



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° 18

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :**  
**AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE**

Rapporteur spécial : M. MATTHIAS RENAULT

Député

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL .....</b>	<b>5</b>
<b>DONNÉES CLÉS .....</b>	<b>7</b>
<b>I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE : DES CRÉDITS EN BAISSSE DE 16 % .....</b>	<b>9</b>
<b>A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS .....</b>	<b>9</b>
1. L'évolution par rapport à la loi de finances pour 2024.....	9
2. L'évolution par rapport aux crédits consommés en 2024.....	10
<b>B. UNE DÉPENSE FISCALE MAJEURE : LA TAXATION AU TONNAGE .....</b>	<b>10</b>
1. Un dispositif au coût variable .....	10
2. Une contribution supplémentaire des armateurs dans le présent projet de loi de finances .....	11
<b>C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES .....</b>	<b>12</b>
1. L'action 1 <i>Surveillance et sûreté maritimes</i> .....	12
a. La Société nationale de sauvetage en mer : une diminution dramatique de la subvention de l'État .....	12
b. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage .....	17
c. La signalisation maritime .....	18
2. L'action 2 <i>Emplois et formations maritimes</i> .....	18
a. L'École nationale supérieure maritime .....	18
b. Les autres dépenses .....	21
3. L'action 3 <i>Innovation et flotte de commerce</i> : le soutien économique à la flotte de commerce .....	21
a. Deux dispositifs distincts .....	22
b. Des évolutions majeures en 2025 .....	22
c. Le nécessaire contrôle des dispositifs en faveur de la flotte de commerce .....	23

4. L'action 4 <i>Action interministérielle de la mer</i> .....	25
a. La surveillance des activités maritimes.....	25
b. Le dispositif anti-pollution.....	26
5. L'action 5 <i>Soutien et systèmes d'information</i> .....	27
6. L'action 7 <i>Pêche et aquaculture</i> .....	27
a. Les aides économiques.....	27
b. Les dépenses de fonctionnement.....	30
c. Les autres dépenses.....	30
7. L'action 8 <i>Planification et économie bleue</i> .....	30
<b>II. LES FINANCEMENTS DE L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES STABLES MALGRÉ L'INFLATION</b> .....	31
A. LES PORTS : UNE MÊME APPELLATION, DES RÉGIMES JURIDIQUES DISTINCTS.....	31
B. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : UNE QUASI STABILITÉ QUI MASQUE UN EFFORT CONSÉQUENT DEMANDÉ AUX PORTS.....	32
1. L'inquiétante stabilité des crédits en faveur du dragage.....	32
a. Des crédits stables.....	32
b. L'impact de l'inflation sur les dépenses de dragage.....	32
c. Une évolution de la réglementation renchérissant également les dépenses de dragage.....	33
C. LES FONDS DE CONCOURS : LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS.....	34
1. Une baisse massive.....	34
2. Une budgétisation contestable.....	34
3. L'enjeu des ports ultramarins.....	35
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	37
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL</b> .....	93

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 en 2024, 57 % des réponses relatives au présent rapport spécial étaient parvenues à la commission des finances, contre 71 % l'année dernière.

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Les crédits dévolus aux affaires maritimes et aux ports au sens du présent rapport spécial<sup>(1)</sup> sont proposés à 338 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 353 millions d'euros en crédits de paiement (CP) pour 2025, en baisse de 24 % en AE et 13 % en CP.

Cette évolution constitue un effort considérable qui est demandé à ce programme, sans commune mesure avec d'autres programmes budgétaires. Elle découle des contraintes qui pèsent sur les finances publiques. Ainsi, divers dispositifs d'exonération de charges dont bénéficiaient les armateurs ne seront pas renouvelés, de même que des aides exceptionnelles qui avaient été instaurées pour soutenir les pêcheurs, et que le fonds d'intervention maritime (FIM), par lequel un concours financier était apporté à des projets de terrain portés par des acteurs locaux. Les crédits en faveur des dépenses de dragage sont quant à eux stables.

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), opérateur du programme 205, voit son plafond d'emplois relevé de 5 équivalents temps plein travaillé (ETPT), dans le cadre de l'objectif fixé par le Fontenoy du maritime d'un doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés de l'École d'ici 2027.

La taxation au tonnage, dépense fiscale soutenant la compétitivité des armateurs français, est évaluée à 1,38 milliard d'euros pour 2025. Le rapporteur spécial rappelle son attachement à cette dépense fiscale, dont bénéficient la quasi-totalité des armateurs à l'échelle mondiale, et dont la suppression représenterait par conséquent un coup dur pour la compétitivité des armateurs français. Ceux-ci pourraient alors être incités à changer de pavillon, ce qu'il est possible de faire très rapidement. Le rapporteur spécial souligne enfin que la contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime, prévue par le PLF et dont il a proposé de doubler le taux, permettra de compenser fiscalement une partie des surprofits réalisés par certains armateurs en 2022.

**Le rapporteur spécial est défavorable à l'adoption des crédits pour une raison majeure, à savoir la baisse d'un quart de la subvention pour charges de service public (SCSP) versée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).**

Il rappelle que l'association avait signé avec l'État en juin 2024 une convention trisannuelle dans laquelle l'État s'était engagé à maintenir jusqu'en 2027 cette subvention à son niveau de la loi de finances pour 2024 (LFI 2024)<sup>(2)</sup>. Le président de la SNSM, qu'il a auditionné, lui a fait part de sa vive inquiétude sur ce sujet, estimant que cette 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. Le rapporteur spécial rappelle que la SNSM accomplit des missions cruciales de sauvetage en mer, et qu'il s'agit d'une association apolitique qui, contrairement à d'autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, se borne à sauver des vies en mer sans poursuivre des objectifs immigrationnistes.

Il est conscient que le contexte budgétaire justifie certaines économies, y compris sur les crédits dont il est rapporteur spécial, mais il appelle à les choisir avec discernement. La baisse de la subvention à la SNSM lui paraît inacceptable et de nature, à elle seule, à justifier son opposition à l'ensemble des crédits relatifs aux affaires maritimes.

En conséquence, le rapporteur spécial a déposé un amendement visant à restaurer la SCSP de la SNSM à son niveau de 2024. **L'adoption de cet amendement de bon sens conditionne son avis favorable à l'adoption des crédits**, qui concrétisent des efforts certes difficiles mais nécessaires eu égard au contexte budgétaire contraint.

Enfin, il attire l'attention sur les implications pour le présent rapport spécial de la débureaucratiation de l'administration qu'il appelle de ses vœux. L'existence de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France ne lui apparaît pas justifiée car elle a pour conséquence que les subventions de l'État aux investissements effectués par les ports sont financées par des fonds de concours en provenance d'un opérateur et non par des crédits budgétaires examinés et votés par le Parlement. Comme la Cour des comptes, il prône donc la réinternalisation de cet opérateur.

---

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

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

## DONNÉES CLÉS

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS COUVERTS PAR LE RAPPORT SPÉCIAL *AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE* <sup>(1)</sup>

(en millions d'euros)

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024-2025	LFI 2024	PLF 2025	Évolution 2024-2025
Affaires maritimes, pêche et aquaculture (programme 205)	350	245	- 30 %	312	261	- 16 %
Ports (programme 203 action 43)	92	92	0 %	92	92	0 %
<b>Total</b>	<b>442</b>	<b>338</b>	<b>- 24 %</b>	<b>405</b>	<b>353</b>	<b>- 13 %</b>

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

(1) Pour ce tableau comme pour tous ceux du présent rapport spécial, il est rappelé que l'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.



## I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE : DES CRÉDITS EN BAISSE DE 16 %

### A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

#### 1. L'évolution par rapport à la loi de finances pour 2024

Les crédits du programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* sont proposés, pour 2025, à 245 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE), soit – 30 %, et 261 millions d'euros en crédits de paiement (CP), – 16 %. Cette baisse de pas moins de 61 millions d'euros en CP s'explique par des non-reconductions et surtout par un effort d'économie :

– le non-renouvellement attendu des crédits en faveur du nouveau patrouilleur des affaires maritimes, qui avait nécessité l'ouverture de 25 millions d'euros en AE l'an dernier ;

– **l'arrêt de divers dispositifs d'exonération de charges soutenant les armateurs français**, pour certains instaurés à la suite de la crise sanitaire (24 millions d'euros en AE et en CP) ;

– **l'arrêt de deux aides aux pêcheurs**, respectivement pour les aider à faire face à l'augmentation du prix du carburant (22 millions d'euros en AE) et pour les entreprises du secteur du mareyage ayant enregistré des pertes à la suite du Brexit (8 millions d'euros en AE) ;

– **l'arrêt en 2025 du fonds d'intervention maritime (FIM)**, créé en 2022 et grâce auquel le ministère apportait un concours financier à des investissements, des études ou des interventions ponctuelles conduits par des acteurs locaux : collectivités territoriales, associations ou entreprises (16 millions d'euros en AE) ;

– le non-renouvellement, attendu, des AE engagées en 2024 pour la rénovation de la tour du Stiff à Ouessant (5 millions d'euros) ;

– la baisse de la subvention pour charges de service public (SCSP) affectée à la SNSM (3 millions d'euros en AE et en CP).

Les crédits baisseraient de manière moindre en CP qu'en AE afin de pouvoir tenir les engagements passés dans le cadre des différents dispositifs auxquels il est mis fin pour l'avenir. Cet écart traduit le jeu normal de la gestion budgétaire. Le rapporteur spécial regrette que le Gouvernement souhaite s'affranchir de ce respect des engagements de l'État s'agissant de la convention signée pour trois ans avec la SNSM il y a quatre mois à peine.

Ces crédits devraient être complétés par 12 millions d'euros de fonds de concours en AE et en CP, un montant stable par rapport à l'an dernier.

## 2. L'évolution par rapport aux crédits consommés en 2024

La baisse des crédits est un peu moindre si on compare ceux du PLF, non à ceux de la LFI 2024, mais à ceux qui devraient avoir été effectivement consommés à la fin de l'année 2024. Le programme 205 a en effet été concerné par une annulation de crédits de 10 millions d'euros en AE et CP en février <sup>(1)</sup>, puis par un « surgel » de crédits de 15 millions d'euros en AE et 10 millions d'euros en CP en août <sup>(2)</sup>. L'action 43 du programme 203 a quant à elle perdu 5 millions d'euros en AE et en CP sur l'ensemble de ces deux mouvements. Les évolutions demeurent cependant importantes, même à supposer que les crédits du PLF seront intégralement consommés.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS COUVERTS PAR LE RAPPORT SPÉCIAL *AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE*

(en millions d'euros)

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	2024 (crédits budgétaires disponibles)	PLF 2025	Évolution 2024-2025	2024 (crédits budgétaires disponibles)	PLF 2025	Évolution 2024-2025
Affaires maritimes, pêche et aquaculture (programme 205)	325	245	- 25 %	292	261	- 11 %
Ports (programme 203 action 43)	87	92	+ 6 %	87	92	+ 6 %
<b>Total</b>	<b>412</b>	<b>338</b>	<b>- 18 %</b>	<b>380</b>	<b>353</b>	<b>- 7 %</b>

Source : commission des finances.

Le prochain printemps de l'évaluation sera pour le rapporteur spécial l'occasion de faire toute la lumière sur ces annulations, qui ont notamment porté sur le FIM.

## B. UNE DÉPENSE FISCALE MAJEURE : LA TAXATION AU TONNAGE

### 1. Un dispositif au coût variable

Le programme 205 porte une dépense fiscale majeure <sup>(3)</sup> : la taxation au tonnage <sup>(4)</sup>. Les entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour au moins 75 % de l'exploitation de navires de commerce peuvent opter pour ce mode de taxation. Leur impôt sur les sociétés est alors calculé sur la base du tonnage des navires qu'elles exploitent, indépendamment du bénéfice réel réalisé. L'option est choisie pour une durée de dix ans. L'objectif de ce dispositif est de rendre les armateurs français plus compétitifs et donc de soutenir l'emploi français, face à la forte

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

(2) Lettre envoyée à la commission des finances par le Gouvernement en application du III. de l'article 14 de la LOLF.

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

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

concurrence internationale. Partageant cet objectif, **le rapporteur spécial soutient la taxe au tonnage.**

Le coût de cette dépense fiscale est estimé pour 2025 à 1,38 milliard d'euros. Il se caractérise par des variations très importantes d'année en année.

#### COÛT DU RÉGIME DE TAXATION AU TONNAGE POUR L'ÉTAT

(en millions d'euros)

Année	Coût
2004	65
2005	115
2006	160
2007	40
2008	200
2009	100
2010	45
2011	150
2012	25
2013	15
2014	25
2015	60
2016	46
2017	40
2018	169
2019	21
2020	52
2021	395
2022	3 815
2023	5 615
Prévisionnel 2024	615
Prévisionnel 2025	1 375

Source : rapport général n° 468 de M. Charles de Courson sur le projet de loi de finances pour 2025, 19 octobre 2024, Tome II, p. 251.

## 2. Une contribution supplémentaire des armateurs dans le présent projet de loi de finances

Quoique la taxe au tonnage ne soit pas modifiée par le présent projet de loi de finances (PLF) pour 2025 dans sa version déposée par le Gouvernement, son article 12 prévoit la création d'une « contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime ». Pour les entreprises qui ont opté pour cette taxe et qui réalisent un chiffre d'affaires annuel supérieur à 1 milliard d'euros, une taxation de leur résultat d'exploitation sera appliquée à un

taux de 9 % en 2025 et de 5,5 % en 2026. Le rendement de cette taxe est estimé à 500 millions d’euros en 2025 et 300 millions d’euros en 2026 <sup>(1)</sup>.

**Le rapporteur spécial soutient le principe de cette contribution, même s’il la préférerait plus élevée.** C’est la raison pour laquelle il a déposé un amendement <sup>(2)</sup> pour en doubler le taux, ce qui dégagerait une précieuse marge de manœuvre supplémentaire.

## C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

### 1. L’action 1 *Surveillance et sûreté maritimes*

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

Les crédits de cette action sont prévus dans le présent projet à hauteur de 33 millions d’euros en AE et en CP, en baisse de 19 % en AE et 9 % en CP. En valeur absolue, cette baisse représente 8 millions d’euros en AE et 3 millions d’euros en CP.

Elle s’explique par un achèvement programmé et une décision brutale :

- le non-renouvellement, attendu, des AE engagées en 2024 pour la rénovation de la tour du Stiff à Ouessant (5 millions d’euros) ;
- la baisse de la SCSP affectée à la SNSM (3 millions d’euros en AE et en CP).

Ces crédits devraient en outre être complétés par des fonds de concours à hauteur de 10 millions d’euros, montant identique à celui de l’an dernier <sup>(3)</sup>.

#### ***a. La Société nationale de sauvetage en mer : une diminution dramatique de la subvention de l’État***

##### ***i. Une association essentielle***

La SNSM est une association reconnue d’utilité publique qui est un partenaire de l’État dans ses missions de secours en mer <sup>(4)</sup>. Elle intervient tant par ses nageurs sauveteurs sur les zones de plage que par ses sauveteurs embarqués en mer. Héritière

---

(1) *Évaluations préalables des articles du projet de loi de finances pour 2025*, p. 129.

(2) *Amendement N° I-1013*.

(3) *Il s’agit d’attributions de produits pour des prestations réalisées par le service des phares et balises pour des collectivités territoriales, ainsi que des remboursements par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l’aquaculture (FEAMPA) d’investissements réalisés en faveur des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ou des systèmes d’information.*

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

d'une haute tradition de solidarité des gens de mer, elle prend part à près de la moitié des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées par les CROSS, ce qui a représenté 6 225 interventions en 2023. Dans toutes ses interventions, il en va de la sécurité de nos concitoyens et, bien souvent, de vies sauvées.

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

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

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

Source : réponse à la question écrite n° 9462 de Mme Anne Le Hénanff, députée, 4 juillet 2023.

Les moyens de la Société sont matériels et humains : 785 embarcations pour le sauvetage et la formation, 11 000 bénévoles et 130 salariés travaillant dans 206 stations de sauvetage implantées sur le littoral.

#### ii. Des besoins de financement importants

La SNSM fait face à deux défis financiers majeurs :

– Elle est confrontée à des besoins d'investissements importants en raison du vieillissement de sa flotte et de la nécessité de parfaire ses infrastructures à terre, afin à la fois d'améliorer les conditions de travail des sauveteurs en mer et de pouvoir être plus réactif au déclenchement d'une alerte, comme cela avait été exposé par la prédécesseure du rapporteur spécial l'an dernier <sup>(1)</sup> ;

– Elle a été confrontée à une inflation importante du coût de carburant.

### RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER EN 2024

(en millions d'euros)

	Montant
Flotte de sauvetage	18,3
Infrastructures terrestres et abris	1,9
Système d'information	1,4
Investissements divers	3,9

Source : réponses de la SNSM au questionnaire du rapporteur spécial.

**Le rapporteur spécial tient à dénoncer l'impossibilité pour la SNSM d'utiliser certains de ses nouveaux navires en raison de l'application stricte par le ministère d'une réglementation environnementale excessivement**

(1) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, pp. 18-19.

**pointilleuse**, qui engendre des surcoûts importants pour chaque nouveau navire <sup>(1)</sup>. Il considère que le Gouvernement ne peut pas dans le même temps diminuer la subvention octroyée à la SNSM, comme il l'évoquera ultérieurement, et exiger d'elle des investissements coûteux.

iii. Des recettes en nette baisse en raison de choix politiques contestables

- *Un éventail de recettes diverses*

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

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

(en millions d'euros)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 <sup>(2)</sup>
Subvention de l'État (programme 205)	6	6	10,3	10,3	10,3	10
Fraction du produit de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP)	0,4	0,4	0,2	2,8	4	4
Fraction du produit de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer (« taxe sur l'éolien en mer »)	–	–	–	– <sup>(3)</sup>	0,4	0,4
Autres soutiens publics (dont collectivités territoriales)	6,7	2,3	2,3	2,3	1,8	1,9
Financements privés (dons, legs et mécénat)	16,5	17,3	21	30,7	37,8	36,4
<i>Recettes pour des prestations réalisées ou des marchandises vendues</i>	<i>1,4</i>	<i>21</i>	<i>21,2</i>	<i>11,9</i>	<i>12,2</i>	<i>12,1</i>
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>58</b>	<b>66,5</b>	<b>64,8</b>

Source : réponses de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) au questionnaire budgétaire.

(1) Ouest-France.fr, « Pourquoi la SNSM ne peut toujours pas utiliser ses nouveaux navires de sauvetage », Jean-Marie Cumin, 11 octobre 2024.

(2) Budget révisé présenté en comité de suivi État - SNSM. La LFI 2024 prévoyait 10,5 millions d'euros.

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

- *Les taxes affectées*

Le législateur a assuré à la société l'affectation d'une fraction de deux recettes fiscales : la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TEAMUP) <sup>(1)</sup> et la taxe sur l'éolien en mer <sup>(2)</sup>.

La première de ces taxes, à laquelle sont assujettis les navires de plaisance, devrait rapporter 4,2 millions d'euros à la SNSM en 2025 <sup>(3)</sup>.

Dans le cas de la seconde de ces taxes, seule une fraction correspondant à 5 % du produit est affecté à la SNSM <sup>(4)</sup>. Cette fraction, dont le produit devrait représenter 1,5 million d'euros en 2025, sera amenée à croître à mesure que seront inaugurés les parcs français d'éoliennes en mer. 3,6 millions d'euros devraient ainsi être affectés au titre de cette taxe en 2027.

- *La subvention budgétaire de l'État*

**La subvention pour charges de service public de l'ENSM devrait diminuer de 25 %, à 7,85 millions d'euros en 2025, contre 10,5 millions d'euros dans la LFI 2024.** Auditionné par le rapporteur spécial, le président de la SNSM lui a signalé son étonnement face à cette évolution, alors même que l'association avait signé avec l'État en juin 2024, soit trois mois avant la présentation du présent projet, une **convention trisannuelle dans laquelle l'État s'était engagé à maintenir jusqu'en 2027 la SCSP à son niveau de 2024.** Il a alerté le rapporteur spécial sur cette baisse drastique de la subvention, qui selon lui « **remet en question tout le modèle fragile du sauvetage bénévole**, car la SNSM ne pourra pas renouveler sa flotte de navires comme elle l'avait programmé ». La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture se borne quant à elle à expliquer que la SCSP « sera complétée par des ressources affectées à l'association (fraction de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel et de la taxe sur l'éolien mer) ». Cette explication ne convainc toutefois pas le président de la SNSM, qui fait valoir que ces ressources ne compenseront pas l'inflation du prix de la construction, de la maintenance et du fonctionnement des navires.

**Les données demandées par le rapporteur spécial au ministère en charge des finances confirment ces craintes.** Le rapporteur spécial est d'autant plus inquiet qu'il constate l'érosion des recettes attendues. Alors qu'il avait été indiqué à sa précédente en octobre dernier que le produit de la taxe sur l'éolien

---

(1) La TEAMUP est le nouveau nom des anciens droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) et droit annuel de passeport (DAP). Elle est codifiée aux articles L. 423-4 et suivants du code des impositions sur les biens et services.

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

(3) I. de l'article 33 du PLF 2025.

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

en mer atteindrait « 1,4 million d’euros en 2024 »<sup>(1)</sup>, un an plus tard, ce produit a été révisé à 0,8 million d’euros. De même, pour 2027, le ministère anticipe une recette de 2,9 millions d’euros, au lieu de 3,6 millions d’euros<sup>(2)</sup> attendus l’an passé.

#### ÉVOLUTION DU SOUTIEN DE L’ÉTAT À LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

*(en millions d’euros)*

	2024	2025
Subvention de l’État (programme 205)	10	7,85
Fraction du produit de la TAEMUP	4,16	4,16
Fraction du produit de la taxe sur l’éolien en mer	0,8	1,47
<b>Total</b>	<b>14,96</b>	<b>13,48</b>

*Source : réponse du ministère chargé des finances à la question du rapporteur spécial.*

**Le rapporteur spécial déplore vivement cette diminution, à ses yeux injustifiée, de la subvention.** Il rappelle que la SNSM accomplit des missions cruciales de sauvetage en mer, et qu’il s’agit d’une association apolitique qui, contrairement à d’autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, **se borne à sauver des vies en mer sans poursuivre des objectifs immigrationnistes.** Alors même que, sous la 16<sup>ème</sup> législature, un député de la même tendance politique que le rapporteur spécial avait alerté sur « l’importance pour la SNSM de renouveler ses équipements »<sup>(3)</sup>, **il ne comprend pas que le Gouvernement sacrifie la sécurité des Français sur l’autel de la rigueur budgétaire.**

Il est conscient que le contexte budgétaire justifie des efforts d’économies, y compris sur les crédits qu’il rapporte. Toutefois, la baisse de la subvention à la SNSM lui paraît inacceptable et de nature, à elle seule, à justifier son opposition à l’ensemble des crédits relatifs aux affaires maritimes.

Il souligne que de nombreuses pistes d’économie dans d’autres secteurs, identifiées de longue date par le groupe auquel il appartient<sup>(4)</sup>, permettraient de préserver les deux. **Il tient enfin à rendre hommage aux sauveteurs en mer**, dont il souligne, pour reprendre les mots de sa prédécesseure pourtant d’un bord politique opposé au sien, « le courage et l’abnégation »<sup>(5)</sup>.

(1) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 21.

(2) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, 21.

(3) Question écrite n° 7880 de M. Frédéric Falcon, 9 mai 2023.

(4) Voir par exemple le rapport spécial n° 1745 annexe 48 de M. Alexandre Sabatou sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023.

(5) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 21.

• *Les subventions des collectivités territoriales*

La presse s'est fait l'écho de funestes perspectives pour l'évolution en 2025 des subventions des collectivités territoriales à la SNSM <sup>(1)</sup>, ce qui a été confirmé par la SNSM au rapporteur spécial lors de son audition. Ces prévisions contraignent l'association à modérer ses ambitions en matière d'investissements.

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

i. Des acteurs essentiels aux missions diverses

Les CROSS assument des tâches aussi variées qu'essentielles :

– Ils ont une première mission de recherche et sauvetage en mer. Le rôle des CROSS en la matière est de coordonner les moyens des administrations de l'État, de la SNSM, des mairies des communes littorales pour la surveillance des plages et des personnes privées ;

– Ils ont également une mission de surveillance de la navigation maritime. Ils vérifient que les navires respectent les règles de navigation (en matière de sécurité) et leurs obligations de déclaration de marchandises ;

– Ils ont un rôle de surveillance des pollutions marines : ils traitent des signalements de pollution pour, le cas échéant, les relier à un navire et les catégoriser comme accidents, volontaires mais licites ou volontaires et illicites ;

– Ils surveillent les pêches maritimes, en réalisant des inspections en mer ;

– Enfin, ils procèdent à des missions de préservation des atteintes à l'environnement marin en contrôlant la pêche à pied, la protection des aires marines protégées, la police des mouillages ainsi que les activités conchylicoles <sup>(2)</sup>.

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

ii. Les dépenses des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

Les crédits de fonctionnement demandés pour les CROSS en 2025 s'élèvent à 4,62 millions d'euros en AE et en CP et leurs dépenses d'investissement à 3,45 millions d'euros en AE et 5,65 millions d'euros en CP.

Leurs dépenses de fonctionnement financent le maintien en condition opérationnelle des équipements radars, des télécommunications et des systèmes d'information.

---

(1) *Ouest-France.fr*, « Pourquoi la SNSM ne peut toujours pas utiliser ses nouveaux navires de sauvetage », Jean-Marie Cunin, 11 octobre 2024.

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

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

### ***c. La signalisation maritime***

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

Sur le territoire français, la mission de signalisation maritime est pilotée et coordonnée par la DGAMPA en lien avec l'armement des phares et balises (APB), service à compétence nationale, pour assurer le maintien en condition opérationnelle du parc.

Des crédits de 15 millions d'euros en AE et 13 millions d'euros en CP sont demandés pour les activités et les investissements de signalisation maritime en 2025.

## **2. L'action 2 Emplois et formations maritimes**

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

Les crédits de cette action sont proposés à 36 millions d'euros en AE (+ 2 %) et 37 millions d'euros en CP (+ 2 %).

### ***a. L'École nationale supérieure maritime***

#### ***i. Un objectif ambitieux***

Le Fontenoy du maritime, tenu en 2020, a consisté en une concertation de plusieurs acteurs du secteur du maritime pilotée par l'État. Il a conclu à un objectif de doublement du nombre d'officiers de marine marchande <sup>(2)</sup> d'ici 2027, confirmé par le Président de la République lors des assises de l'économie de la mer à Nice en septembre 2021.

---

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

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

Dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial renvoie pour la présentation de cet objectif et de l'École aux travaux qu'avait conduits sa prédécesseure dans le cadre du printemps de l'évaluation 2024 <sup>(1)</sup>.

ii. Un objectif légèrement infléchi à la baisse

Le rapporteur spécial constate que **la trajectoire de croissance du nombre d'officiers diplômés d'ici 2027 a été revue à la baisse**. Les éléments qui lui ont été communiqués diffèrent en effet, quoique de façon marginale, de ceux exposés par sa prédécesseure.

#### ÉVOLUTION PASSÉE DU NOMBRE D'OFFICIERS DE MARINE MARCHANDE DIPLÔMÉS DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

	Nombre d'officiers ayant obtenu leur diplôme en formation initiale	Nombre d'officiers ayant obtenu leur diplôme en formation professionnelle	Nombre total d'officiers ayant obtenu leur diplôme
2021	153	69	222
2022	148	135	283
2023	170	125	295
2024	188	160	348

Source : rapport d'information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l'École nationale supérieure maritime, 16 mai 2024, p. 16.

#### ÉVOLUTION PRÉVISIONNELLE DU NOMBRE D'OFFICIERS DE MARINE MARCHANDE DIPLÔMÉS DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Temporalité de la prévision	2025		2026		2027	
	Mai 2024	Octobre 2024	Mai 2024	Octobre 2024	Mai 2024	Octobre 2024
Nombre d'officiers ayant obtenu leur diplôme en formation initiale	208	189	254	222	274	253
Nombre d'officiers ayant obtenu leur diplôme en formation professionnelle	184	156	172	174	172	174
Nombre total d'officiers ayant obtenu leur diplôme	392	345	426	396	446	427

Source : commission des finances d'après :

– le rapport d'information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l'École nationale supérieure maritime, 16 mai 2024, p. 16, pour les données « mai 2024 » ;

– les réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial, pour les données « octobre 2024 ».

La trajectoire actuelle ne prévoit ainsi plus qu'une évolution de 92 % du nombre d'officiers de marine marchande diplômés de l'ENSM d'ici 2027 par rapport à 2021. Interrogée par le rapporteur spécial, l'École attribue cet écart au taux d'attrition, correspondant à des élèves qui ne terminent pas leur scolarité, et qui

(1) Rapport d'information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l'École nationale supérieure maritime.

apparemment n'aurait pas été pris en compte dans l'élaboration de la trajectoire initiale.

iii. Des moyens financiers quasiment stables

La principale dépense de l'action est la SCSP versée à l'ENSM, qui s'établit à 25,24 millions d'euros en AE et en CP, un montant quasiment identique à celui de l'an dernier (25,05 millions d'euros).

Le rapporteur spécial a déposé un amendement <sup>(1)</sup> afin de créer un crédit d'impôt au titre de la contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime pour les sommes versées à la Fondation ENSM, amendement qui n'a pas été adopté. Il estime pourtant que, les armateurs n'ayant pas été soumis à une évolution du régime d'imposition favorable dont ils bénéficient, à savoir la taxation au tonnage, **il serait souhaitable qu'ils contribuent davantage, dans les années profitables pour eux, à l'École qui leur fournit des officiers de marine de qualité.** Il considère la Fondation ENSM comme un axe de développement intéressant pour faire croître les ressources de l'École.

iv. Un plafond d'emplois augmenté mais bien moins que prévu

Pour accompagner la croissance du nombre d'élèves, des relèvements successifs du plafond d'emplois de l'École sont nécessaires. **L'ENSM obtient un relèvement de 5 ETPT de son plafond d'emplois**, pour le porter de 239 à 244 en 2025. Cette hausse, aussi significative soit-elle, ne représente toutefois que **la moitié de celle qui était prévue par la trajectoire initiale (+ 9 ETPT)**. Dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial rappelle les alertes qu'avait pourtant émises sa prédécesseure à ce sujet.

---

(1) N° I-1021.

### **Les alertes émises lors du printemps de l'évaluation 2024 en cas de non-respect de la trajectoire d'emplois.**

« Ces augmentations sont d'autant plus nécessaires que l'ENSM consomme son plafond d'emplois malgré des difficultés de recrutement. En 2023, 236,4 ETPT ont ainsi été consommés pour un plafond d'emplois fixé à 237 ETPT. »

« L'École a mis en garde la rapporteure spéciale sur le fait que « les armateurs, qui financent aujourd'hui l'ENSM par le biais de la taxe d'apprentissage et de la Fondation mise en place en 2023, seront moins enclins à envisager un soutien à l'École en cas de révision à la baisse de l'ambition du nombre d'officiers diplômés par l'ENSM entre 2021 et 2027 ». Une insuffisante révision du plafond d'emplois en 2025 pourrait avoir ce type de conséquence. »

« Interrogées également par la rapporteure spéciale, les organisations syndicales des personnels de l'École ont qualifié d'« incontournable et certainement sous-estimée » la trajectoire, prévue par la DGAMPA et l'École, qui incluait initialement 9 ETPT supplémentaires dès 2025. Les organisations syndicales ont également attiré l'attention de la rapporteure spéciale sur le fait qu'un nombre important de postes d'enseignants ne sera pas pourvu, ce qui nécessite pour les enseignants en poste d'effectuer de nombreuses heures supplémentaires, conduisant par là même, d'après les organisations syndicales, à « une tension certaine au sein du corps enseignant qui n'est pas supportable dans le temps ».

« Auditionnée par la rapporteure spéciale, l'Inspection générale des affaires maritimes a elle aussi estimé que, pour atteindre l'objectif du Fontenoy du maritime, « l'ENSM aura besoin d'augmenter significativement son corps enseignant et administratif », alors que « le nombre d'enseignants est sous tension dans le format actuel ».

*Source : rapport d'information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l'École nationale supérieure maritime, 16 mai 2024, pp. 21-22.*

### **b. Les autres dépenses**

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

### **3. L'action 3 Innovation et flotte de commerce : le soutien économique à la flotte de commerce**

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

Les crédits de l'action 3 sont proposés à 81 millions d'euros en AE et en CP (- 23 %). Cette baisse s'explique par l'arrêt de plusieurs dispositifs de soutien à la flotte de commerce.

### **a. Deux dispositifs distincts**

#### v. Les exonérations de cotisations patronales

Un dispositif non borné <sup>(1)</sup> permet aux entreprises de transport de passagers, de fret et de services d'être exonérées de cotisations patronales pour les navires de commerce battant pavillon français ou européen et affectés à des activités de transport ou de service maritimes. Deux conditions cumulatives sont requises :

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

– L'équipage doit être constitué d'au moins 25 % de ressortissants européens (Union européenne, Espace économique européen et Suisse).

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

#### vi. Le remboursement des cotisations salariales

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

### **b. Des évolutions majeures en 2025**

Le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 (PLFSS 2025) prévoit la suppression, pour les seules entreprises maritimes hors transport de passagers :

– des exonérations de cotisations patronales relatives aux allocations familiales, versées à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) ;

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

---

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

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

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

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

Sont donc maintenues :

– pour l’ensemble des segments de navigation, les exonérations des cotisations patronales relatives à la maladie et à la vieillesse, versées à l’Établissement national des invalides de la marine (ENIM) ;

– pour les seuls navires transportant des passagers, y compris les navires de croisière, les exonérations de cotisations patronales relatives, d’une part aux allocations familiales, d’autre part à l’assurance chômage.

#### ÉVOLUTION DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN ÉCONOMIQUE À LA FLOTTE DE COMMERCE

		Navires transportant des passagers	Navires ne transportant pas de passagers
Exonérations de cotisations patronales relatives aux allocations familiales	Coût en 2024 (CP)	11,5 millions d’euros	
	Maintenues par le PLFSS	Oui	Non
Exonérations de cotisations patronales relatives à l’assurance chômage	Coût en 2024 (CP)	13 millions d’euros	
	Maintenues par le PLFSS	Oui	Non
Exonérations des cotisations patronales relatives à la maladie et à la vieillesse	Coût en 2024 (CP)	42,9 millions d’euros	
	Maintenues par le PLFSS	Oui	Oui
Remboursement aux armateurs des cotisations sociales versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale (SEAM)	Coût en 2024 (CP)	30,2 millions d’euros	
	Maintenu par le PLFSS	Non (13,8 millions d’euros inscrits dans le PLF pour couvrir le second semestre 2024)	
Coût total des dispositifs en 2024 (CP)		97,6 millions d’euros	
Coût total des dispositifs en 2025 (CP)		73,7 millions d’euros	

Source : commission des finances d’après la documentation budgétaire et les réponses de la DGAMPA au rapporteur spécial.

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

i. Des contrôles satisfaisants pour les dispositifs portés par l’action 3

Le contrôle des conditions requises pour bénéficier des dispositifs suivis à l’action 3 est bien développé, et très peu d’infractions seraient constatées.

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

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de navires contrôlés	406	391	415	449	457	456
Pourcentage de navires contrôlés	100	100	100	100	100	100
Pourcentage de navires contrôlés respectant toutes les conditions	93	98	96	98	99	99

Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire.

ii. Des contrôles insuffisants pour le dispositif de l'État d'accueil

Les contrôles seraient toutefois beaucoup plus rares pour le dispositif de « l'État d'accueil »<sup>(1)</sup>. Celui-ci « permet aux États membres d'appliquer leur droit du travail maritime aux navires assurant un service de cabotage national. Ces navires doivent ainsi respecter la réglementation applicable dans l'État d'accueil, non celle de l'État du pavillon »<sup>(2)</sup>. Des sanctions financières sont imposées en l'absence de respect de la réglementation. **Le dispositif de l'État d'accueil est ainsi un outil majeur pour lutter contre le moins-disant social**<sup>(3)</sup>.

**Un exemple de moins-disant social**

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

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

La prédécesseure du rapporteur spécial avait relevé l'an dernier que « **le nombre de contrôles serait cependant très faible** en raison des importants moyens humains qu'ils nécessitent : les services fiscaux, l'inspection du travail, les personnels administratifs des affaires maritimes ainsi que des interprètes doivent être mobilisés pendant plusieurs jours »<sup>(4)</sup>. Auditionnée par le rapporteur spécial, l'organisation Armateurs de France a déploré des contrôles en nombre toujours insuffisant en raison d'un manque de personnel formé à la technicité induite par la réglementation.

Le rapporteur spécial a interrogé la DGAMPA à ce sujet. Celle-ci a pu lui fournir quelques données sur les années 2021 à 2023, en lui précisant que « l'administration disposera à compter de fin 2024 de chiffres de contrôle établis de manière systématisée et annualisée ».

---

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

(2) Rapport n° 1005 de M. Didier Le Gac sur la proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche, 22 mars 2023.

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

(4) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 32.

## CONTRÔLES DU RESPECT DU DISPOSITIF DE L'ÉTAT D'ACCUEIL

	2021	2022	2023
Nombre de navires contrôlés	11	11	19
Pourcentage de navires contrôlés	10 %	8 %	26 %

Source : commission des finances d'après les réponses de la DGAMPA au rapporteur spécial.

La DGAMPA lui a aussi expliqué qu'une stratégie interministérielle de contrôle des navires battant pavillon étranger soumis au dispositif de l'État d'accueil ainsi qu'au dispositif transmanche de lutte contre le moins-disant social a été co-construite par la direction générale du travail et la DGAMPA et signée le 3 juin 2024.

Le rapporteur spécial effectuera un suivi vigilant des avancées obtenues par cette stratégie. Il déplore que, malgré l'insertion, dans la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, d'une disposition visant à lutter contre le moins-disant social dans le cadre du développement de l'éolien en mer, obligeant ainsi les navires de travaux intervenant dans les eaux françaises pour la construction d'éoliennes en mer à respecter le dispositif de l'État d'accueil, des abus persistent en la matière. Une société chargée de la maintenance de plusieurs parcs éoliens disposerait ainsi d'une flotte battant pavillon bahaméen et vanuatais, composée d'équipages non communautaires, dont les membres coûteraient moitié moins cher que les marins français <sup>(1)</sup>.

### 4. L'action 4 Action interministérielle de la mer

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

Pour 2025, les dépenses consacrées sur le programme 205 à l'action 4 *Action interministérielle de la mer* sont proposées à 14 millions d'euros en AE (- 64%) et 23 millions d'euros en CP (+ 27 %). La chute des AE s'explique par le non-renouvellement attendu des crédits en faveur du nouveau patrouilleur des affaires maritimes, qui avait nécessité l'ouverture de 25 millions d'euros en AE l'an dernier. À l'inverse, l'évolution des CP est due à l'inscription pour ce même patrouilleur de 10 millions d'euros pour l'année 2025, contre 5 millions d'euros en 2024. Hors crédits destinés au nouveau patrouilleur, l'action 4 est stable entre les deux exercices.

#### a. La surveillance des activités maritimes

Les missions de contrôle et de surveillance de l'État pour les activités maritimes sont vastes, comme sont variées les activités maritimes : pêche, navigation, sécurité des navires et des épaves et respect de l'environnement marin sont soumis à des réglementations que l'État doit faire respecter. Compte tenu

(1) [lecanardenchaine.fr](http://lecanardenchaine.fr), « Le droit du travail en mer se fait porter pales », Jean-Louis Le Touzet, 3 octobre 2024.

d'exigences communautaires de plus en plus rigoureuses, le contrôle des pêches s'effectue en association avec l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP).

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

Le DCS s'articule à deux niveaux :

– un niveau hauturier, c'est-à-dire en haute mer, composé de cinq patrouilleurs dont quatre en métropole et un basé à La Réunion pour surveiller les Terres australes et antarctiques françaises ;

– un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui agissent à l'échelle départementale et qui disposent de vedettes côtières et d'embarcations légères. Les ULAM réalisent principalement, en mer et à terre, des contrôles sur la réglementation des pêches et la protection de l'environnement.

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

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

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

Les crédits demandés pour le DCS en 2025 sont de 9 millions d'euros en AE et 19 millions d'euros en CP. Ils couvrent le coût de fonctionnement et d'entretien des navires, la formation et le maintien des compétences des agents et la maintenance des systèmes d'information.

**b. Le dispositif anti-pollution**

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

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

Les crédits de fonctionnement de Polmar terre financent le fonctionnement et l’entretien des quatorze centres interdépartementaux de stockage (huit en métropole et six outre-mer).

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

Un travail de restructuration et de renforcement des moyens de Polmar terre a été mis en œuvre depuis 2022. Il concerne notamment la lutte contre la pollution marine autour de la Corse, comme l’avait indiqué le ministre en fonctions fin 2023 : « En ce qui concerne la Corse, depuis deux ans, nous avons renforcé les moyens disponibles sur trois fronts : un remorqueur de haute mer, l’Abeille Méditerranée, permet de lutter dans toute la zone contre la pollution maritime ; les moyens de Polmar terre ont été restructurés ; la marine nationale a, quant à elle, également déployé des moyens supplémentaires. Les moyens supplémentaires déployés à Ajaccio nous permettent d’intervenir très rapidement sur toute la zone » <sup>(1)</sup>.

## **5. L’action 5 Soutien et systèmes d’information**

L’action 5 finance le fonctionnement courant des services centraux et déconcentrés de la DGAMPA. Aucune dépense de personnel n’y est inscrite, celles de la DGAMPA figurant sur l’action 11 *Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes »* du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, du développement et de la mobilité durables*.

Les crédits proposés s’élèvent à 13 millions d’euros en AE (+ 22 %) et 14 millions d’euros en CP (+ 21 %). La hausse s’explique par des investissements dans la cybersécurité et l’informatique, ainsi que par des travaux de rénovation immobiliers.

## **6. L’action 7 Pêche et aquaculture**

L’action 7 serait dotée de 65 millions d’euros en AE (- 26 %) et 59 millions d’euros en CP (- 30 %).

### **a. Les aides économiques**

Cette action finance des actions d’accompagnement des secteurs de la pêche et de l’aquaculture par des dispositifs d’aides économiques <sup>(2)</sup>.

---

(1) M. Berville, compte rendu de la première séance du Sénat du lundi 4 décembre 2023.

(2) La DGAMPA a expliqué au rapporteur spécial que, de manière peu intuitive, ces aides sont budgétées parmi les lignes dénommées « Suivi scientifique et données » du PAP.

La baisse des crédits à l'échelle de l'action se concentrerait sur les aides au secteur de la pêche, qui avaient été portées, à titre exceptionnel, à 37 millions d'euros l'an dernier. Ce montant agrégeait les aides suivantes :

– des aides à l'achat du carburant pour aider les entreprises de pêche à faire face à l'augmentation du prix du carburant dans le contexte du conflit en Ukraine. Ces aides, qui prenaient la forme d'un remboursement par l'État d'une partie du coût du carburant, à raison, en 2024, de 20 centimes d'euro par litre, ont pris fin le 30 juin 2024 ;

– des aides apportées aux entreprises du secteur du mareyage <sup>(1)</sup> ayant enregistré des pertes à la suite du Brexit, pour un montant de 8 millions d'euros. En loi de finances 2024, le texte considéré comme adopté en première lecture en application de l'article 49 alinéa 3 de la Constitution incluait un amendement de Mme Annaïg Le Meur ouvrant 8 millions d'euros de crédits sur le programme 205 dans le but d'apporter une aide conjoncturelle aux entreprises du secteur du mareyage qui ont enregistré des pertes à la suite du Brexit. La DGAMPA a expliqué au rapporteur spécial, s'agissant du non-renouvellement de cette dernière aide : « le dispositif d'aide n'avait qu'une visée de soutien conjoncturel pour accompagner les entreprises dans leur adaptation à la nouvelle donne du marché et n'avait donc pas vocation à être renouvelé. En effet, il revient aux entreprises de mareyage de s'adapter, notamment en trouvant de nouvelles sources d'approvisionnement ou de nouveaux marchés pour les années suivantes. Elles peuvent être accompagnées en cela par le FEAMPA » ;

– les aides accordées aux entreprises de pêche et de mareyage à la suite de la fermeture du 22 janvier au 20 février 2024 du golfe de Gascogne pour indemniser leurs pertes économiques.

---

(1) *Le mareyage est l'activité des intermédiaires entre les pêcheurs et les commerçants de poissons. Il consiste à acheter des poissons en volumes importants près des côtes, à les préparer à la consommation, à les transporter puis à les revendre aux commerçants.*

### La fermeture à la pêche du golfe de Gascogne

« Face à l’augmentation d’échouages de cétacés, la Commission européenne a mis en demeure la France à l’été 2022 de renforcer les mesures de lutte contre les captures accidentelles. Le Gouvernement a lancé, dès septembre 2022, un plan d’urgence de 17,8 millions d’euros en ce sens. Il prévoyait notamment l’équipement en dispositifs d’effarouchement, de caméras embarquées et de systèmes de suivi GPS d’environ 250 navires à des fins d’observation scientifique. Le Conseil d’État a considéré, dans son jugement du 20 mars 2023, qu’à date les actions mises en œuvre étaient insuffisantes pour réduire le nombre d’échouages sous le seuil des 5 000 captures accidentelles. Le secrétaire d’État chargé de la mer a alors reçu, le 27 avril 2023, avec la Première ministre, les professionnels afin de préparer ensemble les suites à donner. Trois principes ont été définis : protéger les cétacés sans déstabiliser la filière pêche ; une équité de traitement en ciblant aussi les navires étrangers ; le besoin de faire progresser la connaissance scientifique et la transparence des résultats. Des concertations de plusieurs mois avec les représentants des professionnels locaux ont été lancées ainsi qu’une consultation du public par la suite. »

« Cinq décisions fortes ont été prises à l’issue de cette concertation, parmi lesquelles, pour la première fois en France, une large fermeture spatio-temporelle de l’activité de pêche d’une durée de 30 jours (du 22 janvier au 20 février) lors des trois prochains hivers. La fermeture couvre l’ensemble du Golfe de Gascogne, soit une très large zone (188 500 km<sup>2</sup>). L’ensemble des filets et chaluts à risque sont concernés, à savoir 600 navires. Un plan de contrôle renforcé sera mis en place dès l’hiver 2023-2024, avec les moyens des affaires maritimes, afin de s’assurer du respect des obligations réglementaires dont la période de fermeture spatio-temporelle. »

*Source : réponse à la question écrite n° 12801 de Mme Anne-Laurence Petel, 19 décembre 2023*

**En raison du non-renouvellement des aides « carburant » et « Brexit », seule l’aide « Gascogne » est prolongée, d’où la baisse des aides financées sur cette action.**

### ÉVOLUTION DES AIDES ACCORDÉES AU SECTEUR DE LA PÊCHE

(en millions d’euros)

	Élément déclencheur	2024 (estimation sur l’ensemble de l’année réalisée au mois d’octobre)	2025 (budgétisation du PLF)
Aides à l’achat du carburant	Invasion de l’Ukraine par la Russie et envolée subséquente des prix de l’énergie	22,2	0
Aides aux entreprises du secteur du mareyage	Brexit et subséquentes limitation de l’accès des navires français aux eaux britanniques et réduction des quotas de pêche	8	0
Indemnisation des pertes économiques des entreprises dépendantes de la pêche dans le golfe de Gascogne	Fermeture à la pêche du golfe de Gascogne	7,2	10
<b>Total</b>		<b>37,4</b>	<b>10</b>

*Source : commission des finances d’après les réponses de la DGAMPA au rapporteur spécial.*

### ***b. Les dépenses de fonctionnement***

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

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

– 6 millions d'euros en AE et en CP pour le suivi des ressources halieutiques <sup>(1)</sup> dans les conditions exigées par la réglementation européenne.

### ***c. Les autres dépenses***

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

## **7. L'action 8 Planification et économie bleue**

L'action 8 porte les crédits dédiés à la plaisance, à la planification maritime et à la coordination mer et littoral. Elle serait dotée de 3 millions d'euros en AE (- 91 %) et 14 millions d'euros en CP (- 31 %) pour 2025. La diminution considérable des crédits s'explique par le choix du Gouvernement, en raison du « contexte budgétaire contraint », de **ne pas reconduire le fonds d'intervention maritime (FIM)**.

Créé en 2022 et doté en 2024 de 16 millions d'euros en AE et en CP, il s'agit d'un dispositif par lequel le ministère apporte un concours financier à des investissements, des études ou des interventions ponctuelles conduits par des acteurs locaux comme des collectivités territoriales, des associations ou encore des entreprises. Pour une présentation plus exhaustive, le rapporteur spécial renvoie à la longue description fournie l'an dernier par sa prédécesseure <sup>(2)</sup>.

Celle-ci qualifiait ce dispositif d'« essentiel », et soulignait que « sa pérennisation pour les prochaines années [était] très attendue pour de nombreux acteurs maritimes, qui se préparent aux prochains appels à projets ». Le rapporteur spécial comprend la déception des acteurs de terrain qui escomptaient de nouveaux financements en provenance de ce fonds pour l'année 2025. Il appelle toutefois à

---

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

(2) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 40.

rester conscient du contexte budgétaire, qui oblige à réaliser des arbitrages par nature insatisfaisants.

Ne resteraient plus en 2025 sur cette action, qui devrait logiquement disparaître d'ici quelques années, que des financements pour couvrir les engagements passés, ainsi que (y compris en AE) quelques dépenses extrêmement marginales, par exemple pour financer « des brochures et des campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques ».

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

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

- le budget général de l'État pour les crédits relatifs à l'entretien et au fonctionnement des ports ;
- les fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour le financement de leurs investissements.

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

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

- 10 grands ports maritimes ou fluviomaritimes <sup>(1)</sup>, qui sont des établissements publics de l'État disposant de l'autonomie financière ;
- un port d'intérêt national (Saint-Pierre-et-Miquelon) ;
- 54 ports relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, qui ne perçoivent pas de subvention du programme 203 pour leurs dépenses d'entretien et d'exploitation ou leurs dépenses d'investissement.

Leurs compétences et leur gouvernance avaient été exposées l'an dernier par la prédécesseure du rapporteur spécial <sup>(2)</sup>.

---

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

(2) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 42.

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

### **1. L'inquiétante stabilité des crédits en faveur du dragage**

#### ***a. Des crédits stables***

Le dragage est une opération indispensable pour assurer l'accès aux ports des navires à fort tirant d'eau. Devant être effectué quotidiennement, il a pour finalité d'éviter l'ensablement et l'envasement en retirant les sédiments.

L'État est supposé compenser<sup>(1)</sup> par les crédits de l'action 43 les charges supportées par les grands ports maritimes (GPM) pour leurs travaux de dragage. En 2025, les crédits budgétaires demandés s'établissent à 92 millions d'euros, en AE comme en CP, un montant identique à celui de l'an dernier. Ils financent exclusivement les dépenses de dragage des grands ports maritimes. Ils ne financent aucune dépense de personnel, car le personnel employé par les grands ports maritimes ne relève pas de la fonction publique d'État, mais d'une convention collective.

#### ***b. L'impact de l'inflation sur les dépenses de dragage***

##### **i. La hausse des charges**

Cependant, **l'inflation a engendré depuis 2022 une forte augmentation des dépenses de dragage des grands ports maritimes**. Elle tient en particulier à la hausse des prix des carburants, qui représentent environ un cinquième du coût d'exploitation des engins de dragage. Le coût total des opérations de dragage des grands ports maritimes est ainsi estimé à 123 millions d'euros en 2023.

La Cour des comptes a ainsi noté : « En 2022, la subvention de l'État était de 83 millions d'euros pour un montant de dépenses des ports en matière de dragage de 121 millions d'euros. Sur la période 2017 à 2022, le total des dépenses déclarées par les ports a atteint 599 millions d'euros et la subvention 478 millions d'euros, soit un **taux de couverture de 80 %** qui recouvre de fortes disparités entre les ports »<sup>(2)</sup>.

L'analyse détaillée de la couverture des dépenses de dragage par la subvention de l'État fait ainsi apparaître une baisse préoccupante depuis 2019.

---

(1) Article R. 5313-69 du code des transports.

(2) Cour des comptes, rapport « le groupement d'intérêt économique Dragages-Ports, exercices 2013-2022 », juillet 2023, p. 13.

**ÉVOLUTIONS COMPARÉES DES DÉPENSES DE DRAGAGE DES GRANDS PORTS MARITIMES ET DE LA SUBVENTION DE L'ÉTAT POUR CES DÉPENSES**

(en millions d'euros)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Charges de dragage déclarées par les grands ports maritimes	94,5	91,9	100,9	120,2	132,1	135,8	nc
Subvention budgétaire de l'État aux grands ports maritimes au titre de leurs dépenses de dragage	94,5	88,1	88,2	87,9	87,2	87,3	92,5
<b>Taux de couverture (en %)</b>	<b>100</b>	<b>95,9</b>	<b>87,4</b>	<b>73,1</b>	<b>66,0</b>	<b>64,3</b>	<b>nc</b>

Source : réponses de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial, d'après les données des rapports annuels de performance pour les années 2019 à 2023 et celles prévisionnelles pour l'année 2024.

Dans un contexte de stabilité des crédits malgré l'augmentation des coûts, « il a été demandé aux GPM d'accélérer les démarches de progrès visant à améliorer la productivité des activités de dragage »<sup>(1)</sup> depuis deux ans. Les axes d'amélioration de cette productivité sont multiples : meilleure utilisation de la flotte d'engins de dragage, meilleure connaissance des mécanismes de dépôt des sédiments dans les estuaires afin de réduire les volumes totaux dragués, optimisation des techniques de dragage.

ii. Des risques sur la transition écologique des ports

Le rapporteur spécial fait sienne les craintes exprimées par sa prédécesseure, qui avait l'an dernier exprimé sa crainte que « la stabilité des crédits consacrés au dragage ne [nuisît] sur le moyen terme à la santé financière de ces ports, qui pourraient être contraints de financer sur leurs ressources propres la partie des dépenses de dragage non couverte par les crédits de l'action 43. De telles dépenses ne pouvant pas être reportées ou annulées, le risque est ainsi qu'à terme les dépenses additionnelles que devront financer les grands ports pour le dragage ne se substituent partiellement aux dépenses qu'ils pourraient engager pour investir dans leur verdissement »<sup>(2)</sup>, et ce alors que les ports seront déjà confrontés, à l'horizon 2030, à des enjeux de disponibilité foncière importants.

**c. Une évolution de la réglementation renchérissant également les dépenses de dragage**

Les opérations de dragage seront aussi confrontées aux défis résultant de l'évolution de la législation face au dérèglement climatique. En effet, « l'article 85 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue »<sup>(3)</sup> prévoit l'interdiction du rejet en mer des sédiments pollués à compter de 2025. Or, actuellement,

(1) Réponse à la question écrite n° 12139 de Mme Christine Decodts, 19 décembre 2023.

(2) Rapport spécial n° 1745 annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 43.

(3) Mis en application par l'arrêté du 27 mars 2024 fixant les prescriptions générales applicables aux dragages ou aux rejets y afférent relevant de la rubrique 4.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement en application des articles L. 214-1 à L. 214-3.

l'essentiel des sédiments dragués est rejeté en mer et seule une drague [sur l'ensemble des ports] est équipée pour le refoulement des sédiments à terre »<sup>(1)</sup>.

Le rapporteur spécial a interrogé la DGAMPA sur la mise en œuvre par les ports de cette nouvelle obligation. Il lui a été répondu que les ports ont pu bénéficier, avant sa suppression en 2025, de crédits du FIM pour financer leurs projets en la matière, ainsi que de financements européens issus notamment du fonds européen de développement régional (FEDER).

## **C. LES FONDS DE CONCOURS : LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS**

### **1. Une baisse massive**

Les produits de fonds de concours sont évalués à 35 millions d'euros en AE (- 73 %) et 75 millions d'euros en CP (- 4 %), dont 33 millions d'euros en CP dans le cadre du plan de relance. Ces fonds, issus de l'AFITF et transitant par l'action 43, financent les projets de modernisation et de développement des infrastructures portuaires inscrits dans les contrats de plan État – région (CPER). Quoique le précédent Gouvernement ait annoncé<sup>(2)</sup> que l'État et les collectivités territoriales investiront « près de 2,7 milliards d'euros d'ici 2027 » pour permettre aux ports de réaliser leur transition écologique, les fonds de concours sont prévus en chute, en raison de la baisse très importante des recettes de l'AFITF<sup>(3)</sup>.

Or ces financements doivent permettre aux ports de parachever leur transition écologique, grâce par exemple au déploiement de prises d'électricité à quai ou à l'aménagement d'infrastructures fluviales ou ferroviaires pour favoriser un fret terrestre plus durable pour les marchandises acheminées par la mer.

### **2. Une budgétisation contestable**

**Le rapporteur spécial déplore que les subventions de l'État aux investissements effectués par les ports soient financées par des fonds de concours en provenance de l'AFITF, et non par des crédits budgétaires examinés et votés par le Parlement.** Il note que son appréciation est partagée par de nombreux acteurs :

– La Cour des comptes se montre extrêmement critique de l'existence même de l'Agence, notant qu'elle n'a qu'un « rôle de caisse de financement », dont le « conseil d'administration ne fait qu'avaliser des décisions déjà prises », et qu'elle « constitue avant tout un **moyen de contournement de la LOLF** » ; par conséquent, la Cour en tire la conclusion que « **la recommandation tendant à sa suppression et**

---

(1) *Cour des comptes, rapport « le groupement d'intérêt économique Dragages-Ports, exercices 2013-2022 », juillet 2023, pp. 16-17.*

(2) [https://x.com/P\\_Vergriete/status/1783425224991502769](https://x.com/P_Vergriete/status/1783425224991502769).

(3) *Ces recettes sont analysées dans le rapport spécial n° 15 Écologie, développement et mobilité durables : Infrastructures et services de transports ; Contrôle et exploitation aériens (Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale).*

**à la réintégration des crédits concernés au sein du budget général** dans le cadre d'une nouvelle mission budgétaire, faite par la Cour dès 2009, conserve toute sa pertinence et son actualité »<sup>(1)</sup> ;

– Toujours dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial tient également à relayer pour 2025 la recommandation formulée par la rapporteure spéciale du domaine relatif aux transports à l'occasion du printemps de l'évaluation 2023. Mme Christine Arrighi, qui appartient à un bord politique opposé à celui du rapporteur spécial, proposait ainsi en mai 2024 de « **rebudgétiser sur le programme 203 les crédits actuellement versés par l'AFITF en cours de gestion**, ce qui les rendrait plus lisibles et les intégrerait au champ des crédits que le Parlement examine », ajoutant que « les choix de budgétisation qui ont été faits pour les crédits relatifs aux transports ont comme conséquence une **atteinte au principe d'annualité budgétaire** »<sup>(2)</sup>.

### 3. L'enjeu des ports ultramarins

Le rapporteur spécial tient par ailleurs à rappeler l'alerte émise par certains de ses collègues sénateurs, rapporteurs d'une mission d'information sur le sujet, qui ont recommandé d'« engager un plan de modernisation des infrastructures portuaires dans les outre-mer »<sup>(3)</sup>, s'appuyant sur un rapport de la délégation sénatoriale aux outre-mer<sup>(4)</sup> qui « faisait de la modernisation des ports ultramarins un enjeu stratégique crucial ».

---

(1) *Cour des comptes, observations définitives « L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), exercices 2016-2022 », 20 décembre 2023, pp. 5-6.*

(2) *Rapport n° 2698 tome II sur le projet de loi relatif aux résultats de la gestion et portant approbation des comptes de l'année 2023, 29 mai 2024, pp. 157-158 (pp. 153-154 du document PDF).*

(3) *Rapport d'information n° 488 des sénateurs M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne sur la continuité territoriale outre-mer, 30 mars 2023, p. 10.*

(4) *Rapport d'information n° 546 des sénateurs M. Philippe Folliot, Mmes Annick Petrus et Marie-Laure Phinera-Horth sur les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale, 24 février 2022.*



## 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 M. Matthias Renault, rapporteur spécial des crédits du programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et de l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports.

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

*Le compte rendu sera bientôt consultable en ligne.*

*Après avoir examiné les amendements de crédits et adopté les amendements CF432, CF1625 et CF1652, la commission a, contrairement à l'avis défavorable du rapporteur spécial, adopté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables ainsi modifiés.*

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

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

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

Les fonds de concours connaissent en revanche une évolution significative. Les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) () devraient diminuer significativement. De ce fait, les fonds de concours attendus pour le programme baissent de 22 % en AE et de 6 % en CP, soit près de 1 milliard d'euros en moins pour les investissements dans les infrastructures de transports.

Tous les types de transports sont affectés par ces diminutions de crédits. Ainsi, les infrastructures ferroviaires régionales perdent 373 millions d'euros en AE, et le vélo 304 millions, bien que les besoins d'aménagements cyclables demeurent considérables et qu'un appel à projet, lancé en novembre 2023, ait reçu les réponses de 400 collectivités. Le réseau routier perd 201 millions d'euros, les infrastructures de transports collectifs en Île-de-

France 130 et celles de fret ferroviaire 75. Quant à la marche, grande oubliée des politiques de mobilité, elle ne risquait pas de perdre des financements puisqu'elle n'en avait aucun. Le transport fluvial, enfin, pâtit d'une insuffisance d'investissements au regard de son potentiel et de la place de choix qu'il pourrait occuper dans le développement des transports combinés, au profit de projets pharaoniques comme le canal Seine-Nord Europe.

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

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

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

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

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

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

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

**M. David Amiel, rapporteur spécial (*Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sécurité nucléaire et radioprotection ; compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*).** Pour comparer les

crédits de ces programmes avec ceux de l'année précédente, il faut prendre en considération deux évolutions de la maquette budgétaire : la création du programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, et le regroupement des crédits alloués à MaPrimeRénov' et à la rénovation énergétique dans le programme 135, *Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat*, qui facilitera la vision globale de la politique de rénovation énergétique et du logement.

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

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

S'agissant du programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, notons que le budget de la nouvelle autorité de sûreté, l'ASNR (Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection), est très supérieur à la somme du budget des deux structures qu'elle remplacera à partir du 1<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'émettrai un avis favorable à l'adoption de ces crédits, qui concrétisent des efforts certes difficiles mais nécessaires eu égard au contexte budgétaire contraint.

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

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

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

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

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

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

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

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

Mon rapport pour avis formule des propositions pour accélérer la décarbonation de ce mode de transport qui représente 5 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Même si les efforts sont réels, les émissions de 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 donne ferroviaire dotée de 100 milliards d’euros. À ce jour, rien n’en ressort, à l’exception d’une augmentation des péages ferroviaires. La modernisation du réseau ferroviaire va être sacrifiée. Avis donc favorable également.

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

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

*La commission rejette successivement les amendements.*

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

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

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

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

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

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** La parole politique est complètement discréditée. La Première ministre s'était engagée à agir, de même que Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, qui nous avait assuré que la décarbonation était une priorité de son gouvernement. Un plan pluriannuel de 250 millions d'euros avait été annoncé en faveur du vélo, à la suite duquel les collectivités ont pris des engagements financiers ; elles ont fait de même après les annonces relatives au ferroviaire. En effet de tels projets impliquent d'acheter du matériel, de construire des voies, de réfléchir aux priorités – entre grandes et petites lignes par exemple – et de mener des appels d'offres. L'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'affaîsissement des budgets du secteur ferroviaire a conduit à sacrifier au profit de quelques lignes à grande vitesse. Par ailleurs, les tarifs des billets de TGV augmentent à tel point qu'il est parfois plus cher de prendre le train que l'avion. Eu égard à notre ambition de décarboner les transports, c'est complètement contre-productif.

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

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

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

*La commission adopte l'amendement.*

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

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Le train de nuit offre une alternative écologique à l'avion et à la voiture. Un train 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 affaïssé, 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 Laernoes, 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 Laernoes (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 chiffre

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 Laernoës, 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 Laernoës (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 Laernoës (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 Laernoës (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 raboté, 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 Laernoës, 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-Terrenoir 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**.*

\*

\* \*

## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL**

### **Syndicat des énergies renouvelables :**

– M. Jules Nyssen, président du SER ; M. Jérémy Simon, délégué général adjoint du SER, en charge de l’animation et des filières ; Mme Élodie Saillard, responsable juridique et affaires institutionnelles ; M. Alexandre de Montesquiou, consultant, directeur associé d’Ai2P, en charge des relations parlementaires du SER.

### **Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) :**

– M. le vice-amiral d’escadre Emmanuel de Oliveira, président.

### **Armateurs de France\* :**

– M. Édouard Louis-Dreyfus, président ;  
– M. Marc Etcheberry, président du comité « économie/fiscalité » ;  
– Mme Agathe Rinaudo, responsable communication et affaires institutionnelles.

### **École nationale supérieure maritime :**

– M. François Lambert, directeur général.

### **Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l’aquaculture :**

– M. Éric Banel, directeur ; M. Olivier Cunin, directeur général adjoint ; Mme Alice Grandjean, cheffe de la mission MBCP ; M. Sébastien Piquot, adjoint à la cheffe.

### **Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités :**

– M. Nicolas Trift, sous-directeur en charge des ports.

*\* Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*