par le projet de loi de finances pour 2025 proposé par le Gouvernement.

## **I. LE PROGRAMME 113 : PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ**

Le programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* est le support des politiques de l'eau, de la biodiversité, de la protection du littoral, des milieux marins et des paysages. Ces politiques contribuent à restaurer et à protéger les écosystèmes et paysages emblématiques des territoires ainsi qu'à renforcer l'adaptation au changement climatique et à atténuer ses effets.

Les crédits du programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* s'élèvent à **441,27 millions d'euros en autorisations d'engagement** et à **445,59 millions d'euros en crédits de paiement** en 2025 et représentent **2 %** des autorisations d'engagement et des crédits de paiement **de la mission *Écologie, développement et mobilité durables***.

Les autorisations d'engagement **diminuent** de près de 24 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elles étaient de 577,95 millions d'euros. Les crédits de paiement diminuent de près de 13 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 511,97 millions d'euros. Les rapporteurs s'inquiètent particulièrement des conséquences de ces baisses massives des crédits, alloués notamment à la protection de la biodiversité sur le territoire français.

---

(1) I4CE, *Panorama des financements climat des collectivités locales*, septembre 2024, disponible sur : <https://www.i4ce.org/publication/panorama-financements-climat-collectivites-locales/>.

Au sujet de cette baisse significative, les agents du ministère auditionnés notent que « la loi de finances 2024 a permis de rêver un mois, avant les coupes annoncées à la mi-février ». Un changement de cap incompréhensible pour les rapporteurs spéciaux, et pourtant confirmé par ce projet de loi de finances.

Le programme 113 ne comprend aucune dépense de titre 2 mais seulement des dépenses de fonctionnement, d'investissement et d'intervention. Il comprend **trois actions**, dont les crédits évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 113 PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ  
EN 2025 PAR RAPPORT À 2024**

*(en millions d'euros)*

Actions	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025
<i>Action 01 – Sites, paysages, publicité</i>	10,14	11,01	+ 8,66 %	9,34	12,25	+ 31,06 %
<i>Action 02 – Innovation, territorialisation et contentieux</i>	9,59	11,87	+ 23,81 %	9,59	12,77	+ 33,25 %
<i>Action 07 – Gestion des milieux et biodiversité</i>	558,23	418,38	– 25,05 %	493,04	420,57	– 14,70 %
<b>Total programme 113</b>	<b>577,95</b>	<b>441,27</b>	<b>– 23,65 %</b>	<b>511,97</b>	<b>445,59</b>	<b>– 12,97 %</b>

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

Les crédits de l'**action 7 « Gestion des milieux et biodiversité »** représentent 95 % des autorisations d'engagement et 94 % des crédits de paiement du programme. Les politiques financées par l'action 7 poursuivent trois objectifs : conserver et restaurer les populations d'espèces animales et végétales les plus menacées ou présentant des enjeux particuliers et améliorer le bien-être de la faune sauvage captive ; développer le réseau des espaces à protection réglementaire afin de garantir une meilleure protection des espèces et des écosystèmes sur le territoire national ; inciter à la gestion durable des espaces naturels. L'action 7 contribue également à la mise en œuvre de la Stratégie nationale biodiversité 2030 <sup>(1)</sup>, du « Varenne de l'eau » <sup>(2)</sup> et du « plan Eau ». <sup>(3)</sup>

(1) Cette stratégie traduit l'engagement de la France au titre de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies de 1992. Elle couvre les années 2022 à 2030 et succède à deux premières stratégies qui ont couvert respectivement les périodes 2004-2010 et 2011-2020

(2) Le Gouvernement a présenté les conclusions du Varenne de l'eau le mardi 1<sup>er</sup> février 2022. Elles mettent en place une feuille de route opérationnelle permettant de répondre aux enjeux de gestion de l'eau et d'adaptation au changement climatique auquel l'activité agricole est confrontée.

(3) Le plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau a été présenté le 30 mars 2023. Ce plan est articulé autour de trois axes : « organiser la sobriété pour tous les acteurs », « optimiser la disponibilité de la ressource » et « préserver la qualité de l'eau ». Il comprend 53 mesures telles que l'établissement d'un plan de sobriété en eau pour toutes les filières économiques, la mise en place dans chaque grand bassin versant d'un plan d'adaptation au changement climatique, l'obligation d'installation de compteurs avec télétransmission des volumes prélevés pour tous les prélèvements importants, le soutien à la récupération des eaux de pluies de toiture des bâtiments agricoles, la lutte contre les fuites d'eau, la mise aux normes des

Les **autorisations d'engagement** de l'action 7 représentent 418,38 millions d'euros en 2025 et **baissent de 25 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 (où elles étaient de 558,23 millions d'euros). Les **crédits de paiement** représentent 420,57 millions d'euros en 2025 et baissent de près de 15 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 (où ils étaient de 493,04 millions d'euros). Cette baisse est d'autant plus préoccupante que le « plan eau » devait être doté de 475 millions d'euros par an grâce à une augmentation des redevances exigées par les agences de l'eau. Comme les rapporteurs spéciaux l'ont constaté au cours des auditions, des efforts ont été faits pour sécuriser la trajectoire budgétaire du plan, en particulier avec la mise en œuvre de la loi de finances initiale pour 2024<sup>(1)</sup>. Cependant, la réforme des financements n'a pas été achevée et a été reportée. On peut donc s'inquiéter de la stabilité financière du plan. C'est pourquoi les rapporteurs spéciaux se réjouissent que la commission des finances soit revenue sur la réduction prévue par le projet de loi de finances et ait même fixé une trajectoire financière plus ambitieuse en adoptant leur amendement II-CF229, qui augmente les crédits de l'action 7 de 475 millions d'euros.

Les rapporteurs spéciaux s'inquiètent également de savoir comment le Gouvernement compte « inverser, sur terre comme en mer, l'érosion de la biodiversité », comme le prévoit le projet annuel de performances <sup>(2)</sup>, quand les moyens chutent autant. Les associations environnementales et de représentants des collectivités territoriales rappelaient ainsi en audition qu'il n'y a actuellement pas les moyens, dans les outre-mer par exemple, de mesurer l'état de la biodiversité marine actuelle. Comment peut-on dès lors prétendre à l'inversion tout en baissant les moyens alloués ?

**La politique de la biodiversité est mise en œuvre par les opérateurs** placés sous la tutelle de la direction de l'eau et de la biodiversité du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques.

Le **principal opérateur** du programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* est l'**OFB (Office français de la biodiversité)**. Issu du rapprochement de l'Agence française pour la biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, l'OFB a été créé le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ses missions, définies par l'article L. 131-9 du code de l'environnement, recouvrent notamment :

- la police de l'environnement et la police sanitaire ;
- la gestion et la restauration d'espaces naturels ;
- le développement de la connaissance, de la recherche et de l'expertise sur les espèces et les milieux ;

---

*stations d'épuration prioritaires ou encore la mise en place d'un plan de gestion de la sécurité sanitaire des eaux pour tous les captages.*

(1) Loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

(2) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 166.

– l’appui scientifique, technique et financier à la conception et à la mise en œuvre des politiques de l’eau et de la biodiversité.

**La subvention pour charges de service public de l’OFB augmente** et passe de 102,66 millions d’euros à 117,64 millions d’euros en 2025. Cette hausse est liée à la reconduction en 2025 de la somme de 10 millions d’euros qui avait été allouée en supplément au cours de l’année 2024 à l’OFB, notamment pour payer les engagements pris en 2024 pour financer la cartographie de la biodiversité des territoires à travers les atlas de la biodiversité communale<sup>(1)</sup>. **Le plafond d’emplois** prévu par le projet de loi de finances pour 2025 est de 2 775 ETPT (équivalents temps plein travaillé<sup>(2)</sup>), et reste donc identique à celui prévu par la loi de finances initiale pour 2024<sup>(3)</sup>. Le schéma d’emplois associé est nul. L’OFB joue également un rôle dans le financement des infrastructures pour l’eau potable et l’assainissement en Outre-mer. À ce titre les rapporteurs spéciaux souhaitent souligner les besoins cruciaux de plusieurs de ces départements en termes de qualité d’infrastructures, de problèmes liés aux ressources ou encore à la qualité de l’eau, ce qui nécessite des moyens importants.

Les rapporteurs spéciaux soulignent également la proposition formulée par les associations environnementales en audition de créer une « task force » ou une agence rattachée à l’OFB dotée de 10 ETPT, qui pourrait permettre de réellement traquer les importations et exportations illégales d’animaux et de végétaux. Les moyens actuellement mis en œuvre pour lutter contre ces phénomènes semblent en effet dérisoires.

**D’autres opérateurs** reçoivent également des financements du programme 133 – *Paysages, eau et biodiversité*, **pour un montant bien moindre que l’OFB**. Leurs effectifs, plus réduits que ceux de l’OFB, sont stables.

Les **parcs nationaux**<sup>(4)</sup> reçoivent en 2025 un financement en provenance du programme 113 de **3,67 millions d’euros en crédits de paiement**. Le plafond d’emplois des parcs nationaux reste stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, et est de 858 ETPT<sup>(5)</sup>. Le schéma d’emplois associé est nul pour 2025.

Le **Conservatoire de l’espace littoral et des rivages lacustres**<sup>(6)</sup> bénéficie d’un financement de **0,5 million d’euros** de la part du programme.

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 171.

(2) *À la différence de l’ETP, l’ETPT permet d’inclure dans le décompte la durée de la période de travail des agents sur l’année civile. Un agent qui travaille à 80 % entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 décembre représente  $1 \times 0,8 \times 8 \text{ mois} = 0,53 \text{ ETPT}$ .*

(3) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 185.

(4) *Les parcs nationaux ont été institués par la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960 relative à la création de parcs nationaux.*

(5) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 187-188.

(6) *Le Conservatoire de l’espace littoral et des rivages lacustres est établissement public national à caractère administratif qui a été créé par la loi n° 75-602 du 10 juillet 1975 portant création du conservatoire de l’espace littoral et des rivages lacustres pour conduire une politique foncière de sauvegarde des espaces naturels dans les cantons côtiers et les communes riveraines des lacs de plus de 1 000 hectares.*

Le principal financement du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est issu d'une taxe affectée, la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel. Le produit versé au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est plafonné et s'élève à 40 millions d'euros depuis la loi de finances initiale pour 2022 <sup>(1)</sup>. Le plafond d'emplois du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres augmente et passe de 170 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024 à 179 ETPT dans le projet de loi de finances pour 2025. Cette évolution s'explique par une mesure de périmètre liée à la dissolution du Syndicat mixte littoral normand et à la création d'une délégation de droit commun en Normandie. Par contre, le schéma d'emploi est nul en 2025 <sup>(2)</sup>.

**L'établissement public du Marais poitevin** <sup>(3)</sup> bénéficie d'une subvention pour charges de service public de **0,6 million d'euros** dans le projet de loi de finances pour 2025, identique à celle prévue par le projet de loi de finances pour 2024. Son plafond d'emplois est stable et reste à 9 ETPT en 2025 <sup>(4)</sup>.

Enfin, il faut évoquer **les agences de l'eau**, qui ont été créées par la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution. Les six agences de l'eau sont des établissements publics à caractère administratif établis dans chaque bassin ou groupement de bassins qui sont chargés de mettre en œuvre les schémas d'aménagement et de gestion des eaux. Il s'agit d'opérateurs du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires rattachés au programme 113 mais leurs ressources ne proviennent pas du programme 113. Elles proviennent de taxes affectées dont l'article 46 de la loi de finances pour 2012 <sup>(5)</sup> fixe un plafond annuel, qui est d'un peu moins de 2,35 milliards d'euros depuis 2024 <sup>(6)</sup>. **Le plafond d'emplois des agences de l'eau diminue de 3 ETP**. Il passe de 1 563 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024 à 1 560 ETPT en 2025 et le schéma d'emplois associé diminue de 3 ETP <sup>(7)</sup>.

Les rapporteurs spéciaux invitent par ailleurs à ce sujet à questionner le modèle de financement de la gestion de la ressource en eau. Selon AMORCE, auditionnée dans le cadre de la préparation du rapport, 2 à 3 milliards d'euros d'investissements manqueraient chaque année pour assurer une gestion saine de la ressource en eau, qui est soumise à de fortes pollutions comme les substances per-ou polyfluoroalkyles (PFAS), les composés plastiques, les médicaments ou les détergents, dont les producteurs ne participent pas à la gestion de l'eau. Il paraît

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 179 ; loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

(2) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 180.

(3) *L'Établissement public du Marais poitevin a été créé par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Il s'agit d'un établissement public de l'État qui est en charge de la gestion de l'eau et de la biodiversité sur la zone humide du Marais poitevin et son bassin-versant.*

(4) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 182.

(5) *Loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012*.

(6) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 176.

(7) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 177.

invraisemblable et injuste que pour une ressource aussi vitale, les principaux pollueurs ne soient pas mieux mis à contribution.

## II. LE PROGRAMME 159 : *EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE*

Le programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* porte les crédits de financement d’un service et de trois opérateurs qui agissent dans le champ de l’expertise environnementale : le commissariat général au développement durable (CGDD), le centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (Cerema), l’Institut national de l’information géographique et forestière (IGN) et Météo France.

Les crédits du programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* s’élèvent à **519,34 millions d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement** dans le projet de loi de finances pour 2025 et représentent **2 %** des autorisations d’engagement et **3 %** des crédits de paiement **de la mission *Écologie, développement et mobilité durables***.

Les autorisations d’engagement et les crédits de paiement **progressent d’un peu plus de 0,7 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 515,55 millions d’euros.

Le programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* ne comprend aucune dépense de titre 2 mais seulement des dépenses de fonctionnement et d’intervention. Il comprend **quatre actions**, dont les crédits évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 159 *EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE* EN 2025 PAR RAPPORT À 2024

(en millions d’euros)

Actions	Autorisations d’engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025
<i>10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable</i>	18,96	18,84	– 0,60 %	18,96	18,84	– 0,60 %
<i>11 – Études et expertise en matière de développement durable</i>	197,04	193,63	– 1,73 %	197,04	193,63	– 1,73 %
<i>12 – Information géographique et cartographique</i>	92,29	96,81	+ 4,89 %	92,29	96,81	+ 4,89 %
<i>13 – Météorologie</i>	207,26	210,07	+ 1,35 %	207,26	210,07	+ 1,35 %
<b>Total programme 159</b>	<b>515,55</b>	<b>519,34</b>	<b>+ 0,73 %</b>	<b>515,55</b>	<b>519,34</b>	<b>+ 0,73 %</b>

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

**L'action 10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable** est dotée en 2025 de 18,84 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et représente **4 % des crédits du programme**. Il s'agit principalement de dépenses de fonctionnement (18,84 millions d'euros) qui servent notamment à la réalisation d'études <sup>(1)</sup>.

**L'action 11 – Études et expertise en matière de développement durable** est dotée en 2025 de 193,63 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et représente **37 % des crédits du programme**.

L'action 11 est intégralement constituée de la subvention pour charges de service public du Cerema. Le Cerema est un établissement public à caractère administratif qui a été créé par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports. Cet établissement est un centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaires qui apporte son concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des politiques publiques en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Il élabore en particulier des guides méthodologiques faisant référence et apporte son appui aux collectivités territoriales et aux services de l'État en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, de mobilités, d'infrastructures (en particulier les routes et les ponts), mais également en matière de mouvements de terrain et d'inondations, et sur des sujets environnementaux comme l'eau, le bruit, la qualité de l'air, la biodiversité, la nature en ville, et enfin les sujets liés à la mer et au littoral, c'est-à-dire les ports, la navigation fluviale, la pollution des navires, ou encore le recul du trait de côte. Cette expertise est donc indispensable à l'action publique en matière de lutte contre la pollution et de prévention des risques climatiques.

Le Cerema est aussi à l'origine de l'expérimentation MACH (maison confortée par humidification), menée de 2016 à 2020, sur une maison des années 1960 sinistrée à la suite de l'épisode de sécheresse de 2015. Les résultats observés durant ces quatre années de sécheresses intenses sont satisfaisants, tant en termes de stabilisation d'ouverture des fissures existantes que d'absence d'apparition de nouvelles fissures. Les programmes développés depuis doivent permettre une généralisation des solutions de prévention innovantes (MACH Series, MACH + et RGA prevent), que les rapporteurs spéciaux invitent à encourager, à financer et à généraliser, alors qu'en France hexagonale, plus de 10,4 millions de maisons individuelles sont potentiellement très exposées au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux.

**La subvention pour charges de service public du Cerema diminue de près de 2 %** et passe de 197,04 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2024 à 193,63 millions d'euros en 2025. Au-delà de cette baisse de crédits de 4,3 millions de la subvention pour charges de service public (SCSP), le CEREMA doit faire face à des dépenses

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 211.*

obligatoires nouvelles non compensées pour 4,1 millions d'euros (dont 1,5 million d'euros de dépenses pour la mise en place d'une mutuelle pour les agents, et un million d'euros au titre du transfert des routes nationales aux régions), à un « repyramidage de ses effectifs » (une restructuration des emplois de l'opérateur vers des profils plus qualifiés, et donc plus onéreux) pour un montant de 2,5 millions d'euros, ce qui porte le besoin total à 11 millions d'euros pour que la situation de l'établissement, à peine à l'équilibre en opérations courantes en 2024, ne se dégrade pas. Compte tenu de l'effort budgétaire imposé aux collectivités territoriales par le présent projet de loi de finances, il paraît illusoire d'espérer que le Cerema atteigne l'équilibre budgétaire par le développement de ses recettes propres en lien avec les prestations servies aux collectivités. La diminution de la subvention du Cerema pourrait donc avoir pour conséquence de contraindre celui-ci à réduire son investissement annuel dans le programme « Ponts », mis en place pour accompagner les communes dans les rénovations indispensables des plus fragilisés des 63 000 ponts de France. Rappelons que 400 ponts ont déjà dû être fermés dans l'attente de travaux.

Sur ce sujet, les rapporteurs spéciaux regrettent que la commission des finances n'ait donc pas adopté leur amendement II-CF1832 qui proposait d'allouer au Cerema 11 millions d'euros de crédits supplémentaires. Revenir sur la baisse de subvention du Cerema est en effet indispensable pour éviter la remise en cause de l'avancée du programme « Ponts » indispensable à l'aménagement du territoire.

Le plafond d'emplois reste stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2024 et représente 2 520 ETPT <sup>(1)</sup>. Cette absence d'augmentation pose question car le Cerema a connu une forte réduction d'effectifs ces dernières années. En effet, le plafond d'emplois du Cerema est passé de 3 091 ETPT en 2014 à 2 520 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024<sup>(2)</sup>, ce qui représente une baisse de plus de 18 % (571 ETPT) en dix ans.

**L'action 12 – Information géographique et cartographique** est dotée en 2025 de 96,81 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et représente environ **19 % des crédits du programme 159**. L'action 12 est constituée de la subvention pour charges de service public de l'IGN. L'IGN est un établissement public à caractère administratif dont le cadre juridique et économique est fixé par le décret n° 2011-1371 du 27 octobre 2011. L'IGN a notamment pour vocation de décrire, d'un point de vue géométrique et physique, la surface du territoire national et l'occupation de son sol ainsi que d'élaborer et de mettre à jour l'inventaire permanent des ressources forestières nationales. **Sa subvention pour charges de service public augmente de près de 5 %** et passe de 92,29 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2024 à 96,81 millions d'euros en 2025.

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 226.*

(2) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 226.*

Le **plafond d'emplois diminue** de 7 ETPT et passe de 1 422 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024 à 1 415 ETPT en 2025 <sup>(1)</sup>. Les rapporteurs spéciaux jugent que **cette évolution est d'autant plus regrettable** que le plafond d'emplois de l'IGN n'a cessé de diminuer ces dernières années. Il est passé de 1 622 ETPT en 2014 à 1 422 en 2024 <sup>(2)</sup>, ce qui représente une baisse de 12 % (200 ETPT) en dix ans.

L'**action 13 – Météorologie** est dotée en 2025 de 210,07 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et représente **40 % des crédits du programme**. L'action 13 est intégralement constituée de la subvention pour charges de service public de Météo France. Météo France est un établissement public créé en 1993, dont les missions recouvrent la sécurité météorologique des personnes et des biens, la fourniture du service météorologique à la navigation aérienne, l'appui météorologique aux forces armées, l'élaboration et la diffusion des connaissances relatives aux évolutions passées et futures du climat. **Sa subvention pour charges de service public augmente d'un peu plus de 1 %**. Elle passe de 207,26 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2024 à 210,07 millions d'euros en 2025.

Le **plafond d'emplois** passe de 2 632 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024 à 2 637 ETPT en 2025, soit une **augmentation de 5 ETPT**. L'évolution du plafond d'emploi correspond à un schéma d'emplois de + 5 ETP <sup>(3)</sup>. Cette augmentation est toutefois loin de compenser la réduction drastique des emplois que Météo France a subi ces dernières années. Ainsi, entre 2014 et 2024, le plafond d'emplois de Météo France est passé de 3 243 ETPT à 2 632 ETPT <sup>(4)</sup>, ce qui correspond à une réduction de près de 19 % (611 ETPT) en dix ans.

En s'appuyant sur les opportunités permises par les progrès techniques, les efforts de rationalisation budgétaire de Météo France ont conduit à une restructuration en profondeur de son réseau territorial. Au cours d'une première phase, entre 2012 et 2016, la moitié de ses implantations territoriales ont été supprimées. En 2010, Météo France comptait 3 457 ETP travaillant sur 183 sites dans l'Hexagone et en Outre-mer. Entre 2012 et 2017, l'établissement a réalisé un resserrement territorial en réduisant notamment le nombre de ses implantations départementales qui sont passées de 108 implantations opérationnelles à 55. L'établissement comptait alors 2 939 ETP. La baisse des effectifs et des implantations s'est poursuivie entre 2018 et 2022 pour atteindre 2 535 ETP fin 2022 soit – 24 % par rapport à 2012. Météo France dispose désormais de 39 implantations pérennes dans l'Hexagone.

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 229.

(2) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 229.

(3) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 232.

(4) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 232.

Or les possibilités de rationalisation semblent désormais épuisées, et cet opérateur a besoin de recruter des agents et d'investir dans l'intelligence artificielle, dans des outils de production, de transmission et d'archivage des données moins obsolètes (certains, comme « Transmet », datant des années 1990) et pour contribuer au troisième plan national d'adaptation au changement climatique. La capacité à répondre à des demandes d'augmentation du niveau de service sur certains aéroports, par exemple en Polynésie française, comme le lui demande le Gouvernement, nécessiterait, elle aussi, des renforts. Aussi, l'augmentation de 5 ETPT semble dérisoire pour les rapporteurs spéciaux au vu des besoins de Météo-France.

On notera que les élèves de l'École nationale de la météorologie <sup>(1)</sup> étant inclus dans le plafond d'emplois de Météo France, leur période de scolarité constitue une contrainte supplémentaire qui pèse sur le schéma d'emploi de l'établissement.

Les dépenses d'investissement nécessaires notamment à l'acquisition d'un nouveau supercalculateur, dont le coût avoisinera 350 millions d'euros au total, pour 2027, laissent entrevoir un besoin de soutien important de l'État dans les années à venir. Les premiers investissements significatifs vont être engagés en 2025, pour un montant de 7,4 millions d'euros, et l'appel d'offres sera lancé en fin d'année. Il permettra d'avoir une meilleure visibilité sur le budget requis à l'issue du premier tour du dialogue compétitif (prévu pour avril 2025). Les incertitudes sur les coûts restent élevées, en particulier sur le niveau des redevances (concurrence réduite et forte demande de processeurs graphiques, et performance réelle des nouvelles options techniques) et le coût de l'énergie.

### III. LE PROGRAMME 181 : *PRÉVENTION DES RISQUES*

Le programme 181 – *Prévention des risques* porte notamment les crédits des politiques publiques relatives à la prévention des risques (risques naturels ou industriels) ainsi que les politiques de lutte contre les pollutions.

Ses crédits s'élèvent à **1,31 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement** dans le projet de loi de finances pour 2025 et représentent **6 %** des autorisations d'engagement et des crédits de paiement **de la mission *Écologie, développement et mobilité durables***.

Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement **diminuent de près de 4 %** par rapport au projet de loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 1,36 milliard d'euros. **Cette baisse s'explique par la réduction du périmètre**

---

(1) L'École nationale de la météorologie est un établissement français d'enseignement supérieur qui assure la formation initiale d'ingénieurs et de techniciens, météorologistes spécialistes des sciences et techniques météo climatiques, qui exerceront leur activité professionnelle dans le domaine de l'observation, de la prévision et du conseil météorologiques, de l'étude du climat, de son évolution et de ses impacts, des services climatiques, de la diffusion et de la commercialisation de données et d'informations météo climatiques, depuis la recherche et le développement jusqu'au maintien en conditions opérationnelles d'équipements variés.

**du programme**, qui n’inclut plus l’action 9 « Contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection », qui représentait un peu plus de 0,07 milliard d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement (Les crédits relatifs à cette action relèvent désormais du programme 235 *Sûreté nucléaire et radioprotection*). Le montant des autorisations d’engagement et des crédits de paiement alloués aux actions restant dans le programme représente 1,3 milliard d’euros et augmente de près de 2 % par rapport à 2024.

Le programme 181 – *Prévention des risques* ne comprend que des dépenses de fonctionnement, d’investissement et d’intervention. Il comprend **six actions**, dont les crédits évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 181 PRÉVENTION DES RISQUES  
EN 2025 PAR RAPPORT À 2024**

*(en millions d’euros)*

Actions	Autorisations d’engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025
<i>Action 01 – Prévention des risques technologiques et des pollutions</i>	70,52	65,32	– 7,37 %	72,46	67,26	– 7,18 %
<i>Action 10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques</i>	37,80	37,80	-	37,80	37,80	-
<i>Action 11 – Gestion de l’après-mine et travaux de sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites</i>	42,07	42,89	+ 1,95 %	42,07	42,89	+ 1,95 %
<i>Action 12 – Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie</i>	879,00	908,15	+ 3,32 %	879,00	908,15	+ 3,32 %
<i>Action 13 – Institut national de l’environnement industriel et des risques</i>	32,07	32,57	+ 1,56 %	32,07	32,57	+ 1,56 %
<i>Action 14 – Fonds de prévention des risques naturels majeurs</i>	225,00	225,00	-	220,00	220,00	-
<b>Total programme 181</b>	<b>1 356,95</b>	<b>1 311,73</b>	<b>– 3,33 %</b>	<b>1 358,58</b>	<b>1 308,67</b>	<b>– 3,67 %</b>

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

**L’action 1 – Prévention des risques technologiques et des pollutions** représente **5 % des crédits du programme**, soit 65,32 millions d’euros en autorisations d’engagement et 67,26 millions d’euros en crédits de paiement. Elle finance la lutte contre les pollutions générées par les installations industrielles et agricoles ainsi que les mesures visant à prévenir les accidents et à en réduire les éventuelles conséquences. Elle met en œuvre les dispositifs de contrôle pour la prévention des accidents et des émissions diffuses, liés notamment aux installations classées pour la protection de l’environnement, aux explosifs et au transport de matières dangereuses. Elle participe au pilotage d’une partie du plan interministériel d’avril 2024 visant à réduire les risques liés aux PFAS, suite à l’adoption de l’amendement n°II-CD133 au projet de loi de finances pour 2024 <sup>(1)</sup> qui était porté

(1) <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/amendements/1680C/CION-DVP/CD133>.

par notre collègue Nicolas Thierry et le groupe Écologiste et qui avait été conservé par le Gouvernement lorsqu’il avait fait usage de l’article 49-3 de la Constitution. Les autorisations d’engagement et les crédits de paiement pour cette action sont réduits de 7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils représentaient respectivement 70,52 millions d’euros et 72,46 millions d’euros. Les rapporteurs spéciaux soulignent la nécessité de poursuivre les études concernant les risques liés aux PFAS, la prise en charge de ce risque restant très incomplète au regard de ses conséquences potentielles sur la santé humaine.

**L’action 10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques** finance les politiques visant à assurer la sécurité des personnes et des biens face à des catastrophes naturelles telles que les inondations, les submersions marines, les mouvements de terrain, les avalanches, les feux de forêt, *etc.* Elle est dotée de 37,80 millions d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement en 2025, montant qui reste stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2024. Elle représente **3 % du programme**.

**L’action 11 – Gestion de l’après-mine et travaux de sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites** est dotée en 2025 de 42,89 millions d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement et représente **3 % des crédits du programme**. Ce montant augmente de près de 2 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où il était de 42,07 millions d’euros. Ces financements permettent notamment d’identifier les anciens sites miniers à risque, d’évaluer et de cartographier les risques, de les porter à la connaissance des communes concernées et de mettre en œuvre les plans de prévention des risques miniers et, lorsque les risques le nécessitent, des mesures d’expropriation.

Par ailleurs, dans le cadre de cette action, une subvention pour charge de service public de 32,34 millions d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement est versée à GEODERIS, organisme d’expertise dont les missions consistent notamment à cartographier les aléas présentés par les anciennes exploitations minières sur le territoire national et à assister les directions régionales de l’environnement, de l’aménagement et du logement pour l’évaluation des dossiers d’arrêt de travaux présentés par les exploitants et pour l’analyse des risques et la détermination des mesures de mise en sécurité nécessaires quand l’exploitant est défaillant ou a disparu. GEODERIS compte 22 ETPT en 2025, chiffre en réduction de deux ETPT par rapport à 2024. Les personnels de GEODERIS sont des personnels mis à disposition par le BRGM (bureau de recherches géologiques et ministères) et l’INERIS contre remboursement. Ces emplois sont comptabilisés dans les effectifs de ces organismes <sup>(1)</sup>.

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 297.

**L'action 12 – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie** supporte la subvention pour charge de service public versée à l'Ademe. Elle représente 908,15 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement en 2025, soit **près de 70 % des crédits du programme**. En 2025, les crédits alloués à l'Ademe **augmentent de près de 3 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 879 millions d'euros. L'Ademe est un établissement public à caractère industriel et commercial qui a été créé par la loi du 19 décembre 1990 <sup>(1)</sup>. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil au service des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des entreprises et du grand public. Elle contribue également au financement de projets de recherche, d'études et d'investissements en matière de gestion et de valorisation des déchets, de préservation des sols, d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, de qualité de l'air, d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à ses effets. Le **plafond d'emplois de l'Ademe est de 1 100 ETPT**, ce qui correspond à une augmentation de 35 ETPT par rapport à 2024 <sup>(2)</sup>.

Néanmoins, les rapporteurs spéciaux restent dubitatifs quant aux montants communiqués par le projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2025. Pour 2024, l'action 12 renseignait également les montants des budgets gérés et fléchés par cet opérateur, ce qui n'est plus le cas. Ce constat est également regretté par AMORCE, qui a indiqué aux rapporteurs spéciaux que « ce montant de 908 millions d'euros pour cette année ne correspond pas aux autorisations d'engagement de l'Ademe au titre des fonds qu'elle gère mais est destinée davantage à couvrir les subventions que devra verser l'Ademe effectivement en 2025 (pour des engagements déjà pris les années précédentes) ». L'association propose ainsi la création d'une ligne budgétaire claire et contrôlable par les parlementaires au regard des objectifs fixés dans le code de l'énergie, dans les programmations pluriannuelles de l'énergie successives et dans le code de l'environnement. Celle-ci permettrait donc d'avoir accès au détail des engagements et crédits de paiement qui sont permis à l'Ademe pour l'année suivante au titre des Fonds chaleur et de l'économie circulaire.

**L'action 13 – Institut national de l'environnement industriel et des risques** recouvre la subvention pour charge de service public de l'INERIS. L'INERIS est un établissement public à caractère industriel et commercial qui a été créé par le décret n° 90-1089 du 7 décembre 1990. Il s'agit d'un organisme d'expertise qui intervient en matière de prévention des risques naturels et industriels et environnementaux, hors nucléaire et radioprotection. L'action 13 est dotée de 32,57 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement en 2025 et représente **2 % des crédits du programme**. Les crédits augmentent de plus de 1,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de

---

(1) Loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

(2) Projet annuel de performances pour 2025, p. 294.

32,07 millions d'euros. Le **plafond d'emplois augmente** également et passe de 489 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2024 à 494 ETPT en 2025 <sup>(1)</sup>. Mais cela ne compense pas les nombreuses réductions d'effectifs qui ont eu lieu ces dernières années. En effet, le plafond d'emplois de l'INERIS est passé de 566 ETPT en 2014 à 489 ETPT en 2024, ce qui correspond à une réduction de 77 ETPT.

Dans ce contexte de dix ans de baisse ininterrompue du plafond d'emplois et de stabilité de la subvention, l'INERIS a réalisé en 2019 une revue des missions qui a conduit l'institut à arrêter certaines de ses activités. À titre d'exemple, l'INERIS a dans ce contexte focalisé son expertise sur les risques liés à l'après-mine et abandonné celle sur les risques liés à l'activité minière. L'activité d'appui aux politiques publiques est cependant toujours en tension en 2024 avec des sollicitations qui se sont accrues en 2022, en lien notamment avec l'appui aux situations d'urgence, les questions environnement santé, les nouvelles énergies et la cybersécurité. Les rapporteurs spéciaux s'inquiètent de ces arbitrages budgétaires qui poussent l'opérateur à ne pas investir des sujets de recherche dont la société pourrait avoir grandement besoin pour mener à bien sa transition et son adaptation.

L'INERIS a demandé une hausse de son plafond d'emplois qui a ainsi été porté à 487 en 2023 puis à 489 ETPT en 2024 avec une perspective d'augmentation au total de 13 ETPT entre 2022 et 2027, dont 5 en 2025. Les rapporteurs encouragent à amplifier largement cet effort, car en 2024, le niveau de sollicitation s'est encore accru, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action ministériel sur les PFAS dans lequel l'INERIS est très fortement impliqué, mais aussi pour le bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels (BEA-RI) en lien par exemple avec des expertises sur des accidents impliquant des batteries.

**L'action 14 – Fonds de prévention des risques naturels majeurs représente 17 % des crédits du programme.** Elle supporte le financement du Fonds de prévention des risques naturels majeurs dit « Fonds Barnier » qui a été créé par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Ce fond, qui était auparavant abondé par un prélèvement obligatoire de 12 % sur la prime payée par les assurés au titre de la garantie contre les catastrophes naturelles (dite surprime CatNat), a été intégré au budget général de l'État à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il permet de soutenir des mesures de prévention ou de protection des personnes et des biens exposés aux risques naturels majeurs. Il peut être mobilisé par les collectivités territoriales, les petites entreprises, les particuliers, les établissements publics fonciers et les services de l'État afin de garantir la préservation des vies humaines et de mettre en place des démarches de prévention des dommages.

---

(1) Rapport annuel de performance 2025 de la mission Écologie, développement et mobilité durables, p. 299.

**La dotation du fonds** prévue pour 2025 par le présent projet est de **225 millions d’euros** en autorisations d’engagement et de 220 millions d’euros en crédits de paiement, montants identiques à ce que prévoyait la loi de finances initiale pour 2024.

Ce montant est **notoirement insuffisant**. Une augmentation serait d’autant plus légitime qu’il y a **une déconnexion entre le montant alloué au fonds et les recettes issues de la surprime CatNat**. Rappelons que 12 % des recettes issues de la surprime CatNat sont reversées pour financer la prévention des risques. Or comme le rappelle un rapport sénatorial de mai 2024 sur le régime d’indemnisation des catastrophes naturelles : *« il est impossible de passer sous silence la déconnexion entre les recettes de la taxe sur la surprime CatNat et le montant du fonds Barnier : l’année dernière, 200 millions d’euros en crédits de paiement étaient affectés au fonds, tandis que le produit de la taxe était de 273 millions d’euros »*<sup>(1)</sup>. Plus important encore, pour 2025, France Assureurs annonce un rendement espéré de la part « Prévention des Risques » de la surprime CatNat de 450 millions d’euros, son taux évoluant pour passer au 1<sup>er</sup> janvier 2025 de 12 à 20 %.

Le Premier ministre a d’ailleurs annoncé le 25 octobre 2024 que le Fonds de prévention des risques naturels majeurs serait augmenté de 75 millions d’euros<sup>(2)</sup>, ce qui porterait son montant à 300 millions d’euros. Les rapporteurs spéciaux jugent qu’il faut toutefois être plus ambitieux et regrettent que la commission des finances ait repoussé leur amendement II-CF1827 visant à augmenter significativement les crédits de ce fonds, alors que 150 millions d’euros d’autorisations d’engagement manquent encore dans la budgétisation qui est faite par l’État. Les rapporteurs notent que l’objectif qui doit être retenu est bien de mieux indemniser les Français subissant des dommages et de développer massivement notre politique de prévention et de culture des risques appelés « naturels » – mais en réalité conséquents au dérèglement climatique. Par ailleurs, il est à noter que **le champ des risques couverts par le fonds ne s’étend, ni au retrait-gonflement des argiles, ni au recul du trait de côte**, et que des fonds de prévention des risques complémentaires devraient être mis en place pour la prise en charge de ces risques spécifiques. Si ceux-ci ne mettent pas en jeu la vie humaine, comme c’est le cas de ceux concernés par le Fonds Barnier, ces risques ne nécessitent pas moins une prise en charge massive de l’État pour accompagner collectivités territoriales et particuliers.

En ce sens, le reliquat des 150 millions qui sont intégrés au budget général sans être reversés au Fonds de prévention des risques naturels majeurs (à supposer que le montant de celui-ci soit effectivement revalorisé à 300 millions d’euros) pourrait servir à cette fin, une solution saluée par exemple par France Assurance ou

---

(1) Christine Lavarde, *Rapport d’information sur le régime d’indemnisation des catastrophes naturelles*, n° 603, Sénat, 15 mai 2024, p. 11.

(2) « *Catastrophes naturelles : le fonds Barnier va être porté à 300 millions d’euros en 2025, annonce le Premier ministre* », 25 octobre 2024, <https://www.publicsenat.fr/actualites/environnement/catastrophes-naturelles-le-fonds-barnier-va-etre-porte-a-300-millions-deuros-en-2025-annonce-le-premier-ministre>.

l'institut I4CE. C'est pourquoi les rapporteurs spéciaux ont déposé les amendements II-CF1824 et II-CF1826 visant à créer, respectivement, un fonds d'adaptation individuel à la prévention des risques liés au retrait-gonflement des argiles et un fonds d'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte. Ils regrettent que la commission n'ait pas adopté ces amendements, qui auraient constitué un signal fort en faveur du renforcement de l'action de l'État sur ces sujets.

#### **IV. LE PROGRAMME 217 : CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES**

Le programme 217 – *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* est le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Il porte les effectifs des ministères, les crédits de fonctionnement et d'investissement de l'administration centrale ainsi que les emplois de la Commission nationale du débat public ou encore de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Les crédits du programme 217 s'élèvent à **3,21 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement** en 2025 et représentent **15 %** des autorisations d'engagement et **16 %** des crédits de paiement **de la mission *Écologie, développement et mobilité durables***.

Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement **progressent de près de 4 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 3,10 milliards d'euros.

**Les dépenses de personnel du titre 2 représentent 91 % des crédits du programme** (2,94 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement). En effet, celui-ci retrace essentiellement des dépenses de personnel de ministères et d'autorités indépendantes. Les actions 7, 8, 11, 13, 15, 16, 23 et 28 portent les dépenses de personnel des ministères et le montant des crédits qui leur est alloué en 2025 est en augmentation. Les dotations relatives à la Commission nationale du débat public (action 25) et à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (action 26) sont également en augmentation tandis que la dotation de la Commission de régulation de l'énergie (action 27) reste stable.

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 217 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES EN 2025 PAR RAPPORT À 2024**

*(en millions d'euros)*

Actions	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025
<i>07 – Pilotage, support, audit et évaluations</i>	904,55	931,98	+ 3,03 %	894,10	918,37	+ 2,71 %
<i>08 – Personnels œuvrant pour les politiques de transport</i>	591,83	600,84	+ 1,52 %	591,83	600,84	+ 1,52 %
<i>11 – Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes »</i>	222,71	232,63	+ 4,45 %	222,71	232,63	+ 4,45 %
<i>13 – Personnels œuvrant pour la politique de l'eau et de la biodiversité</i>	266,21	273,90	+ 2,89 %	266,21	273,90	+ 2,89 %
<i>15 – Personnels œuvrant pour les politiques du programme Urbanisme, territoires et aménagement de l'habitat</i>	677,07	695,17	+ 2,67 %	677,07	695,17	+ 2,67 %
<i>16 – Personnels œuvrant pour la politique de la prévention des risques</i>	279,61	289,08	+ 3,39 %	279,61	289,08	+ 3,39 %
<i>22 – Personnels transférés aux collectivités territoriales</i>	9,79	46,62	+ 376,09 %	9,79	46,62	+ 376,09 %
<i>23 – Personnels œuvrant pour les politiques de l'énergie et du climat</i>	70,24	73,05	+ 4,00 %	70,24	73,05	+ 4,00 %
<i>25 – Commission nationale du débat public</i>	4,07	4,21	+ 3,45 %	4,07	4,21	+ 3,45 %
<i>26 – Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)</i>	2,01	2,04	+ 1,43	2,01	2,04	+ 1,43 %
<i>27 – Commission de régulation de l'énergie (CRE)</i>	21,95	21,95	-	24,51	24,51	-
<i>28 – Personnels œuvrant dans le domaine de la stratégie et de la connaissance des politiques de transition écologique</i>	53,49	54,89	+ 2,63 %	53,49	54,89	+ 2,63 %
<b>Total programme 217</b>	<b>3 103,52</b>	<b>3 226,37</b>	<b>+ 3,96 %</b>	<b>3 095,64</b>	<b>3 215,31</b>	<b>+ 3,87 %</b>

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

Il convient de remarquer que les autorisations d'engagement et les crédits de paiement de l'action 22 « Personnels transférés aux collectivités territoriales », **augmentent de manière exceptionnelle, de 376 %**. Ils passent de 9,79 millions d'euros dans la loi de finances initiale pour 2024 à 46,62 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2025. Cette action permet d'identifier les personnels affectés dans les services transférés aux collectivités territoriales et mis à disposition des collectivités territoriales<sup>(1)</sup>.

(1) Réalisés notamment en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et de la loi n° 2009-1291 du 26 octobre 2009 relative au transfert aux départements des parcs de l'équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers.

La prise en charge de la rémunération de ces agents par la collectivité bénéficiaire n'est réalisée qu'après l'exercice, pour les agents qui en disposent, de leur droit d'option entre l'intégration dans un cadre d'emploi de la fonction publique territoriale ou le maintien dans leur corps de la fonction publique de l'État. Chaque année, l'action 22 est abondée des effectifs des nouveaux services transférés qui sont mis à disposition des collectivités territoriales, et diminuée à hauteur des transferts définitifs vers les collectivités (intégration à la fonction publique territoriale, détachement sans limitation de durée) et des départs définitifs des agents mis à disposition (départs à la retraite, autres départs). La forte augmentation des crédits de l'action 22 est liée au fait **qu'à partir de 2025, les directions interdépartementales des routes transféreront une partie de leurs effectifs aux collectivités territoriales**, dans le cadre de la mise en œuvre des articles 38 et 40 de la loi « 3DS » du 21 février 2022 <sup>(1)</sup>.

**Sur l'ensemble du programme, les dépenses de personnel hors CAS Pensions représentent 1,99 milliard d'euros** et augmentent de 2,7 % (52 millions d'euros) par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elles étaient de 1,94 milliard d'euros <sup>(2)</sup>. L'augmentation de la masse salariale est notamment liée au **glissement vieillesse technicité**, qui représente une progression de 20,79 millions d'euros, hors CAS pensions <sup>(3)</sup>.

Le plafond d'emplois augmente de 23,21 ETPT (équivalents temps plein travaillé) pour atteindre 35 013,51 ETPT <sup>(4)</sup>. Cette augmentation s'explique principalement par l'effet en année pleine de la mise en œuvre du schéma d'emplois de 2024, qui prévoyait une augmentation des effectifs, pour la première fois depuis de nombreuses années. Par contre, **le schéma d'emplois pour 2025 ne prévoit aucune augmentation**. Cet arrêt est d'autant plus grave que l'augmentation des effectifs en 2024 était loin de compenser **les réductions d'emplois qui avaient eu lieu par le passé**. En effet, le programme 217 comptait 46 370 ETPT en 2014 <sup>(5)</sup> et avait perdu 11 350 ETPT entre 2014 et 2023.

Les effectifs demeurent donc toujours bien en dessous de leur niveau de 2014, ces manques sont d'autant plus criants que les missions des services augmentent. Ces besoins grandissants aboutissent donc à un recours plus important aux agents contractuels, qui demeurent le vivier de recrutement qui progresse le plus sur les trois dernières années, selon les chiffres du ministère. La proportion de contractuels au sein du ministère est passée de 7,1 % des effectifs au 31 décembre 2022 à 10 % en 2023 <sup>(6)</sup>.

---

(1) Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

(2) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 403.

(3) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 404.

(4) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 398.

(5) Source : réponses au questionnaire budgétaire.

(6) Source : réponses au questionnaire budgétaire.

Par ailleurs, ces nombreuses réductions d'effectifs ainsi que les contextes de restructurations et de transferts ont conduit à **une perte de compétences** pour les services de l'État, compétences qui manqueront dans les années à venir pour mener à bien la transition écologique et l'adaptation au changement climatique.

Enfin, les effectifs de **l'École nationale des ponts et chaussées** et de **l'École nationale des travaux publics de l'État**, qui sont les deux opérateurs du programme 217 – *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie*, restent stables. Le plafond d'emplois de l'École nationale des ponts et chaussées reste à 311 ETPT<sup>(1)</sup> et celui de l'École nationale des travaux publics de l'État reste à 185 ETPT<sup>(2)</sup>.

Les rapporteurs spéciaux soulignent que les réductions d'effectifs de l'État ont **privé les collectivités territoriales** d'interlocuteurs répondant à leurs besoins d'ingénierie, d'expertise et de soutien technique en matière environnementale. Or les collectivités territoriales ont besoin de ces interlocuteurs aujourd'hui plus que jamais, du fait du changement climatique et des besoins d'adaptation qu'il engendre. Par ailleurs, elles ont également besoin de disposer elles-mêmes de leur propre ingénierie. En effet, comme le rappelle la Fédération des Agences Locales de l'Énergie et du Climat (FLAME) dans la contribution écrite qu'elle a envoyée aux rapporteurs spéciaux, si des ressources ponctuelles sont mises à disposition des collectivités territoriales par l'État, elles sont allouées par le biais de fonds et d'appels à projets qui :

- viennent financer des chargés de mission ou des bureaux d'études, sans mutualisation, pendant une durée courte ;

- mettent les collectivités territoriales en concurrence les unes avec les autres ;

- ne permettent pas d'avoir une visibilité suffisante pour recruter et fidéliser des compétences expertes.

C'est pourquoi FLAME propose la création d'un « Pacte ingénierie territoriale climat », qui constitue une proposition innovante et adaptée aux enjeux d'adaptation au changement climatique selon les rapporteurs spéciaux.

---

(1) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 432.

(2) *Projet annuel de performances pour 2025*, p. 435.

### **Le Pacte ingénierie territoriale climat**

La mise en place du Pacte ingénierie territoriale climat passerait par la création d'un budget annexe représentant un montant de 677,5 millions d'euros (ce qui représenterait 540 000 euros par établissement public de coopération intercommunale en moyenne).

Ce budget annexe pourrait être alimenté par le reversement d'une part de la Contribution Climat Énergie (à hauteur de 10 euros par habitant et par an) et par le redéploiement de crédits existants, comme une partie des crédits du programme ACTEE (action des collectivités territoriales pour l'efficacité énergétique) ou les crédits du Fonds vert finançant l'ingénierie.

Ce budget permettrait de financer une ingénierie de proximité mutualisée sur plusieurs établissements publics intercommunaux, voire à l'échelle départementale.

L'institut I4CE notait quant à lui, comme il l'a indiqué aux rapporteurs spéciaux en audition, qu'une augmentation de 50 ETPT pour les besoins de l'ingénierie territoriale pour accompagner les collectivités était un objectif souhaitable. Pourtant, la récapitulation des emplois par programme de la mission *Écologie, mobilité et développement durables* montre une baisse de 66 ETPT sur les opérateurs du programme 113 et une baisse de 2 ETPT sur ceux du programme 159. La hausse des emplois des programmes 380, 181 et 217 permet de compenser respectivement 0,38 et 16 créations de postes. Au total, les opérateurs dont les moyens sont couverts par ce rapport perdent donc 14 emplois, alors qu'il aurait fallu une augmentation significative du nombre d'agents permettant d'accompagner les collectivités. Une orientation que les rapporteurs spéciaux ne peuvent que dénoncer.

## **V. LE PROGRAMME 380 : FONDS D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS LES TERRITOIRES**

Le programme 380 – *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires* (dit « fonds vert ») a été créé en loi de finances initiale pour 2023. Il s'agit d'un outil de soutien financier pour la transition écologique des collectivités territoriales qui s'articule selon trois axes : l'amélioration de la performance énergétique, l'adaptation des territoires au changement climatique et le développement de projets de sobriété en matière de mobilité et de foncier.

Les crédits du programme 380 – *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires* s'élèvent à **un milliard d'euros en autorisations d'engagement et à 1,14 milliard d'euros en crédits de paiement** en 2025 et représentent 5 % des autorisations d'engagement et 6 % des crédits de paiement de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

Les autorisations d’engagement **baissent de près de 60 %** par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elles étaient de 2,5 milliards d’euros. Les crédits de paiement augmentent de moins de 2 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où ils étaient de 1,24 milliard d’euros. Pourtant, selon les agents ministériels auditionnés, les demandes en attente de traitement au titre du Fonds Vert avoisinent les 3 milliards d’euros.

Le programme 380 – *Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires* ne comprend que des dépenses de fonctionnement et d’intervention. Il comporte **trois actions**, dont les crédits évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 380 FONDS D’ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS LES TERRITOIRES EN 2025 PAR RAPPORT À 2024**

(en millions d’euros)

Actions	Autorisations d’engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024/2025
01 – Performance environnementale	1 209,00	500,00	– 58,64 %	488,53	569,34	+ 16,54 %
02 – Adaptation des territoires au changement climatique	425,00	200,00	– 52,94 %	199,03	230,51	+ 15,82 %
03 – Amélioration du cadre de vie	865,00	300,00	– 65,32 %	436,44	343,07	– 21,39 %
<b>Total programme 380</b>	<b>2 499,00</b>	<b>1 000,00</b>	<b>– 59,98 %</b>	<b>1 124,00</b>	<b>1 142,92</b>	<b>+ 1,68 %</b>

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

**L’action 1 – Performance environnementale** représente **50 % des crédits du programme** en 2025. Elle est dotée de 500 millions d’euros en autorisations d’engagement, ce qui représente une baisse de près de 59 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était dotée de 1,21 milliard d’euros d’autorisations d’engagement. Elle est dotée de 569,34 millions d’euros en crédits de paiement, ce qui représente une hausse de près de 17 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était dotée de 488,53 millions d’euros de crédits de paiement. Cette action aide les collectivités territoriales à mettre en œuvre des actions de rénovation des bâtiments publics, de tri à la source et de valorisation des biodéchets.

En revanche, l’aide à la rénovation de l’éclairage est supprimée : le projet annuel de performances pour 2025 indique que : « *Compte tenu du nombre de projets déjà financés, des moyens de financement existants par ailleurs et de la rentabilité de ce type d’investissement, cette mesure du fonds vert est supprimée. En 2025, seuls des crédits de paiement seront mobilisés, associés aux projets engagés en 2023 ou en 2024.* »<sup>(1)</sup>. Or cette aide avait connu un grand succès en 2023, comme l’avait souligné le rapport sur la mobilisation du Fonds vert présenté dans le cadre du printemps de l’évaluation 2024 par les rapporteurs spéciaux Alma

(1) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 449.*

Dufour et Sébastien Rome. Les crédits consommés en 2023 pour cette aide étaient de 200,17 millions d’euros en autorisations d’engagement et de 33,83 millions d’euros en crédits de paiement, ce qui représentait 10 % des autorisations d’engagement et 11,2 % des crédits de paiement consommés sur l’ensemble du programme. Au 31 décembre 2023, le nombre total de dossiers de demandes de subvention déposés pour cette aide s’élevait à 3 778 et le nombre de dossiers acceptés était de 2 439, ce qui représentait un taux d’acceptation de près de 65 %. Les dossiers acceptés pour cette aide représentaient près de 26 % des dossiers acceptés et le montant moyen de subvention était de 82 000 euros par dossier<sup>(1)</sup>.

**L’action 2 – *Adaptation des territoires au changement climatique*** représente **20 % des crédits du programme** en 2025. Elle est dotée de 200 millions d’euros en autorisations d’engagement, ce qui représente une baisse de près de 53 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était dotée de 425 millions d’euros. Elle est dotée de 230,51 millions d’euros en crédits de paiement, ce qui représente une hausse de près de 16 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était de 199,03 millions d’euros.

Cette action aide les collectivités territoriales à mettre en œuvre des projets de prévention des risques, en particulier du risque inondation, premier risque naturel en France. En termes d’indemnisation par le régime des catastrophes naturelles (CatNat), les inondations ont en effet représenté près de la moitié de la sinistralité avec une moyenne annuelle de l’ordre de 570 millions d’euros ces dix dernières années<sup>(2)</sup>. Cette action accompagne également les collectivités concernées par le recul du trait de côte, notamment pour la réalisation de cartes locales d’exposition au recul du trait de côte, à horizon de trente ans et de cent ans.

Par la réduction des moyens attribuables à cette action, les rapporteurs rappellent que le Gouvernement menace les projets d’animation des PAPI (programmes d’actions de prévention des inondations), les travaux de réduction de la vulnérabilité des bâtiments publics, les études et travaux visant à coupler la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations, ou encore les travaux structurels sur la gestion des écoulements ou des ouvrages de protection hydrauliques. Cette action est aussi un soutien financier aux collectivités non couvertes par un plan de prévention des risques naturels ou un programme d’actions de prévention des inondations pour réaliser des travaux de réduction de la vulnérabilité sur les bâtiments publics. Enfin, elle permet un appui financier aux collectivités, gestionnaires de digues, dans le cadre de la compétence GEMAPI (pour mettre en œuvre la protection des personnes et des biens contre les inondations par des digues), en complément éventuel du Fonds de prévention des risques naturels majeurs. La mesure permet également un soutien à la création et à la gestion de zones d’expansion de crues qui permettent d’atténuer le risque d’inondation à l’aval. Le projet de loi de finances pour 2025 augmente donc la

---

(1) *Rapport d’information sur la mobilisation du fonds vert pour les collectivités territoriales, présenté par Mme Alma Dufour et M. Sébastien Rome, rapporteurs spéciaux, 16 mai 2024, p. 15-16.*

(2) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 450.*

vulnérabilité des collectivités concernées, sur des projets structurants dans la gestion des risques climatiques sur le territoire.

**L'action 3 – Amélioration du cadre de vie** représente **30 % des crédits du programme** en 2025. Elle accompagne les collectivités territoriales concernées par le développement d'une zone à faibles émissions mobilité instituées par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (par exemple par le financement de modification de la signalisation). Elle soutient également des projets de sobriété en matière de mobilité (parking-relais, covoiturage) et en matière foncière (recyclage des friches). Elle est dotée de 300 millions d'euros en autorisations d'engagement, montant en baisse de plus de 65 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était dotée de 865 millions d'euros. Elle est dotée de 343,07 millions d'euros en crédits de paiement, montant en baisse de près de 22 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, où elle était dotée de 436,44 millions d'euros.

La réduction drastique des autorisations d'engagement dont le Fonds vert dispose dans le projet de loi de finances pour 2025 fait peser des inquiétudes sur les missions qu'il porte comme la rénovation thermique des écoles, les mobilités du quotidien ou la lutte contre les îlots de chaleur. **La situation est d'autant plus préoccupante que des annulations et surgels massifs** ont affecté le Fonds vert au cours de l'exercice 2024. Le décret du 21 février 2024 <sup>(1)</sup> a annulé 0,5 milliard d'euros d'autorisations d'engagement et 0,43 milliard d'euros de crédits de paiement. Par ailleurs, les autorisations d'engagement du programme ont fait l'objet de surgels et le montant de la réserve de précaution correspondant était de 0,4 milliard d'euros à la mi-août 2024.

Cette réduction drastique des montants alloués au Fonds vert est d'autant plus grave qu'il s'agit du principal outil de l'État à destination des collectivités territoriales pour le financement de leurs actions d'adaptation au changement climatique. Si des critiques ont été formulées sur la garantie d'accès de ce fonds à toutes les collectivités, notamment pour les communes ne disposant pas de l'ingénierie suffisante, ce fonds demeure un outil indispensable à l'adaptation. Les besoins d'investissements des collectivités sont estimés à 11 milliards d'euros par I4CE dans son *Panorama des financements climat des collectivités locales* de septembre 2024 <sup>(2)</sup>, avec notamment 3,2 milliards d'euros par an nécessaires pour la rénovation énergétique des bâtiments publics et concernent toutes les strates et tailles de collectivités. Les rapporteurs spéciaux tiennent à alerter leurs collègues quant à leurs inquiétudes concernant la pérennité de ce fonds dans les prochaines années.

---

(1) Décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits.

(2) I4CE, *Panorama des financements climat des collectivités locales*, septembre 2024, disponible sur : <https://www.i4ce.org/publication/panorama-financements-climat-collectivites-locales/>.

La commission des finances est cependant revenue sur cette réduction en adoptant l'amendement II-CF1823 des rapporteurs spéciaux, qui augmente les crédits du programme 380 de 1,5 milliard d'euros, ainsi que l'amendement II CF1629 de M. Stéphane Delautrette, du groupe Socialistes et apparentés, qui complète cette dotation avec 450 millions d'euros dédiés au renforcement du tri à la source des biodéchets.

Par ailleurs, les associations environnementales ont souligné auprès des rapporteurs spéciaux la faible prise en considération des problématiques de pollution de l'air dans le cadre de cette action. Une incohérence alors que chaque année, plus de 40 000 décès sont attribués à ces pollutions selon Santé Publique France <sup>(1)</sup>. Au-delà de la couverture des projets déjà menés, des moyens plus importants pour le Fonds Vert sont donc nécessaires afin de réellement accompagner les acteurs territoriaux dans leur transition.

---

(1) *Ministères Territoires, Économie, Logement, fiche « Les polluants de l'air : situation, impacts et encadrement », mis à jour le 17 octobre 2024, disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/air>*

## EXAMEN EN COMMISSION

*Lors de sa réunion de 15 heures, le mercredi 30 octobre 2024, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu Mme Eva Sas et M. Tristan Lahais, rapporteurs spéciaux des crédits des programmes 113 Paysages, eau et biodiversité, 159 Expertise, information géographique et météorologie, 181 Prévention des risques, 217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables et 380 Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires.*

[L'enregistrement audiovisuel de cette réunion est disponible sur le site de l'Assemblée nationale.](#)

*Après avoir examiné les amendements de crédits et adopté les amendements CF2291, CF1482, CF665, CF553, CF1481, CF1770, CF1657, CF543, CF1628, CF400, CF1187, CF551, CF552, CF690, CF1656, CF1644, CF1645, CF1646, CF1647, CF1648, CF687, CF677, CF1823, CF1629 et CF555, la commission a, suivant l'avis favorable de la rapporteure spéciale, adopté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables ainsi modifiés.*

*Elle a également adopté l'amendement CF623 portant article additionnel après l'article 60.*

**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<sup>er</sup> 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'émets 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 CO<sub>2</sub> 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 ligne 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'affaîssement 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'affaiblissement 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 équivaut 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 affaîssi, 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 vous 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 bétailiers 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 Fègné 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**.*

\*

\* \*



## **PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX**

### **Ademe**

- Mme Patricia Blanc, directrice générale déléguée
- M. Laurent Pichard, secrétaire général

### **AMORCE**

- M. Nicolas Garnier, délégué général

### **Association des maires de France (AMF)**

- M. Jean-François Vigier, maire de Bures-sur-Yvette, vice-président de l'AMF et co-président de la commission transition écologique de l'AMF
- Mme Stéphanie Bidault, chargé de la gestion des risques et des crises dans un contexte de changement climatique
- Mme Charlotte de Fontaines, chargée des relations avec le Parlement

### **Association des maires ruraux de France (AMRF)**

- M. Bertrand Hauchecorne, maire de Mareau-aux-Prés et membre du conseil d'administration de l'AMRF

### **CEREMA**

- M. Pascal Berteaud, directeur général
- Mme Catherine Maligne, directrice de cabinet

### **CGT**

- M. Benjamin Briant (CGT IGN)
- M. Sébastien Hesse (CGT Environnement Grand Est)
- M. Vincent Vauclin (CGT OFB)

### **Cour des comptes**

- M. Jérôme Brouillet
- M. Emmanuel Jessua
- M. Noam Leandri

### **Départements de France**

– M. Jean-Claude Leblois, président du département de la Haute-Vienne, président de la commission Transition écologique et développement durable de Départements de France

– M. Edouard Guillot, conseiller environnement, transition énergétique, agriculture, eau et réseaux

– M. Brice Lacourieux, conseiller relations avec le Parlement

### **France assureurs**

– M. Christophe Delcamp, directeur des assurances de dommages et responsabilités

– M. Arnaud Giros, responsable Affaires parlementaires et gouvernementales

### **France urbaine**

– M. Philippe Angotti, délégué adjoint

– M. Jean Deysson, conseiller cohésion des territoires

### **Force ouvrière**

– M. Laurent Janvier, secrétaire fédéral de la FFETS-FO (Fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services)

– M. François Maurice, secrétaire national du SNITPECT-FO (Syndicat national des ingénieurs des travaux publics de l'État et des collectivités territoriales)

– M. Vincent Rolland, secrétaire national du SNP2E-FO (Syndicat national des personnels de l'équipement et de l'environnement)

### **France nature environnement**

– Mme Axèle Gibert, animatrice du réseau gestion et prévention des déchets

– M. Jean-Yves Petit, membre du réseau transports et mobilité

### **Humanité et biodiversité**

– Mme Sandrine Béliet, directrice

– M. Étienne Jaunin, chargé de mission transition écologique et biodiversité

### **Institut I4CE**

– M. Vivian Dépoues

– M. François Thomazeau

### **Ligue de protection des oiseaux**

– M. Cédric Marteau, directeur général Protection de la nature

### **Météo France**

– Mme Virginie Schwarz, présidente-directrice générale

– Mme Jeanne Strausz, secrétaire générale

### **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires – Direction générale de l’aménagement, du logement et de la nature**

– Mme Marie-Laure Métayer, adjointe à la directrice de l’eau et de la biodiversité

– Mme Sylvie Escande-Vilbois, responsable de la mission Performance

– Mme Fanny Cusin-Masset, adjointe au sous-directeur de la coordination, appui, stratégie et pilotage des politiques de protection et restauration des écosystèmes

– M. Elliot Combe-Mazeron, chef de projet Fonds vert auprès de la cheffe de mission Performance

### **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires –**

#### **Direction générale de la prévention des risques**

– Mme Régine Engström, adjointe au directeur général

– M. Christophe Josseron, chef du département des affaires générales et des systèmes d’information

– M. Louis Loubriat, chef du bureau de l’action territoriale

### **Office français de la biodiversité**

– M. Olivier Thibault, directeur général

– M. Denis Charissoux, directeur général

### **Régions de France**

– Mme Agnès Langevine, vice-présidente de la Région Occitanie chargée du Pacte vert et de l’habitat durable et présidente déléguée de la commission Transition écologique de Régions de France

– Mme Olivia Arana de Maleville, conseillère Transition écologique et énergétique

**SNE-FSU**

– M. Guillaume Girard, secrétaire général adjoint

– M. Maxime Caillon, secrétaire général adjoint

**WWF**

– Mme Isabelle Laudon, responsable politiques publiques

– M. Jean Burkard, directeur du plaidoyer

\*

**CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES PAR LES RAPPORTEURS  
SPÉCIAUX**

**Commissariat général au développement durable**

**Fédération des Agences Locales de l'Énergie et du Climat**

**Institut national de l'environnement industriel et des risques**

\*