



N° 1996

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 octobre 2025.

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 2026** (n° 1906),

PAR M. PHILIPPE JUVIN,

Rapporteur général

Député

ANNEXE N° 16

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :
PAYSAGE, EAU ET BIODIVERSITÉ ; PRÉVENTION DES RISQUES ;
EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE ;
CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU
DÉVELOPPEMENT ET DES MOBILITÉS DURABLES ;
FONDS D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION DANS LES
TERRITOIRES
ÉCOLOGIE – MISE EN EXTINCTION DU PLAN DE RELANCE

Rapporteurs spéciaux : M. TRISTAN LAHAIS ET MME EVA SAS

Députés

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DES RAPPORTEURS SPÉCIAUX..	5
DONNÉES CLÉS	7
INTRODUCTION	15
I. LE PROGRAMME 113 : <i>PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ</i>.....	18
II. LE PROGRAMME 159 : <i>EXPERTISE, INFORMATION GEOGRAPHIQUE ET METEOROLOGIE</i>.....	24
III. LE PROGRAMME 181 : <i>PRÉVENTION DES RISQUES</i>	30
IV. LE PROGRAMME 217 : <i>CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITE DURABLES...</i>	41
V. LE PROGRAMME 380 : <i>FONDS D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS LES TERRITOIRES</i>.....	45
EXAMEN EN COMMISSION	49
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX	115
CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX.....	121

Cette année, le projet de loi de finances pour 2026 n'a été déposé que le mardi 14 octobre, et aucune réponse n'avait été apportée au 10 octobre, date limite fixée par l'article 49 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

Au vendredi 17 octobre, le taux de réponse s'élevait à 38,7 %.

PRINCIPALES OBSERVATIONS DES RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Le projet de loi de finances pour 2026 est un budget d'austérité climatique. Nous voici donc confrontés, une fois encore, à un exercice de communication gouvernementale où les chiffres globaux masquent l'affaiblissement des politiques écologiques en France. Nous ne pouvons que constater avec amertume comment ce Gouvernement, sous couvert de rigueur budgétaire, sabote les outils indispensables à la transition écologique et à l'adaptation au changement climatique.

Les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 représenteraient 7,50 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 6,86 milliards d'euros en crédits de paiement (CP). Par rapport à 2025, les AE augmenteraient de 12,21 % et les CP, de 4,06 %. Cette augmentation apparente n'est qu'un mirage budgétaire : elle ne résulte que de modifications de modes de comptabilisation et de périmètre. En réalité, la plupart des crédits stagnent ou diminuent. Le Fonds vert, qui était une avancée majeure pour les collectivités, est victime de coupes drastiques : de 2,49 milliards pour les AE en 2024, il passe à 650 millions en 2026, soit une division par quatre en deux ans ! Comment peut-on sérieusement prétendre mener une politique écologique ambitieuse quand on divise par quatre les moyens alloués à sa mise en œuvre territoriale ? Cette réduction drastique du Fonds vert est un choix politique lourd de conséquences. Cela signifie concrètement l'abandon des communes dans leurs projets de transition énergétique.

La biodiversité subit le même sort. Le programme 113, qui devrait être le fer de lance de la protection des écosystèmes, voit ses crédits diminuer de près de 8 % en AE et de près de 5 % en CP. La Stratégie nationale pour la biodiversité 2030, déjà sous-financée, se voit amputée de moyens essentiels. Alors que l'effondrement des espèces s'accélère, que les milieux naturels se dégradent à un rythme alarmant, le Gouvernement choisit délibérément de tourner le dos à ces enjeux.

La prévention des risques climatiques, portée par le programme 181, est un autre parent pauvre de ce budget. Alors que les catastrophes naturelles se multiplient, les moyens alloués à leur prévention diminuent. Les CP alloués au fonds Barnier passeraient de 287,4 millions d'euros en LFI 2025 à 228,8 millions d'euros dans le PLF 2026, s'éloignant encore plus du montant prélevé par l'État sur la surprime CatNat au titre de la prévention des risques. Celui-ci s'élèvera en 2026 à 510 millions d'euros selon la Caisse Centrale de Réassurance. De même, les crédits alloués à la prévention du retrait-gonflement des argiles (30 millions d'euros en AE et 15 millions d'euros en CP) sont insuffisants. Plus encore, la somme de 30 millions d'euros en AE allouée au RGA dans la loi de finances

initiale pour 2025 sera largement sous-consommée, le décret et l'arrêté définissant les modalités de l'aide financée par ce budget n'ayant été publiés que le 7 septembre 2025.

Enfin, ce budget attaque les opérateurs indispensables à la mise en œuvre des politiques de l'écologie et de l'aménagement du territoire, tels que le Cerema ou l'Office français pour la biodiversité. Ces établissements voient leurs moyens, humains, comme financiers, se réduire tandis que, de leur côté, les effectifs ministériels baisseraient de 216 ETP (équivalents temps plein) en 2026. Comment peut-on prétendre préparer le pays au changement climatique quand on démantèle les services qui devraient nous y aider ?

Ce budget est révélateur d'une conception profondément rétrograde de l'action publique. Pour ce Gouvernement, l'écologie est une variable d'ajustement budgétaire davantage qu'une authentique ambition politique. Pourtant, le coût de l'inaction climatique sera bien supérieur au coût de l'action. Nous aurions dû faire de ce budget un levier pour accélérer la transition écologique, l'adaptation au dérèglement climatique, pour donner aux territoires les moyens de leurs ambitions et pour protéger nos concitoyens des risques climatiques croissants.

En conséquence, les rapporteurs spéciaux avaient émis à l'origine un avis défavorable à l'adoption des crédits des programmes 113, 159, 181, 217, 380 et 362 de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Les débats en commission ont permis d'améliorer la copie du Gouvernement, notamment en faveur de la biodiversité. Malgré les lacunes subsistantes (notamment en matière de prévention des risques), ils ont donné un avis favorable à l'adoption des crédits à l'issue de la réunion de la commission et regrettent qu'ils aient été rejetés.

DONNÉES CLÉS

Les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 représenteraient 7,50 milliards d’euros en AE et 6,86 milliards d’euros en CP. Par rapport à 2025, les AE augmenteraient de 12,21 % et les CP, de 4,06 %. L’ensemble de ces programmes représenterait environ 30 % des crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.

ÉVOLUTION DES CREDITS DES PROGRAMMES 113, 159, 181, 217 ET 380 DE LA MISSION ÉCOLOGIE, DEVELOPPEMENT ET MOBILITE DURABLES

(en millions d’euros)

	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)
<i>113 – Paysages, eau et biodiversité</i>	411,46	378,75	– 7,95 %	415,78	395,10	– 4,97 %
<i>159 – Expertise, information géographique et météorologie</i>	518,89	670,75	+ 29,27 %	518,89	670,75	+ 29,27 %
<i>181 – Prévention des risques</i>	1 417,80	2 646,23	+ 86,64 %	1 349,74	1 484,89	+ 10,01 %
<i>217 – Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, du développement et de la mobilité durables</i>	3 182,84	3 151,33	– 0,99 %	3 186,79	3 226,66	+ 1,25 %
<i>380 – Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires</i>	1 150,00	650,00	– 43,48 %	1 124,00	1 085,83	– 3,40 %
Total	6 680,99	7 497,07	+ 12,21 %	6 595,19	6 863,24	+ 4,06 %
<i>Part des programmes 113, 159, 181, 217 et 380 dans le budget de la mission Écologie</i>	29,14 %	30,93 %	–	30,39 %	31,46 %	–
<i>Budget total de la mission Écologie</i>	22 928,10	24 237,62	+ 5,71 %	21 704,14	21 814,45	+ 0,51 %

Source : commission des finances d’après le projet de loi de finances pour 2026.

Le **programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité*** est le support des politiques de l'eau, de la biodiversité, de la protection du littoral, des milieux marins et des paysages. Ces politiques contribuent à restaurer et à protéger les écosystèmes et paysages emblématiques des territoires ainsi qu'à renforcer l'adaptation au changement climatique et à atténuer ses effets. Le programme représenterait 0,38 milliard d'euros en AE et 0,40 milliard d'euros en CP, soit 2 % des AE et des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE diminueraient de près de 8 % et les CP de près de 5 %. Cette baisse serait due au sous-financement de la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) à l'horizon 2030. Le rapport de 2022 sur *Le financement de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) pour 2030* réalisé par l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'environnement prévoyait une allocation de 1,1 milliard d'euros entre 2023 et 2026. En réalité, en raison des coupes budgétaires, seulement 415 millions d'euros supplémentaires ont été alloués.

Le **programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie*** porte les crédits de financement d'un service et de trois opérateurs qui agissent dans le champ de l'expertise environnementale : le commissariat général au développement durable (CGDD), le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et Météo France. Le programme 159 représenterait 0,67 milliard d'euros en AE et en CP soit 3 % des AE et des CP de la mission. Le montant des AE et des CP augmenterait de près de 30 % par rapport à 2025. Cette augmentation faciale doit être mise en relation avec l'évolution du périmètre du programme, qui est marqué par l'ajout de l'action 15 « Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement ». Cette augmentation est aussi due à celle de 60 millions d'euros en AE et en CP des crédits de l'action 13, relative à Météo France, pour l'achat d'un supercalculateur. Hors ces changements de périmètre et cet investissement exceptionnel, les CP diminuent légèrement. Ils passent à 512,82 millions d'euros en AE comme en CP (soit une baisse de 6,07 millions d'euros). Cette baisse traduit la réduction de 3 % de la subvention pour charges de service public du Cerema et de 1 % de son plafond d'emplois (– 25 ETPT). Elle traduit également la baisse de la subvention pour charges de service public de l'IGN de 0,2 % et de 1,2 % de son plafond d'emplois (– 17 ETPT).

Le **programme 181 – *Prévention des risques*** porte notamment les crédits des politiques publiques relatives à la prévention des risques (risques naturels ou industriels) ainsi que les politiques de lutte contre les pollutions. Le programme représenterait 2,65 milliards d'euros en AE et 1,48 milliard d'euros en CP soit 11 % des AE et 7 % des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE augmenteraient de près de 87 % et les CP, de 10 %. Toutefois, ces augmentations sont là encore de façade. La forte augmentation des AE résulterait de l'augmentation de la subvention pour charges de service public de l'Ademe, qui représente la plus grande partie des crédits du programme 181 (79 % en AE et 71 % en CP), liée à une correction technique. De plus, on relève une évolution de

la maquette budgétaire, avec l'intégration de l'action 15 relative à la prévention du retrait-gonflement des argiles, qui serait dotée de 30 millions d'euros en AE et de 15 millions d'euros en CP.

Le **programme 217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables** est le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques relatives à l'écologie et à l'aménagement du territoire. Il représenterait 3,15 milliards d'euros en AE et 3,23 milliards d'euros en CP, soit 13 % des AE et 15 % des CP de la mission. Le montant des AE diminuerait de 1 % par rapport à 2025 tandis que le montant des CP augmenterait de 1,25 %. Le plafond d'emplois passerait de 34 559,02 ETPT (équivalents temps plein travaillé) en LFI 2025 à 34 242,69 ETPT, ce qui correspondait à une baisse de – 316,33 ETPT, en lien avec le schéma d'emplois négatif pour 2026. Selon le projet annuel de performances, le schéma d'emplois prévoit la suppression de 64 ETP (équivalents temps plein) de catégorie B et de 152 ETP de catégorie C, soit une baisse de 216 ETP. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'entre 2017 et 2024, les effectifs inclus dans le périmètre du programme 217, sont passés de 40 682 ETPT ⁽¹⁾ à 34 629 ETPT ⁽²⁾, soit une baisse de près de 15 %.

Le **programme 380 – Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires** (dit « fonds vert ») a été créé en loi de finances initiale pour 2023. Il s'agit d'un outil de soutien financier pour la transition écologique des collectivités territoriales qui s'articule selon trois axes : l'amélioration de la performance énergétique, l'adaptation des territoires au changement climatique et le développement de projets de sobriété en matière de mobilité et de foncier. Il représenterait 0,65 milliard d'euros en AE et 1,09 milliard d'euros en CP, soit 3 % des AE et 5 % des CP de la mission. Par rapport à 2025, le montant des AE diminuerait de plus de 43 % et le montant des CP diminuerait de 3,4 %. La forte baisse des AE serait due à la stratégie de maîtrise des dépenses de l'État initiée à l'été 2025 et à l'anticipation d'un ralentissement des chantiers d'investissement lié aux élections municipales de 2026. L'aide à la rénovation de l'éclairage a été supprimée en 2025 et certaines mesures comme l'aide au tri à la source et à la valorisation des biodéchets, l'aide aux maires bâtisseurs et le soutien aux plans climat-air-énergie territoriaux ne seraient pas reconduites en 2026 selon les informations communiquées aux rapporteurs spéciaux. Déjà inquiets de sa pérennisation en 2025, les rapporteurs ne peuvent que l'être davantage face aux nouvelles baisses de financement, qui font peser un risque réel de disparition du programme et empêchent, de surcroît, les élus de se projeter et d'anticiper leurs actions de transition.

Le **programme 362 Écologie – mise en extinction du plan de relance** ne comprendrait aucune autorisation d'engagement ni aucun crédit de paiement. La

(1) Réalisation constatée dans le rapport annuel de performances pour 2017.

(2) Source : services ministériels, effectifs constatés dans les rapports annuels de performances pour 2017 et 2024.

couverture des besoins reposerait sur la mobilisation exclusive des crédits déjà ouverts mais non consommés et qui seraient reportés sur 2026. L'ajout de ce programme dans la mission *Écologie, développement et mobilité durables* répond à la nécessité d'assurer la traçabilité de l'emploi des CP (qui ne sont pas encore tous décaissés) alors que la mission *Plan de relance* a été clôturée. Aucun emploi ni aucun opérateur ne sont rattachés à ce programme. Les travaux menés en 2026 (comme l'actualisation de la trajectoire 2026-2028 ou le nettoyage progressif des engagements juridiques) permettront d'envisager une clôture définitive du programme vers fin 2026 ou 2027, accompagnée d'une bascule des dispositifs restants vers des programmes existants.

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

Le principal opérateur du programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* est l'**Office français de la biodiversité** (OFB). La subvention pour charges de service public en provenance du programme 113 resterait stable, à 117,64 millions d'euros en AE comme en CP. Le plafond d'emplois baisserait de 0,5 %, c'est-à-dire de –16 ETPT (équivalents temps plein travaillé), hors effets de périmètres. Il passerait de 2 750 ETPT (en LFI 2025) à 2 736 ETPT (en PLF 2026). Cette baisse intervient alors que les effectifs de l'OFB avaient déjà enregistré une baisse de –25 ETPT, en 2025 et que l'établissement entre octobre 2023 et février 2025, a été la cible de près d'une centaine d'actions, dans un contexte de contestation des règles environnementales.

Trois opérateurs relèvent du programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* : le **Cerema**, l'**IGN** et **Météo France**.

La subvention pour charges de service public du Cerema en provenance du programme 159 baisserait de près de 3 %, passant de 191,70 millions d'euros en AE et en CP (en LFI 2025) à 186,35 millions d'euros (en PLF 2026). Compte tenu de cette baisse, mais aussi de l'évolution structurelle de ses charges, le Cerema accuse un besoin de financement de près de 8 millions d'euros pour espérer atteindre l'équilibre budgétaire, et continuer à remplir les missions cruciales qu'il effectue pour outiller les collectivités territoriales face au dérèglement climatique. Outre ses guides méthodologiques, l'opérateur apporte en effet son appui aux collectivités territoriales et aux services de l'État en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, de mobilités, d'infrastructures, mais aussi en matière de mouvements de terrain et d'inondations, et sur des sujets environnementaux complexes (eau, bruit, qualité de l'air, biodiversité, nature en ville, mer et recul du trait de côte, entre autres). Ses effectifs baisseraient de 1 % (–25 ETPT), passant de 2 495 ETPT (en LFI 2025) à 2 470 ETPT (en PLF 2026), malgré la montée en charge de ces enjeux, et ce, alors que le plafond d'emplois a connu une réduction de 20 % de ses effectifs depuis 2017.

La subvention pour charges de service public de l'IGN en provenance du programme 159 baisserait de 0,2 % par rapport à la loi de finances initiale pour

2025, passant de 100,72 millions d'euros en AE et en CP (en LFI 2025) à 100,51 millions d'euros (en PLF 2026). Aussi, son plafond d'emplois baisserait de 1,2 % (17 ETPT), passant de 1 405 ETPT (en LFI 2025) à 1 388 ETPT (en PLF 2026).

La subvention pour charges de service public de Météo France en provenance du programme 159 augmenterait de près de 29 %, passant de 207,91 millions d'euros en AE et en CP (en LFI 2025) à 267,53 millions d'euros (en PLF 2026). Cette hausse permettrait de financer le renouvellement d'un supercalculateur. En dehors de cet investissement exceptionnel, le plafond d'emplois serait stable par rapport à 2025, à hauteur de 2 632 ETPT, ce qui est regrettable au regard de l'effondrement des effectifs de cet opérateur qui ont chuté de plus de 25 % entre 2010 et 2025.

L'Ademe, opérateur relevant du programme 181 – *Prévention des risques*, serait dotée de 2,09 milliards d'euros en AE par le programme, soit une augmentation de près de 136 % par rapport à 2025 (où les AE représentaient 888,36 millions d'euros). L'agence serait dotée de 1,06 milliard d'euros en CP, soit une hausse de plus de 19 % par rapport à 2025, où les CP représentaient 888,36 millions d'euros. Cette apparente augmentation est principalement due à un changement de comptabilisation des AE. En réalité, le budget incitatif de l'établissement baisse de 10 %, s'établissant en 2026 à 1,085 milliard d'euros en AE et 50 millions d'euros en CP. Concrètement, certains programmes, comme le Fonds économie circulaire, dont le budget a quasiment été divisé par deux entre 2024 et 2025, continuent de baisser. Dans ce contexte, l'Ademe cessera notamment de financer les projets de valorisation des combustibles solides de récupération (CSR). La réduction des actions en faveur de l'économie circulaire est d'autant plus dommageable que la France est classée 26^{ème} sur 27 en Europe sur le recyclage des plastiques et que cela lui vaut une amende annuelle d'1,6 milliard d'euros.

Enfin, les ressources et les effectifs de **l'École nationale des Ponts et Chaussées** et de **l'École nationale des travaux publics de l'État**, qui sont les deux opérateurs relevant du programme 217, resteraient globalement stables en 2026. L'École nationale des Ponts et Chaussées recevrait une subvention pour charges de service public de 30,69 millions d'euros en provenance du programme 217 et son plafond d'emplois serait de 307 ETPT. L'École nationale des travaux publics de l'État recevrait une subvention pour charges de service public de 24,68 millions d'euros en provenance du programme 217 et son plafond d'emplois serait de 181 ETPT.

ÉVOLUTIONS DES CRÉDITS DES PROGRAMMES 113, 159, 181, 217 ET 380 ENTRE 2025 ET 2026, SANS LES EFFETS DE CORRECTIONS TECHNIQUES ET DE PÉRIMÈTRE

(en millions d'euros)

	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)
<i>113 – Paysages, eau et biodiversité</i>	411,46	378,75	– 8,64 %	415,78	395,10	– 5,23 %
<i>159 – Expertise, information géographique et météorologie</i>	518,89	572,82	10,40 %	518,89	572,82	10,40 %
<i>181 – Prévention des risques</i>	1 417,80	1 751,23	23,52 %	1 349,74	1 446,12	7,14 %
<i>217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</i>	3 162,05	3 13 142,6	– 0,62 %	3 205,87	3 217,93	0,38 %
<i>380 – Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires</i>	1 150,00	650,00	– 43,48 %	1 124,00	1 085,83	– 3,40 %
Total	6 660,2	6495,4	– 2,54 %	6 614,28	6 717,8	1,56 %

Pour résumer, une fois neutralisés les effets de périmètre, entre 2025 et 2026, comme le rattachement de l'université Gustave Eiffel et de la subvention d'investissement du Centre scientifique et technique du bâtiment au programme 159, on observe que les programmes consacrés à la biodiversité ou à l'adaptation sont tous orientés à la baisse, ou en stagnation, en particulier les crédits de la biodiversité et du Fonds Vert (hors investissements exceptionnels comme les 60 millions d'euros pour un nouveau supercalculateur sur le même programme).

En effet, pour ce qui est plus particulièrement des politiques d'adaptation, on notera que l'Institut I4CE fait le constat, dans son rapport de septembre 2025 *Adapter la France à + 4°C : moyens, besoins, financements* d'une montée en puissance des moyens dédiés à l'adaptation entre 2020-2024, avec la création du Fonds Vert en 2022, le « plan eau » (qui a renforcé les moyens des Agences de l'Eau) en 2023, et l'augmentation du Fonds Barnier en 2025, suivant celle de la surprime CatNat, mais alerte également sur la fragilisation de cette dynamique en 2025 et 2026.

Et en effet, pour la période 2025-2026, les rapporteurs font les 4 constats suivants :

– Le Fonds Barnier est sous-doté et stagne à 300 millions d’euros en AE, alors que l’État prélève 510 millions d’euros sur les contrats d’assurance au titre de la prévention des risques, qui devraient aller au Fonds Barnier ou à d’autres risques climatiques comme les RGA ou l’érosion côtière ;

– Le Fonds Vert, qui est l’un des outils majeurs de l’adaptation, qui finance par exemple, la rénovation thermique des écoles, est sacrifié sur l’autel du redressement des comptes publics. Ses autorisations d’engagement sont passées de 2,5 milliards d’euros à sa création en 2024, à 650 millions au projet de loi de finances 2026 ;

– Deux sujets majeurs restent quasiment ignorés dans le budget de l’écologie : le recul du trait de côte, sujet sur lequel nous regrettons que toutes les propositions de financement faites par le Comité National du Trait de Côte n’aient jusque-là pas été retenues par le Gouvernement, et les RGA, sur lesquels seuls 30 millions d’euros en autorisations d’engagement ont été inscrits pour une expérimentation de mesures préventives dans les zones exposées ;

– Dernier constat, certains opérateurs essentiels pour l’adaptation au dérèglement climatique ont été très fortement fragilisés par une baisse drastique de leurs moyens, particulièrement depuis 2017. Météo-France a ainsi perdu 25 % de ses effectifs entre 2010 et 2025, et particulièrement entre 2018 et 2022, où l’établissement a perdu 100 ETP par an. Le Cerema, a, de son côté, perdu 20 % depuis 2017. Et c’est encore une baisse de 25 ETP de son plafond d’emplois qui sont inscrits au budget 2026.

Les rapporteurs alertent donc sur ces reculs sur la politique d’adaptation au dérèglement climatique à l’heure où ses conséquences se font de plus en plus prégnantes dans la vie quotidienne de nos concitoyens, qui connaissent désormais de plus en plus souvent les ravages des inondations, des canicules, ou des cyclones.

INTRODUCTION

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

Dans le projet de loi de finances pour 2026, un nouveau programme a été adjoint : le programme 362 : *Écologie – mise en extinction du plan de relance*. Ce programme était auparavant inclus dans la mission *Plan de relance*, qui a été supprimée de la maquette du projet de loi de finances pour 2026. Ce programme, de nature transitoire, ne comprend aucune autorisation d'engagement ni aucun crédit de paiement et ne fera donc pas l'objet de développement particulier dans le cadre du présent rapport.

Le rapport britannique Stern (de 2006) a été le premier à évaluer l'impact économique des effets du changement climatique, et à alerter que le coût de l'inaction est supérieur au coût de la prévention : 5 % à 20 % du PIB mondial, contre 1 % pour celui de l'action. Comme l'a rappelé la Cour des comptes dans son rapport sur *La situation et les perspectives des finances publiques* de juillet 2024⁽¹⁾, cette situation demeure préoccupante : il est établi qu'au niveau mondial, le coût de l'inaction climatique est supérieur, à terme, au coût de l'action.

Pour ce qui est de la France, l'Ademe estime l'impact du dérèglement climatique à environ – 2 points de PIB en 2030 et – 4,5 points de PIB en 2050 dans un scénario de *statu quo* des politiques climatiques. Du côté des assurances, le montant des sinistres dus aux événements naturels pourrait augmenter de 93 % ces 30 prochaines années pour atteindre 143 milliards d'euros en cumulé sur la période 2020- 2050. Cela représente un surcoût de 69 milliards d'euros comparé aux trente dernières années (1989-2019)⁽²⁾. Il est donc urgent d'agir, d'autant que la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de – 1,8 % en 2024 et de – 1 % en 2025, reste très insuffisante pour respecter nos engagements dans le cadre de l'Accord de Paris, qui exigeraient une réduction de 5 % par an. La France doit se doter d'un plan de financement ambitieux pour l'adaptation au changement climatique : il revient à l'État de protéger les Français face aux conséquences de ce dérèglement.

(1) Cour des comptes, *La situation et les perspectives des finances publiques de 2024*, juillet 2024, p. 131-134.

(2) France Assureurs, *Impact du changement climatique sur l'assurance à l'horizon 2050*, https://www.franceassureurs.fr/wp-content/uploads/2022/09/vf_france-assureurs_impact-du-changement-climatique-2050.pdf.

Dans son rapport de septembre 2025 *Adapter la France à + 4°C : moyens, besoins, financements*, l'Institut I4CE indique avoir observé, depuis 2020, une montée en puissance des moyens dédiés à l'adaptation entre 2020-2024, et relève que cette dynamique a été fragilisée à partir de 2025, ce qu'illustre par exemple la forte baisse des crédits du Fonds vert. I4CE a recensé 1,7 milliard d'euros explicitement dédiés à l'adaptation en 2025, sous forme de crédits budgétaires nationaux et de moyens mobilisés par les opérateurs publics, les institutions financières publiques et les entreprises de service public. I4CE indique que, s'il n'existe pas encore d'évaluation consolidée des besoins nécessaires à l'adaptation en France, il est cependant évident qu'il faut renforcer les moyens d'accompagnement et d'ingénierie, systématiser l'intégration de l'« adaptation » dans les flux d'investissement, et investir à la hauteur des nouveaux risques, que ce soit dans les capacités de réponse aux crises ou dans la solidité des systèmes de prise en charge des dommages.

L'Institut a identifié une douzaine d'opérateurs clés pour l'adaptation au changement climatique (tels que le Cerema, Météo France ou encore l'Ademe) et souligne que leurs effectifs sont marqués par une tendance de long terme à la baisse. Le projet de loi de finances amplifie la baisse des effectifs, qu'il s'agisse de ceux des services ministériels ou de ceux des opérateurs.

Dans son étude de 2022 portant sur 18 mesures d'adaptation prioritaires, I4CE avait par ailleurs estimé les besoins nécessaires à l'adaptation au réchauffement climatique en France à 2,3 milliards d'euros d'investissements publics additionnels ⁽¹⁾.

Les rapporteurs spéciaux rappellent aussi que le rapport produit par Selma Mahfouz et Jean Pisani-Ferry pour France Stratégies sur *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, de mai 2023, identifiait quant à lui un besoin de 3 milliards d'euros supplémentaires en 2030, investissements privés compris, afin de couvrir les dépenses liées à l'adaptation.

Cela rend d'autant plus problématique ce que représentent les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380, qui seraient de 7,50 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 6,86 milliards d'euros en crédits de paiement (CP). Si d'apparence, par rapport à 2025, les AE augmenteraient de 12,21 % et les CP, de 4,06 %, précisons tout de suite qu'il s'agit d'un mirage budgétaire : elle ne résulte que de modifications de modes de comptabilisation et de périmètre. En réalité, la plupart des crédits stagnent ou diminuent. Le projet de loi de finances est caractérisé par une poursuite du freinage des efforts en faveur de l'adaptation au changement climatique.

(1) I4CE, *Se donner les moyens de s'adapter aux conséquences du changement climatique en France : de combien parle-t-on ?*, juin 2022.

Dans ces conditions, les moyens dédiés à l'adaptation et à la prévention des risques climatiques sont très loin des besoins impératifs pour anticiper et limiter les conséquences des inondations, des canicules, des sécheresses, sur nos infrastructures et sur le quotidien des Français. En conséquence, les rapporteurs spéciaux avaient émis à l'origine un avis défavorable à l'adoption des crédits des programmes 113, 159, 181, 217, 380 et 362 de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Les débats en commission ont permis d'améliorer la copie du Gouvernement, notamment en faveur de la biodiversité. Malgré les lacunes substantielles (notamment en matière de prévention des risques), ils ont donné un avis favorable à l'adoption des crédits à l'issue de la réunion de la commission et regrettent que les crédits aient finalement été rejetés.

Les crédits alloués aux programmes 113, 159, 181, 217 et 380 représenteraient **7,50 milliards d'euros en AE** et **6,86 milliards d'euros en CP**. Par rapport à 2025, les AE augmenteraient de 12,21 % et les CP, de 4,06 %. L'ensemble de ces programmes représenterait environ 30 % des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

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

(en millions d'euros)

	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)	LFI 2025	PLF 2026	Évolution (en %)
<i>113 – Paysages, eau et biodiversité</i>	411,46	378,75	- 7,95 %	415,78	395,10	- 4,97 %
<i>159 – Expertise, information géographique et météorologie</i>	518,89	670,75	+ 29,27 %	518,89	670,75	+ 29,27 %
<i>181 – Prévention des risques</i>	1 417,80	2 646,23	+ 86,64 %	1 349,74	1 484,89	+ 10,01 %
<i>217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</i>	3 182,84	3 151,33	- 0,99 %	3 186,79	3 226,66	+ 1,25 %
<i>380 – Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires</i>	1 150,00	650,00	- 43,48 %	1 124,00	1 085,83	- 3,40 %
Total	6 680,99	7 497,07	+ 12,21 %	6 595,19	6 863,24	+ 4,06 %
<i>Part des programmes 113, 159, 181, 217 et 380 dans le budget de la mission Écologie</i>	29,14 %	30,93 %	-	30,39 %	31,46 %	-
Budget total de la mission Écologie	22 928,10	24 237,62	+ 5,71 %	21 704,14	21 814,45	+ 0,51 %

Source : commission des finances d'après le projet de loi de finances pour 2026.

Le **programme 362 Écologie – mise en extinction du plan de relance** ne figure pas dans ce tableau car il ne comprendrait aucune autorisation d’engagement ni aucun crédit de paiement. La couverture des besoins reposerait sur la mobilisation exclusive des crédits déjà ouverts mais non consommés et qui seraient reportés sur 2026. L’ajout de ce programme dans la mission *Écologie, développement et mobilité durables* répond à la nécessité d’assurer la traçabilité de l’emploi des CP (qui ne sont pas encore tous décaissés) alors que la mission *Plan de relance* a été clôturée. Aucun emploi ni aucun opérateur ne sont rattachés à ce programme. Les travaux menés en 2026 (comme l’actualisation de la trajectoire 2026-2028 ou le nettoyage progressif des engagements juridiques) permettront d’envisager une clôture définitive du programme vers fin 2026 ou 2027, accompagnée d’une bascule des dispositifs restants vers des programmes existants ⁽¹⁾.

I. LE PROGRAMME 113 : PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ

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

Le **programme 113 – Paysages, eau et biodiversité** représenterait 0,38 milliard d’euros en AE et 0,40 milliard d’euros en CP soit 2 % des AE et des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE diminueraient de près de 8 % et les CP de près de 5 %. Les rapporteurs s’inquiètent des conséquences de ces baisses de crédits, alloués notamment à la protection de la biodiversité sur le territoire français, qui s’inscrivent dans la continuité des baisses déjà enregistrées en 2025.

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

(1) Source : direction du Budget.

**ÉVOLUTION DES CREDITS DU PROGRAMME 113 PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITE
EN 2026 PAR RAPPORT À 2025**

(en millions d'euros)

Actions	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026
<i>Action 01 – Sites, paysages, publicité</i>	11,01	9,20	– 16,42 %	12,25	9,57	– 21,90 %
<i>Action 02 – Innovation, territorialisation et contentieux</i>	11,87	10,51	– 11,42 %	12,77	10,76	– 15,74 %
<i>Action 07 – Gestion des milieux et biodiversité</i>	388,57	359,03	– 7,60 %	390,76	374,77	– 4,09 %
Total programme 113	411,46	378,75	– 7,95 %	415,78	395,10	– 4,97 %

Source : commission des finances d'après le projet annuel de performances pour 2026.

Les crédits de l'**action 7 « Gestion des milieux et biodiversité »** représentent près de 95 % des AE et des CP du programme. Les politiques financées par l'action 7 poursuivent trois objectifs : conserver et restaurer les populations d'espèces animales et végétales les plus menacées ou présentant des enjeux particuliers et améliorer le bien-être de la faune sauvage captive ; développer le réseau des espaces à protection réglementaire afin de garantir une meilleure protection des espèces et des écosystèmes sur le territoire national ; inciter à la gestion durable des espaces naturels. L'action 7 contribue également à la mise en œuvre de la stratégie nationale biodiversité 2030 et du « plan eau ».

Les AE de l'action 7 représenteraient 359,03 millions d'euros en 2026 et baisseraient de 7,6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025 (où elles étaient de 388,57 millions d'euros). Les CP représenteraient 374,77 millions d'euros en 2026 et baisseraient de 4,09 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025 (où ils étaient de 390,76 millions d'euros). La baisse des crédits de l'action 7 du programme 113 est due aux coupes budgétaires réalisées par le Gouvernement pour résorber le déficit public.

La réduction des crédits serait notamment liée à l'arrêt fin 2025 du plan triennal relatif aux dégâts liés au gibier, un plan d'action de 60 millions d'euros acté en 2021 pour réduire les dégâts agricoles causés par le grand gibier. Cet arrêt induirait une économie de 10 millions d'euros par rapport à 2025 selon la direction de l'eau et de la biodiversité, mais il ne peut que questionner, le problème de la prolifération des grands gibiers, et en particulier des sangliers, perdurant. La politique de résorption du déficit public conduirait à la suppression du versement de la subvention pour charges de service public qui était allouée à l'établissement public du Mont Saint Michel et qui représentait 750 000 euros en AE et en CP en 2025⁽¹⁾.

(1) *Projet annuel de performances pour 2025, p. 170.*

La baisse des crédits de l'action induit un sous-financement de la Stratégie nationale biodiversité (SNB) à l'horizon 2030⁽¹⁾. Pourtant, ce soutien est essentiel : selon les informations communiquées aux rapporteurs spéciaux par la Direction de l'eau et de la biodiversité, 787 projets ont été financés en 2024 par le programme, pour un montant de 89 millions d'euros. En détail, 438 projets concernaient la protection et la restauration des écosystèmes (création d'aires protégées, restauration active). 349 projets portaient sur la réduction des pressions sur la biodiversité (lutte contre les espèces exotiques envahissantes, rétablissement des continuités écologiques, *etc.*). À ce jour, 300 projets ont été financés en 2025 par le programme, pour 19 millions d'euros. Parmi ceux-ci, 158 projets concernaient la protection et la restauration des écosystèmes et 142 projets concernaient la réduction des pressions sur la biodiversité.

Les rapporteurs spéciaux rappellent que le rapport de 2022 sur *Le financement de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) pour 2030* réalisé par l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'environnement prévoyait l'allocation, entre 2023 et 2027, de 1,5 milliard d'euros supplémentaires sur le programme 113 pour la mise en œuvre de la SNB⁽²⁾. **Si, sur ce total, 1,1 milliard d'euros devaient être alloués sur la période 2023-2026, en réalité, du fait des coupes budgétaires, ce sont seulement 415 millions d'euros supplémentaires qui sont alloués à la SNB** selon les informations communiquées aux rapporteurs spéciaux par la Direction de l'eau et de la biodiversité. Un tel niveau de crédits interroge sérieusement la capacité de la France à atteindre les objectifs fixés par la stratégie, à moins qu'une montée en puissance significative des financements n'intervienne d'ici 2030.

C'est pourquoi les rapporteurs spéciaux avaient déposé l'amendement II-CF2669, qui visait à annuler la baisse des crédits du programme, défavorable à la SNB, en augmentant les crédits de l'action 7 de 32,70 millions d'euros en AE et de 20,68 millions d'euros en CP. Cet amendement a finalement été retiré en commission au profit de l'amendement II-CF2402, présenté par Mme Anne Stambach-Terrenoir (groupe LFI-NFP), qui propose une hausse beaucoup plus large : + 200 millions d'euros en AE et en CP pour l'action 7. Les rapporteurs spéciaux se réjouissent de cette adoption. Ils saluent également l'adoption de l'amendement II-CF2400, également porté par Mme Stambach-Terrenoir, qui ajoute 200 millions d'euros supplémentaires pour lutter contre les polluants émergents comme les PFAS, des substances toxiques, cancérigènes et très persistantes, présentes dans de nombreux milieux et dans certaines sources d'eau potable. En conséquence, ils regrettent que le rejet final des crédits de la mission ait entraîné la suppression de ces avancées.

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

(2) IGF, IGEDD, *Le financement de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) pour 2030*, novembre 2022.

La politique de la biodiversité est mise en œuvre par les opérateurs placés sous la tutelle de la Direction de l'eau et de la biodiversité.

Le **principal opérateur** du programme 113 – *Paysages, eau et biodiversité* est l'**OFB (Office français de la biodiversité)**. Issu du rapprochement de l'Agence française pour la biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, l'OFB a été créé le 1^{er} janvier 2020. Il assure la préservation et la restauration de la biodiversité et le renforcement de l'efficacité des politiques publiques en matière de police de l'eau et de l'environnement. Il est le principal acteur dans le domaine de la biodiversité, qu'elle soit terrestre, aquatique ou marine. Ses missions, définies par l'article L. 131-9 du code de l'environnement, recouvrent notamment :

- la police de l'environnement et la police sanitaire ;
- la gestion et la restauration d'espaces naturels ;
- le développement de la connaissance, de la recherche et de l'expertise sur les espèces et les milieux ;
- l'appui scientifique, technique et financier à la conception et à la mise en œuvre des politiques de l'eau et de la biodiversité.

En 2026, l'OFB continuera à œuvrer à la réalisation de la *Stratégie nationale pour la biodiversité 2030*, dont il est pilote pour 14 actions, copilote pour 20, et partenaire sur de nombreuses autres. Il participe également à la *Stratégie nationale des aires protégées* (SNAP) et au « plan Eau »⁽¹⁾. Par ailleurs, l'OFB contribue activement à la « Mission Adaptation »⁽²⁾, lancée en novembre 2024, en

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

(2) La « Mission Adaptation » a permis la création d'un guichet unique dans chaque région. Ce guichet est constitué par un binôme d'agents de l'Ademe et du Cerema, qui sont chargés de recevoir les demandes des acteurs, d'y répondre ou d'aiguiller vers les opérateurs associés à la mission. De plus, des référents ont été identifiés dans l'ensemble des opérateurs partenaires comme Météo France, les agences de l'eau ou encore l'OFB. L'offre de la mission Adaptation comprend cinq briques :

- brique 1 : compréhension initiale des besoins et des capacités : échange entre la collectivité et le référent de la mission Adaptation ;
- brique 2 : formation à destination des chargés de mission en collectivités ;
- brique 3 : élaboration d'une stratégie d'adaptation : diagnostic avec priorisation des enjeux, trajectoire d'actions et budgets prévisionnels, suivi-évaluation ;
- brique 4 : fléchage vers les opérateurs pour approfondissements thématiques (infrastructures, bâtiments, ressource en eau, etc.), accompagnée, le cas échéant, de l'identification des financements publics existants ;
- brique 5 : assistance à maîtrise d'ouvrage « flash » (élaboration de cahiers des charges, montage de dossiers de financement, etc.)

mettant son expertise de terrain au service des collectivités. À travers la plateforme « Mission Adaptation », il conseille et accompagne les acteurs locaux pour intégrer les solutions fondées sur la nature et les enjeux de biodiversité dans leurs stratégies locales d'adaptation.

La subvention pour charges de service public de l'OFB en provenance du programme 113 resterait stable, à hauteur de 117,64 millions d'euros en AE comme en CP ⁽¹⁾.

En revanche, en 2026, le jeu à gratter « Mission Nature », au rendement estimé à 8 millions d'euros, ne sera pas reconduit. Ce jeu dédié à la biodiversité soutient des projets concrets de restauration écologique. Il a permis de financer 43 projets entre 2023 et 2024, et 21 nouveaux projets en 2025. Les rapporteurs ont donc déposé l'amendement II-CF2665 pour augmenter de 8 millions d'euros le budget alloué à l'OFB, soit l'équivalent de ce qu'aurait rapporté le jeu à gratter « Mission Nature » si celui-ci avait été reconduit en 2026. Ils regrettent que cet amendement ait été rejeté.

Le plafond d'emplois de l'OFB baisserait de 0,5 %, c'est-à-dire de – 16 ETPT (équivalents temps plein travaillé), hors effets de périmètre. La baisse des effectifs de l'OFB est d'autant plus incompréhensible que l'établissement et ses agents sont aujourd'hui directement pris pour cible, dans un contexte de contestation croissante des règles environnementales. Entre octobre 2023 et février 2025, près d'une centaine d'actions visant l'OFB ont été recensées sur une soixantaine de sites. Cette diminution des moyens interroge également au regard des attentes exprimées envers l'établissement, qui doit mener davantage d'actions pédagogiques et réduire la part de répression dans ses missions de police de l'environnement. Pour revenir sur les baisses enregistrées en 2025, et prévues pour 2026, et tenir compte du schéma d'emploi pluriannuel initial, les rapporteurs ont déposé un amendement II-CF2705 visant à augmenter le plafond des autorisations d'emploi de l'OFB de 71 ETPT.

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

Les **parcs nationaux** ⁽²⁾ recevraient en 2026 un financement en provenance du programme 113 de 6,32 millions d'euros en AE et 7,63 millions d'euros en CP ⁽³⁾. Le plafond d'emplois des parcs nationaux resterait stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, et est de 851 ETPT. Le schéma d'emplois associé serait nul pour 2026 ⁽⁴⁾.

(1) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 180.

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

(3) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 183.

(4) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 184.

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ⁽¹⁾ bénéficierait d'un financement de 0,5 million d'euros en AE et 1,20 million d'euros en CP de la part du programme ⁽²⁾. Le principal financement du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est issu d'une taxe affectée, la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel, dont le produit versé est plafonné. Il s'élevait à 40 millions d'euros depuis la loi de finances initiale pour 2022 et serait relevé à 42,5 millions d'euros à compter de 2026 par le projet de loi de finances ⁽³⁾. Le plafond d'emplois du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres resterait stable par rapport à 2025, à 178 ETPT. Le schéma d'emplois associé serait nul en 2026 ⁽⁴⁾.

L'établissement public du Marais poitevin ⁽⁵⁾ bénéficierait d'une subvention pour charges de service public de 0,57 million d'euros en AE comme en CP ⁽⁶⁾. Son plafond d'emplois diminuerait de 1 ETPT par rapport à la LFI 2025 pour s'établir à 8 ETPT et le schéma d'emplois associé diminuerait de 1 ETP ⁽⁷⁾.

Enfin, il faut évoquer les agences de l'eau, qui ont été créées par la loi n° 64-1 245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution. Les six agences de l'eau sont des établissements publics à caractère administratif établis dans chaque bassin ou groupement de bassins qui sont chargés de mettre en œuvre les schémas d'aménagement et de gestion des eaux. Il s'agit d'opérateurs rattachés au programme 113 dont les ressources proviennent de taxes affectées et plafonnées annuellement, conformément à l'article 46 de la loi de finances pour 2012 ⁽⁸⁾.

Les rapporteurs spéciaux sont favorables à ce que le système dit du « plafond mordant », qui consiste en la fixation annuelle d'un montant plafond pour le produit des taxes et des redevances des agences de l'eau et au versement des recettes excédant ce plafond au budget général de l'État, prenne fin ⁽⁹⁾. En effet, ce mécanisme budgétaire grève les capacités d'action et d'intervention des agences de l'eau à l'heure où les risques qualitatifs et quantitatifs pour la ressource en eau se multiplient. Des agences de l'eau rapportent devoir refuser des projets plusieurs mois avant la fin de l'année en raison de l'épuisement de leurs ressources

(1) *Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres est établissement public national à caractère administratif qui a été créé par la loi n° 75-602 du 10 juillet 1975 portant création du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.*

(2) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 175.*

(3) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 175.*

(4) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 176.*

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

(6) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 178.*

(7) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 178.*

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

(9) *Voir en ce sens, l'amendement I-2609 de Jean-Claude Raux, député membre du groupe Écologiste et Social.*

budgétaires. C'est également un détournement néfaste des principes pollueur-payeur et préleveur-payeur au profit du budget général de l'État.

Par ailleurs, les rapporteurs spéciaux soulèvent le fait que le rehaussement de ce plafond de 50 millions d'euros par le projet de loi de finances pour 2026, pour atteindre 2,40 milliards d'euros⁽¹⁾, ne correspond toujours pas à la promesse du « plan eau » du Gouvernement de 2023 d'augmenter de plafond de recettes des agences de 175 millions d'euros. De même, la mesure 39 de ce plan prévoyait la suppression du plafond de dépenses des agences de l'eau ; il n'en est rien dans la copie gouvernementale.

À ce manque de moyens s'ajoute le fait que **le plafond d'emplois des agences de l'eau diminuerait de 12 ETPT en 2026**. Il passerait de 1 551 ETPT dans la loi de finances initiale pour 2025 à 1 539 ETPT en 2026 et le schéma d'emplois associé diminuerait de 12 ETP⁽²⁾.

En plus de ne pas appliquer le montant prévu par le « plan eau » pour les agences de l'eau, le projet de loi de finances pour 2026 ne met pas non plus en œuvre les réformes fiscales relatives aux redevances eau, pourtant présentées dans ce même plan en 2023.

Cette réforme permettrait d'augmenter les ressources des agences de l'eau et d'assurer le financement des mesures prévues par le plan. L'article 20 du projet de loi de finances pour 2026 apporte bien certains ajustements à la fiscalité de l'eau — notamment la possibilité pour les agences de l'eau de fixer les tarifs de la redevance sur la consommation d'eau potable, ainsi que les redevances pour la performance des réseaux d'eau potable et des systèmes d'assainissement collectif, adaptés à chaque bassin hydrographique pour tenir compte de leurs spécificités.

Ces évolutions vont dans le bon sens, mais restent insuffisantes pour répondre pleinement aux besoins. La réforme que nous appelons de nos vœux visait à renforcer les principes de pollueur-payeur et de préleveur-payeur, tout en rééquilibrant la charge fiscale sur l'eau entre les différentes catégories de redevables.

II. LE PROGRAMME 159 : EXPERTISE, INFORMATION GEOGRAPHIQUE ET METEOROLOGIE

Le programme 159 – *Expertise, information géographique et météorologie* porte les crédits de financement d'un service et de trois opérateurs qui agissent dans le champ de l'expertise environnementale : le commissariat général au développement durable (CGDD), le centre d'études et d'expertise sur les risques,

(1) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 172.

(2) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 173.

l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et Météo France.

Le programme 159 – Expertise, information géographique et météorologie ne comprend aucune dépense de titre 2 mais seulement des dépenses de fonctionnement et d'intervention. Il représenterait 0,67 milliard d'euros en AE et en CP, soit 3 % des AE et des CP de la mission. Le montant des AE et des CP augmenterait de près de 30 % par rapport à 2025. Cette augmentation faciale doit être mise en relation avec l'évolution du périmètre du programme, qui est marquée par le rajout de l'action 15 « Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement ». Cette action représenterait 97,93 millions d'euros en AE comme en CP, correspondant à la subvention pour charges de service public de l'Université Gustave Eiffel (83,1 millions d'euros) et à la subvention d'investissement du Centre scientifique et technique du bâtiment (14 millions d'euros). À noter également l'augmentation de 60 millions d'euros pour l'achat d'un supercalculateur par Météo France. Hors ces changements de périmètre et investissement exceptionnel, les crédits de paiement diminuent légèrement.

Les crédits des différentes actions du programme, désormais au nombre de cinq, évolueraient comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**ÉVOLUTION DES CREDITS DU PROGRAMME 159 EXPERTISE, INFORMATION
GEOGRAPHIQUE ET METEOROLOGIE EN 2026 PAR RAPPORT A 2025**

(en millions d'euros)

Actions	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026
<i>10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable</i>	18,65	18,43	– 1,16 %	18,65	18,43	– 1,16 %
<i>11 – Études et expertise en matière de développement durable</i>	191,61	186,35	– 2,75 %	191,61	186,35	– 2,75 %
<i>12 – Information géographique et cartographique</i>	100,75	100,51	– 0,23 %	100,75	100,51	– 0,23 %
<i>13 – Météorologie</i>	207,88	267,53	+ 28,69 %	207,88	267,53	+ 28,69 %
<i>15 – Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement</i>	0	97,93	–	0	97,93	–
Total programme 159	518,89	670,75	+ 29,27 %	518,89	670,75	+ 29,27 %

Source : commission des finances d'après le projet annuel de performances pour 2026.

L'action 10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable serait dotée en 2026 de 18,43 millions d'euros en AE et en CP et représenterait **3 % des crédits du programme**. Il s'agit principalement de

dépenses de fonctionnement du CGDD (12,37 millions d'euros en AE et en CP), qui servent notamment à la réalisation d'études ⁽¹⁾.

L'action 11 – Études et expertise en matière de développement durable serait dotée en 2026 de 186,35 millions d'euros en AE et en CP et représenterait **28 % des crédits du programme**. L'action 11 est intégralement constituée de la subvention pour charges de service public du Cerema. Le Cerema est un établissement public à caractère administratif créé par la loi n° 2013- 431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports. Le Cerema est un centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaires qui apporte son concours à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation des politiques publiques en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Il apporte une expertise indépendante et un appui essentiel à l'État comme aux collectivités territoriales, en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, de mobilités, d'infrastructures (en particulier les routes et les ponts), en matière de mouvements de terrain et d'inondations ou encore sur des sujets liés à la mer et au littoral, notamment les ports ou le recul du trait de côte. Son expertise est indispensable à l'action publique en matière de lutte contre la pollution et de prévention des risques climatiques. Il est aussi un acteur public de référence pour l'adaptation des territoires au changement climatique, il contribue à plusieurs volets du PNACC3 et pilote avec l'Ademe, l'expérimentation « Mission adaptation », indispensable pour les collectivités qui souhaitent engager des travaux d'adaptation au changement climatique.

En 2023, le statut du Cerema a été modifié pour associer plus étroitement les collectivités territoriales, ce qui s'est concrétisé avec l'adhésion de plus de 1 000 d'entre elles : 16 régions, 88 départements, environ 440 groupements de communes et plus de 470 communes ⁽²⁾. Ce changement de statut s'est traduit, du fait de la gouvernance partagée entre l'État et les représentants des collectivités adhérentes, par une réelle participation des collectivités aux orientations de l'activité de l'établissement et à sa programmation et par une plus forte prise en compte de leurs attentes. Compte tenu de l'effort budgétaire qui est imposé aux collectivités territoriales, il paraît illusoire d'espérer que le Cerema atteigne l'équilibre budgétaire grâce au développement de ses recettes propres issues de ses prestations auprès des collectivités. Malgré ce constat, la subvention pour charges de service public du Cerema en provenance du programme 159 baisserait de près de 3 %, passant de 191,70 millions d'euros en AE et en CP (en LFI 2025) à 186,35 millions d'euros (en PLF 2026). Cette baisse doit être replacée dans le contexte de l'effort considérable déjà consenti par l'établissement : depuis sa création en 2014, le Cerema a subi une réduction de 37 millions d'euros, soit près de 20 %, de sa dotation, ainsi qu'une diminution équivalente de ses effectifs. Ces contraintes l'ont conduit à une profonde restructuration et à un recentrage de ses activités, tout en veillant à préserver une organisation tenant compte des diversités et spécificités territoriales.

(1) *Projet annuel de performances pour 2026, p.208.*

(2) *Source : Cerema.*

Les rapporteurs spéciaux ont donc déposé un amendement II- CF2664 qui vise à augmenter de 8 millions d’euros la subvention pour charges de service public du Cerema, afin de rétablir ses crédits au niveau de 2025. Ils regrettent que cet amendement ait été rejeté par la commission

Ils regrettent aussi que la commission ait rejeté leur amendement II-CF2662 qui proposait d’augmenter de 44,5 millions d’euros l’action 11 pour maintenir le Programme National Ponts, piloté par le Cerema. La fin de ce programme, envisagée par le Gouvernement, interromprait une dynamique positive et priverait les collectivités d’un appui technique essentiel pour entretenir leur patrimoine d’ouvrages d’art.

Le Programme National Ponts

Le Cerema a été chargé de concevoir et de diriger ce programme, qui s’adresse en priorité aux petites communes. Il a débuté par une phase de recensement et d’évaluation des ouvrages d’art, avant de financer, sous forme de subventions, les études et travaux de réparation des ponts les plus dégradés.

À ce jour, le programme a permis d’identifier 64 000 ponts dans 14 848 communes et de détecter des problèmes significatifs pour 25 % d’entre eux, et des problèmes importants pour 8 % d’entre eux. Face à ce constat, l’État a mobilisé 55 millions d’euros depuis 2023 pour aider les plus petites collectivités à remettre en état les ouvrages les plus dangereux ou essentiels à la continuité des dessertes locales ⁽¹⁾.

Le Cerema gère les demandes de subvention déposées par les communes sur la plateforme Démarches Simplifiées. Actuellement, 89 dossiers sont en cours d’analyse et 215 autres sont ouverts mais pas encore déposés, soit plus de 300 dossiers à traiter prochainement ⁽²⁾. Dans le cadre des relations qu’entretient le Cerema avec les acteurs locaux, il apparaît qu’un grand nombre de dossiers sont en cours d’étude et devraient être déposés prochainement. Toutefois, beaucoup de communes s’interrogent sur la continuité du programme et hésitent à investir pour des études qui seront finalisées après la fin du programme de financement, et pourraient ainsi ne pas déboucher sur des travaux subventionnés.

Pour garantir la continuité du dispositif, le Cerema a évalué les besoins financiers à 44,5 millions d’euros par an, en tenant compte de l’augmentation probable de 35 % du nombre de demandes et des dépenses nécessaires au fonctionnement du programme (frais d’ingénierie, maintien de la plateforme SOS Ponts, *etc.*).

Enfin le plafond d’emplois baisserait de 1 % (– 25 ETPT), passant de 2 495 ETPT (en LFI 2025) à 2 470 ETPT (en PLF 2026) ⁽³⁾. Cette baisse revêt un certain caractère de gravité le Cerema ayant déjà perdu 20 % de ses effectifs depuis 2017. Ces coupes dans les crédits et les effectifs du Cerema sont inacceptables. Lors des auditions, la direction de l’établissement a indiqué aux rapporteurs que ces baisses successives mettraient en péril sa capacité à assurer ces missions, et

(1) Source : Cerema.

(2) Source : Cerema.

(3) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 226.

compromettrait encore davantage ses nouvelles responsabilités, comme l'assistance à maîtrise d'ouvrage en appui au syndicat des eaux de Mayotte, qui couvre à ce jour une soixantaine d'opérations. Un amendement II-CF2704 a donc été déposé à l'article 55 pour augmenter de 25 postes le plafond d'emplois du Cerema, afin de revenir sur la baisse d'effectifs prévue par le projet de loi de finances.

À cette occasion, les rapporteurs souhaitent affirmer leur opposition à la fusion d'opérateurs entrant dans le champ de leur rapport. D'ailleurs, en ce qui concerne le Cerema, dans son rapport de juillet 2025, le sénateur Vincent Capo-Canellas, juge qu'« *une coordination des champs d'intervention et des rôles respectifs du Cerema, de l'Ademe et de l'ANCT semble revêtir un enjeu tout particulier pour assurer la cohérence et la lisibilité de la mise en œuvre des politiques publiques de l'État auxquelles ils prennent part et éviter les potentiels doublons* »⁽¹⁾ mais qu'« *une fusion de ces trois opérateurs n'apparaît ni réaliste, ni pertinente à court terme* »⁽²⁾.

L'action 12 – Information géographique et cartographique serait dotée en 2026 de 100,51 millions d'euros en AE et en CP et représenterait **15 % des crédits du programme 159**. L'action 12 est constituée de la subvention pour charges de service public de l'IGN. L'IGN est un établissement public à caractère administratif dont le cadre juridique et économique est fixé par le décret n° 2011-1 371 du 27 octobre 2011. L'IGN a notamment pour vocation de décrire, d'un point de vue géométrique et physique, la surface du territoire national et l'occupation de son sol ainsi que d'élaborer et de mettre à jour l'inventaire permanent des ressources forestières nationales. Sa subvention pour charges de service public, en provenance du programme 159 baisserait de 0,2 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, passant de 100,72 millions d'euros en AE et en CP à 100,51 millions d'euros. Le plafond d'emplois baisserait de 1,2 % (17 ETPT), passant de 1 405 ETPT à 1 388 ETPT⁽³⁾. Les rapporteurs spéciaux jugent que **cette évolution est d'autant plus regrettable** que le plafond d'emplois de l'IGN n'a cessé de diminuer ces dernières années. Il est passé de 1 608 ETPT en 2014⁽⁴⁾ à 1 402 en 2024⁽⁵⁾, ce qui représente une baisse de 206 ETPT en dix ans.

L'action 13 – Météorologie serait dotée en 2026 de 267,53 millions d'euros en AE et en CP et représenterait **40 % des crédits du programme**. L'action 13 est intégralement constituée de la subvention pour charges de service public de Météo France.

(1) Vincent Capo-Canellas, *Transformation du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Céréma), un modèle de mutualisation en devenir ?*, Sénat, Rapport d'information n° 835 (2024-2025), déposé le 8 juillet 2025, p. 140.

(2) *Ibid.*, p. 15.

(3) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 229.

(4) *Rapport annuel de performances pour 2014*, p. 290.

(5) *Rapport annuel de performances pour 2024*, p. 321.

Météo France est un établissement public créé en 1993, dont les missions recouvrent la sécurité météorologique des personnes et des biens, la fourniture du service météorologique à la navigation aérienne, l'appui météorologique aux forces armées, l'élaboration et la diffusion des connaissances relatives aux évolutions passées et futures du climat. En matière d'Intelligence artificielle, Météo-France développe des solutions souveraines pour améliorer la rapidité et la précision des prévisions. Le premier prototype français de modèle de prévision par apprentissage profond a été conçu en 2024, ouvrant la voie à de nouvelles capacités d'analyse.

Météo-France est un acteur essentiel de l'adaptation au changement climatique. Par ses informations, ses analyses et son expertise, il contribue directement à l'élaboration des politiques publiques en matière de climat et de prévention des risques. L'établissement joue également un rôle majeur dans la compréhension du réchauffement climatique et dans la lutte contre l'effet de serre.

La subvention pour charges de service public de Météo France en provenance du programme 159 augmenterait de près de 29 %, passant de 207,91 millions d'euros en AE et en CP (en LFI 2025) à 267,53 millions d'euros (en PLF 2026). Cette hausse correspond à un investissement exceptionnel de 60 millions d'euros pour le renouvellement d'un supercalculateur, dont il faut préciser que l'augmentation de la puissance de calcul apportera un bénéfice socio-économique de 1,4 milliard d'euros.

Le plafond d'emplois serait stable par rapport à 2025, à hauteur de 2 632 ETPT ⁽¹⁾. On notera également que les élèves de l'École nationale de la météorologie ⁽²⁾ étant inclus dans le plafond d'emplois de Météo France, leur période de scolarité constitue une contrainte supplémentaire qui pèse sur le schéma d'emploi de l'établissement. Cette stabilité pose question car les effectifs de Météo-France ont chuté de plus de 25 % entre 2010 et 2025 et entre 2018 et 2022, près de 100 ETP ont été perdus chaque année. Une légère reprise en 2023-2024 (+ 48 ETP) n'a pas suffi pour éviter la fermeture de deux tiers de ses implantations territoriales en France hexagonale.

Or, Météo France étant un acteur central dans plusieurs domaines stratégiques, il est donc indispensable d'augmenter ses moyens humains, pour lui permettre de rester au meilleur niveau mondial et de répondre aux attentes croissantes de la société. Lors des auditions, la direction de l'établissement a indiqué aux rapporteurs spéciaux que les contraintes budgétaires ont freiné la modernisation des outils informatiques, entraînant une dette technique et des besoins accrus en cybersécurité pour garantir la fiabilité et la continuité des opérations. Ils ont aussi

(1) *Projet annuel de performances pour 2026, p. 232.*

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

précisé leur volonté d'investir davantage dans l'intelligence artificielle, dans des outils de production, de transmission et d'archivage des données moins obsolètes (certains, comme « Transmet », datant des années 1990).

Un amendement II-CF2 706 a donc été déposé à l'article 55 pour augmenter le plafond d'emploi de Météo France, de 42 ETPT, afin de doter cet établissement hautement stratégique des moyens humains nécessaires à la pleine réalisation de ses missions.

L'action 15 – Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement représenterait 97,93 millions d'euros en AE comme en CP, soit 15 % des crédits du programme. Elle correspond à la subvention pour charges de service public de l'Université Gustave Eiffel (83,1 millions d'euros) et à la subvention d'investissement du Centre scientifique et technique du bâtiment (14 millions d'euros). Ce nouveau programme résulte du transfert de ces crédits depuis le programme 190 vers le programme 181.

III. LE PROGRAMME 181 : PRÉVENTION DES RISQUES

Le programme 181 – *Prévention des risques* porte les crédits des politiques publiques relatives à la prévention des risques (risques naturels ou industriels) ainsi que les politiques de lutte contre les pollutions. Ses crédits représenteraient 2,65 milliards d'euros en AE et 1,48 milliard d'euros en CP soit 11 % des AE et 7 % des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE augmenteraient de près de 87 % et les CP, de 10 %.

Toutefois, ces augmentations sont, là encore, de façade : elles sont principalement dues à un changement de comptabilisation des autorisations d'engagement de l'Ademe. Par ailleurs, la maquette budgétaire du programme évolue, intégrant à présent l'action 15 relative à la prévention du retrait-gonflement des argiles (RGA), qui serait dotée de 30 millions d'euros en AE et de 15 millions d'euros en CP.

Le programme 181 – *Prévention des risques* ne comprend que des dépenses de fonctionnement, d'investissement et d'intervention. Il comprend désormais sept actions (contre 6 en 2025), dont les crédits évoluent comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**ÉVOLUTION DES CREDITS DU PROGRAMME 181 PREVENTION DES RISQUES
EN 2026 PAR RAPPORT À 2025**

(en millions d'euros)

Actions	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026
<i>Action 01 – Prévention des risques technologiques et des pollutions</i>	59,32	60,83	+ 2,54 %	61,26	62,77	+ 2,46 %
<i>Action 10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques</i>	65,16	65,16	0 %	37,80	37,80	0 %
<i>Action 11 – Gestion de l'après-mine et travaux de sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites</i>	42,39	57,39	+ 35,39 %	42,39	42,39	0 %
<i>Action 12 – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie</i>	888,36	2 094,08	+ 135,72 %	888,36	1 059,36	+ 19,25 %
<i>Action 13 – Institut national de l'environnement industriel et des risques</i>	32,57	38,77	+ 19,05 %	32,57	38,77	+ 19,05 %
<i>Action 14 – Fonds de prévention des risques naturels majeurs</i>	330,00	300,00	- 9,09 %	287,36	228,80	- 20,38 %
<i>Action 15 – Retrait Gonflement des Argiles</i>	0	30,00	-	0	15,00	-
Total programme 181	1 417,80	2 646,23	+ 86,64 %	1 349,74	1 484,89	+ 10,01 %

Source : commission des finances d'après le projet annuel de performances pour 2026.

L'action 1 – Prévention des risques technologiques et des pollutions représenterait 2 % des AE et 4 % des CP, soit 60,83 millions d'euros en AE et 62,77 millions d'euros en CP. Elle finance la lutte contre les pollutions générées par les installations industrielles et agricoles ainsi que les mesures visant à prévenir les accidents et à en réduire les éventuelles conséquences. Elle met en œuvre les dispositifs de contrôle pour la prévention des accidents et des émissions diffuses, liés notamment aux installations classées pour la protection de l'environnement, aux explosifs et au transport de matières dangereuses. Les AE et les CP pour cette action augmentent d'environ 2,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où ils représentaient respectivement 59,32 millions d'euros et 61,26 millions d'euros. Une augmentation qui paraît toutefois insuffisante, d'autant que cette action participe également au copilotage du plan interministériel consacré aux substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS). Ces polluants, surnommés « polluants éternels » en raison de leur persistance dans l'environnement et de leur capacité à s'accumuler dans les tissus vivants, y compris chez les êtres humains, représentent un danger pour la santé et pourraient causer des problèmes de développement, de fertilité ou encore de foie. La prise en charge de ce risque reste donc incomplète.

L'action 10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques finance les politiques visant à assurer la sécurité des personnes et des biens face à des catastrophes naturelles telles que les inondations, les submersions marines, les mouvements de terrain, les avalanches, les feux de forêt, *etc.* Elle serait dotée de

65,16 millions d'euros en AE et de 37,80 millions d'euros en CP en 2026, montant qui resterait stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2025. Elle représenterait 2 % des AE et 3 % des CP du programme.

L'action 11 – *Gestion de l'après-mine et travaux de sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites* représenterait 2 % des AE et 3 % des CP du programme. Elle permet notamment d'identifier les anciens sites miniers à risque, d'évaluer et de cartographier les risques, de les porter à la connaissance des communes concernées et de mettre en œuvre les plans de prévention des risques miniers et, lorsque les risques le nécessitent, des mesures d'expropriation. Elle serait dotée en 2026 de 57,39 millions d'euros en AE, soit une augmentation de plus de 35 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025 (où elle était dotée de 42,39 millions d'euros en AE). L'action 11 serait dotée de 42,39 millions d'euros en CP en 2026, montant stable par rapport à la loi de finances initiale pour 2025. L'augmentation de l'action traduit seulement la mise en œuvre du règlement européen du 13 juin 2024⁽¹⁾ concernant la réduction des émissions de méthane dans le secteur de l'énergie. Ce règlement impose, à partir de mai 2026, l'installation d'équipements permettant de mesurer en continu les émissions de méthane dans les puits de mines de charbon souterraines fermées ou abandonnées, ainsi que dans les puits de pétrole inactifs. Il prévoit ensuite l'élaboration et la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

Par ailleurs, dans le cadre de cette action, une subvention pour charge de service public de 6,02 millions d'euros en AE et en CP est versée à GEODERIS⁽²⁾, organisme d'expertise dont les missions consistent notamment à cartographier les aléas présentés par les anciennes exploitations minières sur le territoire national et à assister les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement pour l'évaluation des dossiers d'arrêt de travaux présentés par les exploitants et pour l'analyse des risques et la détermination des mesures de mise en sécurité nécessaires quand l'exploitant est défaillant ou a disparu. GEODERIS compte 22 ETPT en 2026, chiffre stable par rapport à 2025. Les personnels de GEODERIS sont des personnels mis à disposition par le BRGM (bureau de recherches géologiques et ministères) et l'INERIS contre remboursement. Ces emplois sont comptabilisés dans les effectifs de ces organismes⁽³⁾.

L'action 12 – *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie* supporte la subvention pour charge de service public versée à l'Ademe. Elle représenterait 2,09 milliards d'euros en AE, soit une augmentation de près de 136 % par rapport à 2025, et 1,06 milliard d'euros en CP, soit une hausse de plus de 19 % par rapport à 2025 soit près de 79 % des AE et 71 % des CP du programme.

(1) Règlement (UE) 2024/1787 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 concernant la réduction des émissions de méthane dans le secteur de l'énergie et modifiant le règlement (UE) 2019/942.

(2) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 294.

(3) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 295.

Cette augmentation apparente est principalement due à un changement de comptabilisation des autorisations d'engagement de l'Ademe. En effet, précédemment, le financement de l'Ademe par le programme 181 était intégralement apporté sous forme de subvention pour charges de service public, fixée en AE = CP. Désormais, la programmation du financement se fera en AE ≠ CP, pour affiner l'information disponible. Cette évolution nécessite un rattrapage technique en AE de 856 millions d'euros, destiné à couvrir les CP des engagements pris avant 2026, selon les anciennes modalités⁽¹⁾, gonflant artificiellement les AE.

Le budget incitatif de l'agence, qui finance les actions qu'elle mène, baisse de 10 %. Cette baisse a des conséquences sur la mise en œuvre des missions de l'Ademe. Cet établissement public à caractère industriel et commercial créé par la loi du 19 décembre 1990⁽²⁾, participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. L'Ademe met ses capacités d'expertise et de conseil au service des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des entreprises et du grand public. Elle contribue également au financement de projets de recherche, d'études et d'investissements en matière de gestion et de valorisation des déchets, de préservation des sols, d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, de qualité de l'air, d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à ses effets.

Concrètement, certains programmes, comme le Fonds économie circulaire, dont le budget a quasiment été divisé par deux entre 2024 et 2025, continuent de baisser. Dans ce contexte, l'Ademe cessera notamment de financer les projets de valorisation des combustibles solides de récupération (CSR). Et ce alors même qu'avec seulement 26 % de plastique recyclé, la France est classée 26^{ème} sur 27 parmi les pays de l'Union européenne, loin de la barre fixée à 50 % pour 2025. Pour ces lacunes, la France verse chaque année à l'Union européenne plus de 1,6 milliard d'euros de pénalités.

Par ailleurs, même s'ils sont maintenus en 2026 au niveau de 2025 (soit 800 millions d'euros), les moyens alloués au Fonds chaleur demeurent insuffisants. De nombreux projets, notamment en récupération de chaleur fatale ou en géothermie, représentant environ 500 millions d'euros n'ont pas pu être financés en 2025 faute de crédits disponibles. Les rapporteurs spéciaux ont donc proposé à la commission d'adopter l'amendement II- CF2661⁽³⁾, pour financer en 2026 ces projets déposés en 2025, tout en évitant de consommer dès le début de l'année l'enveloppe prévue pour 2026.

(1) *Projet annuel de performances*, p. 292.

(2) *Loi n° 90-1 130 du 19 décembre 1990 portant création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie*.

(3) *Amendement tombé du fait de l'adoption de l'amendement II- CF425 de Mme Marie-Noëlle Battistel, portant sur le même objet*.

Les rapporteurs spéciaux tiennent à rappeler que le Fonds chaleur est l'un des dispositifs offrant le meilleur rendement environnemental et économique. Le coût moyen d'abattement du CO₂ pour les projets soutenus s'élève à 51 euros par tonne de CO₂ évitée, ce qui en fait l'un des dispositifs publics les plus performants. Les aides attribuées par le Fonds Chaleur aux entreprises et aux collectivités en 2024 ont permis de financer plus de 1 350 installations de production de chaleur et de froid à partir d'énergies renouvelables, générant 1,9 milliard d'euros d'investissements ⁽¹⁾. Chaque euro engagé par l'État a ainsi entraîné en moyenne trois euros d'investissements privés supplémentaires, accélérant la transition énergétique dans nos territoires. Sur le plan climatique, les projets financés en 2024 ont permis d'éviter l'émission de plus de 800 000 tonnes de CO₂, tout en produisant une énergie locale, renouvelable et compétitive. C'est aussi un instrument au service du pouvoir d'achat, 5 millions d'habitants bénéficient déjà par ces projets d'une stabilité des prix de l'énergie, avec un gain de pouvoir d'achat dès la première année.

L'action 13 – Institut national de l'environnement industriel et des risques recouvre la subvention pour charge de service public de l'INERIS. L'INERIS est un établissement public à caractère industriel et commercial qui a été créé par le décret n° 90-1 089 du 7 décembre 1990. Il s'agit d'un organisme d'expertise qui intervient en matière de prévention des risques naturels et industriels et environnementaux, hors nucléaire et radioprotection. L'action 13 serait dotée de 38,77 millions d'euros en AE et en CP en 2026 et représenterait 1 % des AE et 3 % des CP du programme. Les crédits augmenteraient de 19 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où ils étaient de 32,57 millions d'euros. Le plafond d'emplois resterait stable par rapport à 2025, à 489 ETPT ⁽²⁾. Or de nombreuses réductions d'effectifs ont eu lieu ces dernières années. En effet, le plafond d'emplois de l'INERIS est passé de 566 ETPT en 2014 ⁽³⁾ à 489 ETPT en 2024 ⁽⁴⁾, soit une baisse de 77 ETPT en dix ans. Précisons aussi que l'augmentation de sa subvention pour charge de service public est due à un transfert en base du programme 190 vers le programme 181, qui couvre l'ensemble de cette hausse. Les rapporteurs spéciaux constatent donc que cet établissement ne connaît pas de réelle augmentation de ses crédits et de ses effectifs alors même qu'il est essentiel pour mener les politiques de préventions des risques.

L'action 14 – Fonds de prévention des risques naturels majeurs représenterait 11 % des AE et 15 % des CP du programme.

Elle supporte le financement du Fonds de prévention des risques naturels majeurs dit « Fonds Barnier » qui a été créé par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, véritable colonne vertébrale de la politique française de prévention des catastrophes naturelles, il

(1) Source : Ademe.

(2) *Projet annuel de performance pour 2026*, p. 297.

(3) *Rapport annuel de performances pour 2014*, p. 372.

(4) *Rapport annuel de performances pour 2024*, p. 412.

permet de soutenir des mesures de prévention ou de protection des personnes et des biens exposés aux risques naturels majeurs. Il peut être mobilisé par les collectivités territoriales, les petites entreprises, les particuliers, les établissements publics fonciers et les services de l'État afin de garantir la préservation de vies humaines et de mettre en place des démarches de prévention des dommages. Par exemple, il cofinance des travaux de prévention des inondations des collectivités ainsi que des systèmes d'alerte tels que Vigicrues, dont l'extension est nécessaire, les territoires concernés par les risques d'inondations étant de plus en plus nombreux. Depuis sa création, plus de 3 milliards d'euros ont été investis dans la prévention collective.

Le projet Vigicrues 2030

Vigicrues 2030 permettra de doter la France d'un service de pointe cohérent sur tout le territoire pour la prévision des risques liés aux cours d'eau. Seuls 8,5 millions d'habitants sont aujourd'hui couverts par Vigicrues et il est prévu d'étendre ce dispositif aux 18 millions d'habitants qui peuvent potentiellement être exposés aux inondations. Les inondations causent 660 millions d'euros de dommages chaque année.

La vigilance aux crues sera donc étendue à l'ensemble du territoire hexagonal, soit 70 000 km de cours d'eau et 1 200 rivières (contre 23 300 km et 180 rivières aujourd'hui).

Deux méthodes de vigilance opérationnelle seront mobilisées afin d'apporter une réponse proportionnée aux risques :

- un suivi individualisé sur 27 300 km de cours d'eau principaux, réparti en 380 tronçons (50 tronçons de plus par rapport à la situation actuelle), accompagné d'une amélioration de la qualité de service rendu (avec des prévisions à échéances plus lointaines et la mise à disposition généralisée de cartes de zones d'inondation potentielle pour les secteurs à enjeux) ;
- un suivi du réseau secondaire à l'échelle de petits bassins versants, selon 220 zones de vigilance. Ce suivi sera réalisé grâce à un nouvel outil numérique semi-automatique basé sur un modèle scientifique élaboré à l'échelle nationale.

Le budget annuel courant du réseau Vigicrues, qui se situe autour de 6 millions d'euros, ne permettra pas de faire face aux nouveaux besoins. Le service actuel repose sur 500 agents répartis sur le territoire dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). L'ensemble des travaux identifiés nécessaires (y compris la formation des agents concernés) est évalué à 12,5 millions d'euros répartis sur la période 2025-2030 et le besoin commencera à être significatif en 2027 selon la Direction générale de la prévention des risques. Le besoin en effectifs est estimé à terme à 60 ETPT de prévisionnistes au niveau national, avec un début de recrutement à horizon 2028 et une montée en charge sur 2029 et 2030.

Notre territoire a été confronté ces dernières années à de nombreux épisodes météorologiques et climatiques (inondations, cyclones, trait de côte, RGA, etc.) générant des dommages croissants. Depuis les années 1960, l'intensité des pluies extrêmes a augmenté de 12 % et pourrait croître encore de 15 % d'ici 2050. En 2024, la France a connu des épisodes pluvieux records, jusqu'à deux à trois fois les volumes habituels dans certaines régions, provoquant inondations, dégâts matériels et pertes humaines.

Malgré l'urgence, les crédits alloués au fonds Barnier pour 2026 sont insuffisants et baissent. En effet, l'enveloppe prévue pour 2026 s'élève à 300 millions d'euros en autorisations d'engagement, soit le même niveau qu'en 2025, et les crédits de paiement baissent, passant de 287,4 millions d'euros dans la loi de finances initiale pour 2025 à 228,8 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2026.

Cette situation est d'autant plus regrettable que, si, jusqu'en 2021, le Fonds Barnier était directement financé par la surprime CatNat, il est désormais intégré au budget général. Pourtant, l'État continue de percevoir un prélèvement de 12 % sur la surprime CatNat que nous payons toutes et tous sur nos contrats d'assurance, au titre de la prévention des risques, pour un rendement estimé à 510 millions d'euros pour 2026, selon la Caisse Centrale de Réassurance. Ces montants, issus des cotisations que tous les assurés versent, devraient logiquement être entièrement consacrés à la protection des Français face aux conséquences du changement climatique.

Selon la Direction générale de la prévention des risques (DGPR), cette baisse s'expliquerait par le fait que les CP reviendraient à un niveau proche de celui de 2024 (236,59 millions d'euros de CP exécutés en 2024⁽¹⁾), après le pic de 2025 qui visait à couvrir de nombreuses opérations exceptionnelles comme celles faisant suite aux inondations du Pas-de-Calais. Toutefois, la DGPR a indiqué que, si « *les sommes inscrites au PLF 2026 correspondent aux estimations des services sur la base des opérations connues, en AE et en CP* », il n'y a pas de marge utilisable en cas d'événement exceptionnel.

Le recul des crédits du Fonds Barnier est incompréhensible, voire irresponsable, au regard de la multiplication des inondations, d'une part, et de la collecte de 510 millions d'euros que l'État va percevoir sur la surprime CatNat au titre de la prévention des risques. Si l'on considère que 300 millions sont budgétés en AE au Fonds de prévention des risques naturels majeurs, et 30 millions aux mesures concernant le retrait-gonflement des argiles, c'est 180 millions d'euros qui sont détournés au profit du budget général, alors que les besoins sont immenses et qu'il faut rappeler qu'un euro investi dans le Fonds Barnier c'est huit euros de dommages évités.

(1) Rapport annuel de performances pour 2024, p.382.

Enfin, le programme 181 comporte désormais explicitement une **action 15** « **Retrait Gonflement des Argiles** » (RGA), dotée de 30 millions d’euros en AE et de 15 millions d’euros en CP. Une somme de 30 millions d’euros en AE avait déjà été allouée au RGA dans la loi de finances initiale pour 2025, mais aucune ligne budgétaire spécifique n’avait été créée. À ce sujet, les rapporteurs spéciaux regrettent que le lancement du dispositif ait pris du retard. Le décret et l’arrêté définissant les modalités de l’aide financée par ce budget n’ont été publiés que le 7 septembre 2025 ⁽¹⁾, ce qui conduit à douter de la possibilité matérielle d’engager les financements affectés à cet enjeu pourtant majeur.

(1) Décret n° 2025-920 du 6 septembre 2025 relatif à la mise en place, à titre expérimental, d’une aide pour la prévention des désordres dans les constructions liés au phénomène de retrait gonflement des sols argileux et arrêté du 6 septembre 2025 pris pour l’application du décret n° 2025-920 du 6 septembre 2025 précisant les critères d’éligibilité des bâtiments et des propriétaires à l’aide mise en place, à titre expérimental, pour la prévention des désordres dans les constructions liés au phénomène de retrait gonflement des sols argileux.

L'expérimentation prévue par le décret et l'arrêté du 6 septembre 2025 relatifs au RGA

Le pilotage du décret et de l'expérimentation du fonds de prévention RGA est confié à la Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), avec un appui technique de la Direction générale de la prévention des risques (notamment sur le volet gestion budgétaire).

Le décret du 6 septembre 2025 prévoit la mise en place d'un dispositif visant à « expérimenter la mise en œuvre de mesures de prévention des phénomènes liés au retrait gonflement des argiles afin d'identifier les solutions les plus efficaces et récolter des données sur certains territoires hexagonaux ciblés pour les mettre à disposition des acteurs concernés ».

Il prévoit que ce dispositif est applicable dans un nombre défini et diversifié de départements et limité dans le temps.

L'arrêté du 6 septembre 2025 précise que cette expérimentation concerne l'Allier, les Alpes-de-Haute-Provence, la Dordogne, le Gers, l'Indre, le Lot-et-Garonne, la Meurthe-et-Moselle, le Nord, le Puy-de-Dôme, le Tarn et le Tarn-et-Garonne.

Il précise que le dispositif est limité aux zones d'exposition forte au phénomène de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux, au sens de l'article R. 132- 3 du code de la construction et de l'habitation.

De plus, l'arrêté prévoit que certains bâtiments ne sont pas éligibles à l'aide, notamment ceux qui ont subi des dommages structuraux susceptibles de compromettre la solidité du bâtiment et la sécurité de l'habitation ou ceux ayant déjà été indemnisés par leur assureur dans le cadre du régime d'indemnisation des catastrophes naturelles.

Le décret prévoit que, dans le cadre de l'expérimentation, une aide financière peut être attribuée aux propriétaires occupant un bâtiment à usage d'habitation à titre de résidence principale, pour financer des prestations et des travaux tels que l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la phase d'études et la réalisation du diagnostic de vulnérabilité du bâtiment, l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la phase de travaux et la réalisation des travaux préconisés par le diagnostic.

L'aide est réservée aux ménages les moins aisés. Elle est plafonnée à hauteur de 95 % du montant total des dépenses, pour les prestations de la phase d'études et pour les prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage de la phase de travaux. De plus, pour les travaux, le montant total de l'aide doit laisser un reste à charge dont le taux minimal est compris entre 10 % et 30 % en fonction des revenus du ménage.

Les travaux de prévention financés portent sur les solutions dites « horizontales », qui visent à mieux gérer l'humidité au voisinage de la maison, afin de réduire les mouvements du sol.

Selon les informations communiquées aux rapporteurs spéciaux par la DGPR, le dispositif n'a pu être lancé qu'au 1^{er} octobre. Sur 2025, 0,2 million d'euros ont déjà été engagés pour la création des outils numériques (simulateur d'éligibilité et formulaires de demandes de subvention). L'engagement des premières demandes d'aide est attendu pour novembre 2025. Les délégations de crédits en AE et en CP notifiées aux préfets des départements concernés représentent 4 millions d'euros en AE et 0,65 million d'euros en CP, permettant notamment de financer la réalisation de 2 000 diagnostics d'ici la fin de l'année 2025. En fonction du niveau de consommation, des délégations complémentaires à hauteur d'un million d'euros en AE et de 0,15 million d'euros en CP pourraient intervenir, correspondant à la réalisation de 500 diagnostics supplémentaires.

Les rapporteurs estiment que les critères retenus pour l'expérimentation, en particulier, le fait de ne retenir que des maisons non fissurées, pourraient être trop restrictifs et conduire à n'avoir que peu de ménages éligibles.

Outre leurs inquiétudes quant à la consommation du montant prévu pour le RGA pour 2025, les rapporteurs spéciaux jugent que la programmation des crédits de l'action 15 reste très inférieurs aux besoins. Il faut rappeler que plus de la moitié des maisons françaises sont exposées à un risque moyen ou fort de retrait gonflement des argiles. Dans la même logique que celle relative au financement du fonds Barnier, le fonds RGA devrait être financé à hauteur de ce que la surprime Cat Nat, que nous payons toutes et tous, rapporte à l'Etat. La Caisse Centrale de Réassurance estime que sur la collecte de 510 millions d'euros que l'État perçoit, 50 millions d'euros devraient être dédiés au phénomène de RGA.

Les rapporteurs spéciaux regrettent que la commission des finances ait repoussé leur amendement II- CF2692, qui proposait précisément de porter les crédits dédiés à la prévention des risques à 510 millions d'euros en AE et CP, soit le montant perçu par l'État sur la surprime Cat Nat au titre de la prévention des risques, et de porter plus particulièrement le montant du Fonds Barnier à 460 millions d'euros et l'action 15 dédiée au RGA, à 50 millions d'euros.

Par ailleurs, le champ des risques couverts par le fonds ne s'étend pas au recul du trait de côte et un fonds complémentaire « érosion côtière » devrait être mis en place pour la prise en charge de ce risque spécifique, comme l'a proposé le Comité national du trait de côte. Si ce risque ne met pas en jeu la vie humaine, comme c'est le cas de ceux concernés par le Fonds Barnier, il nécessite cependant une prise en charge massive de l'État pour accompagner les collectivités territoriales et les particuliers. Dans leur rapport sur le financement des conséquences du recul du trait de côte de 2023, l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable et l'Inspection générale de l'administration, jugent indispensable de mettre à disposition de nouvelles ressources financières dédiées à l'élaboration et à la mise en œuvre des stratégies locales de gestion intégrée du trait de côte. Le rapport propose la mise en place d'un dispositif de solidarité nationale et rappelle que « *les inventaires du Cerema à 2050 et le calibrage des règles d'accompagnement proposées par la mission conduisent à une évaluation à 250 M€*

sur les 25 prochaines années »⁽¹⁾. Souhaitant inciter les territoires à s'inscrire dans une démarche volontariste, les rapporteurs spéciaux avaient proposé qu'il soit doté plus rapidement, de 250 millions d'euros sur dix ans. Ils avaient présenté un amendement II- CF2668 visant à créer un nouveau programme supportant un Fonds d'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte, doté de 2,5 millions d'euros dès 2025 pour amorcer les travaux et regrettent que la commission l'ait rejeté.

Plus largement, les rapporteurs spéciaux jugent qu'il faut réfléchir à la mise en place **d'une sécurité sociale climatique**, piste évoquée par le Haut-commissariat à la stratégie et au plan dans son rapport *Repenser la mutualisation des risques climatiques* de juin 2025.

(1) *Inspection générale de l'environnement et du développement durable et Inspection générale de l'administration, Financement des conséquences du recul du trait de côte - Comment accompagner la transition des zones littorales menacées ?*, 2023, p. 8.

Vers une sécurité sociale climatique ?

Dans son rapport *Repenser la mutualisation des risques climatiques* de juin 2025, le Haut-Commissariat à la stratégie et au plan a proposé trois scénarios de refonte de la mutualisation face aux risques climatiques et naturels, parmi lesquels une « sécurité sociale climatique ».

Ce nouveau système viserait à faire de l'État un « État assureur ». Les primes sur les contrats privés seraient ainsi remplacées par des cotisations sur des contrats d'assurances rendus obligatoires pour les logements. Le versement unique, comprenant le détail par branches en cas de sinistre causé par des aléas multiples, rendrait le système lisible.

De cette manière, l'État serait en mesure de financer directement les actions de prévention et de réparation, qui seraient réparties en branches comme suit :

- la « branche zone inhabitable », qui permettrait de couvrir principalement les conséquences du recul du trait de côte, de l'érosion en montagne ou encore les zones à risque certain (par exemple les inondations) ;
- la « branche sécheresse », qui couvrirait principalement les conséquences du retrait-gonflement des argiles ;
- la « branche météo », qui rassemblerait les autres aléas climatiques (tempêtes, orages, grêle, incendies non domestiques, cyclones, *etc.*) et couvrirait aussi les autres risques naturels, comme les séismes ou les éruptions volcaniques (le nouveau système prévoyant la disparition du Fonds Barnier).

Pour la prévention, le nouveau système allouerait une subvention de prévention collective aux communes selon la cartographie (fixe) et selon leur niveau de sinistralité (variable).

Il s'agit d'un scénario de socialisation totale qui permettrait de regrouper les régimes, systèmes et mécanismes dont la démultiplication peut nuire au recours et à l'efficacité : fonds Barnier, financement de mesures de prévention collective par le Fonds vert, *etc.*

De nombreuses gouvernances sont envisageables pour la gestion de ce nouveau dispositif : purement public ou en gestion déléguée aux assureurs privés, appuyé sur un fonds dédié dans le budget de l'État ou en gestion par un opérateur existant, bénéficiant d'une caisse créée *ad hoc* et rattachée à la Sécurité sociale...

Cette piste d'évolution est toutefois fortement contestée par les assureurs qui mettent en avant la solidité du régime Cat Nat et la pertinence de sa gouvernance public-privé au travers de la Caisse Centrale de Réassurance, un modèle qui a fait ses preuves et qui sert plutôt d'exemple à d'autres pays.

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

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

Le programme représenterait 3,15 milliards d'euros en AE et 3,23 milliards d'euros en CP soit 13 % des AE et 15 % des CP de la mission. Le montant des AE diminuerait de 1 % par rapport à 2025 tandis que le montant des CP augmenterait de 1,25 %.

Les dépenses de personnel du titre 2 représenteraient 2,92 milliards d'euros, soit plus de 92 % des AE et plus de 90 % des CP du programme. Les dépenses de personnel hors CAS Pensions représenteraient 1,98 milliard d'euros et augmenteraient de près de 11 millions d'euros (0,55 %) par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elles étaient de 1,97 milliard d'euros ⁽¹⁾. L'augmentation de la masse salariale est notamment liée au glissement vieillesse-technicité, qui représente une progression de 8,73 millions d'euros, hors CAS pensions ⁽²⁾. Les actions 7, 8, 11, 13, 15, 16, 23 et 28 portent les dépenses de personnel ministériels tandis que l'action 25 porte la dotation relative à la Commission nationale du débat public, l'action 26 celle relative à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire et l'action 27 celle relative à la Commission de régulation de l'énergie.

(1) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 402.

(2) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 403.

Les crédits de ces actions évolueraient comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

ÉVOLUTION DES CREDITS DU PROGRAMME 217 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES EN 2026 PAR RAPPORT À 2025

(en millions d'euros)

Actions	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026
<i>07 – Pilotage, support, audit et évaluations</i>	910,92	863,97	– 5,15 %	912,31	939,30	+ 2,96 %
<i>08 – Personnels œuvrant pour les politiques de transport</i>	599,30	612,86	+ 2,26 %	599,30	612,86	+ 2,26 %
<i>11 – Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes »</i>	232,04	231,47	– 0,24 %	232,04	231,47	– 0,24 %
<i>13 – Personnels œuvrant pour la politique de l'eau et de la biodiversité</i>	273,20	272,61	– 0,22 %	273,20	272,61	– 0,22 %
<i>15 – Personnels œuvrant pour les politiques du programme Urbanisme, territoires et aménagement de l'habitat</i>	693,39	689,82	– 0,52 %	693,39	689,82	– 0,52 %
<i>16 – Personnels œuvrant pour la politique de la prévention des risques</i>	288,34	292,55	+ 1,46 %	288,34	292,55	+ 1,46 %
<i>22 – Personnels transférés aux collectivités territoriales</i>	29,89	28,09	– 6,01 %	29,89	28,09	– 6,01 %
<i>23 – Personnels œuvrant pour les politiques de l'énergie et du climat</i>	72,87	75,56	+ 3,69 %	72,87	75,56	+ 3,69 %
<i>25 – Commission nationale du débat public</i>	4,20	4,26	+ 1,55 %	4,20	4,26	+ 1,55 %
<i>26 – Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)</i>	2,04	2,06	+ 1,43 %	2,04	2,06	+ 1,43 %
<i>27 – Commission de régulation de l'énergie (CRE)</i>	21,90	25,25	+ 15,27 %	24,46	25,25	+ 3,21 %
<i>28 – Personnels œuvrant dans le domaine de la stratégie et de la connaissance des politiques de transition écologique</i>	54,75	52,82	– 3,53 %	54,75	52,82	– 3,53 %
Total programme 217	3 182,84	3 151,33	– 0,99 %	3 186,79	3 226,66	+ 1,25 %

Source : commission des finances d'après le projet annuel de performances pour 2026.

Le plafond d'emplois passerait de 34 559,02 ETPT (équivalents temps plein travaillé) en LFI 2025 à 34 242,69 ETPT ⁽¹⁾, ce qui correspondait à une baisse de – 316,33 ETPT, en lien avec le schéma d'emplois négatif pour 2026. Selon le projet annuel de performances, le schéma d'emplois prévoit la suppression de 64 ETP (équivalents temps plein) de catégorie B et de 152 ETP de catégorie C ⁽²⁾, soit une baisse de 216 ETP. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'entre 2017 et 2024, les effectifs inclus dans le périmètre du programme 217, sont passés de 40 682 ETPT ⁽³⁾ à 34 629 ETPT ⁽⁴⁾ soit une baisse de près de 15 %. Cette tension croissante conduit à un recours accru aux agents contractuels, dont la part est passée de 7,1 % des effectifs en 2022 à 10,1 % en 2024. Les effectifs sont bien en dessous de leur niveau de 2014. Ces manques sont d'autant plus criants que les missions des services augmentent.

Les organisations syndicales ont exprimé leur inquiétude : les nombreuses réductions d'effectifs, ainsi que les contextes de restructurations et de transferts, ont entraîné une perte de compétences au sein des services de l'État. Ces compétences feront défaut dans les années à venir pour mener à bien la transition écologique et l'adaptation au changement climatique, alors que la France s'est fixée une trajectoire ambitieuse dans le cadre du PNACC 3.

Les rapporteurs spéciaux soulignent que ces réductions d'effectifs ont privé les collectivités territoriales d'interlocuteurs capables de répondre à leurs besoins en ingénierie, expertise et soutien technique dans le domaine environnemental. Cette situation peut même générer une perte d'argent public, par exemple lors de la mise en œuvre d'appels d'offres, en raison de la diminution des capacités à analyser et évaluer correctement les projets présentés. Or, face aux défis posés par le changement climatique et aux besoins croissants d'adaptation, les collectivités ont aujourd'hui plus que jamais besoin de ces interlocuteurs qualifiés.

C'est pourquoi les rapporteurs spéciaux regrettent que la commission ait rejeté leur amendement II- CF2663 qui visait à revenir sur la suppression des 216 ETP prévue dans le cadre du schéma d'emplois pour 2026, en abondant les crédits du programme 217 à hauteur de 9,39 millions d'euros.

Enfin, les ressources et les effectifs de **l'École nationale des Ponts et Chaussées** et de **l'École nationale des travaux publics de l'État**, qui sont les deux opérateurs relevant du programme 217, resteraient globalement stables en 2026. L'École nationale des Ponts et Chaussées recevrait une subvention pour charges de service public de 30,69 millions d'euros en provenance du programme 217 et son plafond d'emplois serait de 307 ETPT. L'École nationale des travaux publics de l'État recevrait une subvention pour charges de service public de

(1) *Projet annuel de performances*, p. 397.

(2) *Projet annuel de performances*, p. 399.

(3) *Réalisation constatée dans le rapport annuel de performances pour 2017*.

(4) *Source : services ministériels, effectifs constatés dans les rapports annuels de performances pour 2017 et 2024*.

24,68 millions d'euros en provenance du programme 217 et son plafond d'emplois serait de 181 ETPT ⁽¹⁾.

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

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

Le programme représenterait 0,65 milliard d'euros en AE et 1,09 milliard d'euros en CP, soit 3 % des AE et 5 % des CP de la mission. **Par rapport à 2025, le montant des AE diminuerait de plus de 43 % et le montant des CP diminuerait de 3,4 %.** La forte baisse des AE serait due à la stratégie de maîtrise des dépenses de l'État initiée à l'été 2025 et à l'anticipation d'un ralentissement des chantiers d'investissement lié aux élections municipales de 2026. L'aide à la rénovation de l'éclairage a été supprimée en 2025 et certaines mesures comme l'aide au tri à la source et à la valorisation des biodéchets, l'aide aux maires bâtisseurs et le soutien aux plans climat-air-énergie territoriaux ne seraient pas reconduites en 2026 selon les informations communiquées aux rapporteurs spéciaux.

La nouvelle baisse des crédits du Fonds vert, et des compétences couvertes, fait naître de fortes préoccupations quant à sa pérennité : depuis sa création en 2023, ses autorisations d'engagement ont chuté de 2,49 milliards d'euros (montrant prévu dans la loi de finances initiale pour 2024) à 650 millions d'euros en 2026. Une telle contraction remet en question la capacité du fonds à assurer ses missions (rénovation thermique des écoles, mobilités du quotidien, lutte contre les îlots de chaleur) et fragilise les collectivités dans la planification et l'anticipation de leurs projets. La forte baisse des AE interroge les intentions du Gouvernement sur la pérennité de ce dispositif, pourtant initialement annoncé pour être l'instrument d'aide à la transition écologique dans les territoires. En outre, ces baisses constituent un très mauvais signal envoyé aux collectivités dont l'investissement est pourtant indispensable à une transition écologique réelle dans le pays.

(1) *Projet annuel de performances pour 2026*, p. 427- 431.

En effet, **les crédits des trois actions** du programme (qui ne comprend que des dépenses de fonctionnement et d'intervention), évolueraient comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

ÉVOLUTION DES CREDITS DU PROGRAMME 380 FONDS D'ACCELERATION DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE DANS LES TERRITOIRES EN 2026 PAR RAPPORT À 2025

(en millions d'euros)

Actions	AE			CP		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025/2026
01 – Performance environnementale	257,50	190,00	– 26,21 %	562,18	491,68	– 12,54 %
02 – Adaptation des territoires au changement climatique	249,00	193,00	– 22,49 %	221,24	191,05	– 13,65 %
03 – Amélioration du cadre de vie	643,50	267,00	– 58,51 %	340,59	403,11	+ 18,36 %
Total programme 380	1 150,00	650,00	– 43,48 %	1 124,00	1 085,83	– 3,40 %

Source : commission des finances d'après le projet annuel de performances pour 2026.

L'action 1 – Performance environnementale représenterait 29 % des AE et 45 % des CP du programme en 2026. Cette action aide notamment les collectivités territoriales à mettre en œuvre des actions de rénovation des bâtiments publics, un soutien plus que nécessaire aujourd'hui, à l'heure où les épisodes de canicule, comme ceux connus durant l'été 2025, rendent indispensable l'adaptation rapide et durable du bâti. Elle serait dotée de 190 millions d'euros en AE, ce qui représenterait une baisse de plus de 26 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 257,50 millions d'euros en AE. Elle serait dotée de 491,68 millions d'euros en CP, ce qui représenterait une baisse de plus de 12 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 562,18 millions d'euros en CP.

L'action 2 – Adaptation des territoires au changement climatique représenterait 30 % des AE et 18 % des CP du programme en 2026. Cette action aide les collectivités territoriales à mettre en œuvre des projets de prévention des risques. Elle constitue notamment un soutien financier aux collectivités non couvertes par un plan de prévention des risques naturels ou un programme d'actions de prévention des inondations pour réaliser des travaux de réduction de la vulnérabilité sur les bâtiments publics. Elle apporte aussi un appui financier aux collectivités gestionnaires de digues, dans le cadre de la compétence GEMAPI (pour mettre en œuvre la protection des personnes et des biens contre les inondations par des digues), en complément du Fonds de prévention des risques naturels majeurs. Elle accompagne également les collectivités concernées par le recul du trait de côte, notamment pour la réalisation de cartes locales d'exposition au recul du trait de côte, à horizon trente ans et cent ans.

L'action 2 serait dotée de 193 millions d'euros en AE, ce qui représenterait une baisse de plus de 22 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 249 millions d'euros. Elle serait dotée de 191,05 millions d'euros en

CP, ce qui représenterait une baisse de plus de 13 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 221,24 millions d’euros. Par la réduction des moyens attribuables à cette action portant sur des projets structurants dans la gestion des risques climatiques sur le territoire, le Gouvernement menace les projets de prévention des risques des collectivités territoriales et augmente la vulnérabilité des collectivités concernées.

L’action 3 – Amélioration du cadre de vie représenterait 41 % des AE et 37 % des CP du programme en 2026. Elle soutient des projets de sobriété en matière foncière (recyclage des friches), de sobriété en matière de mobilité (mobilités durables en zone rurale, covoiturage, *etc.*), ou encore l’accompagnement des collectivités territoriales dans le déploiement d’actions d’amélioration de la qualité de l’air. Elle serait dotée de 267 millions d’euros en AE, montant en baisse de plus de 58 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 643,50 millions d’euros. Elle serait dotée de 403,11 millions d’euros en CP, montant en hausse plus de 18 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2025, où elle était dotée de 340,59 millions d’euros.

Cette réduction drastique des montants alloués au Fonds vert est d’autant plus grave qu’il s’agit du principal outil de l’État à destination des collectivités territoriales pour le financement de leurs actions d’adaptation au changement climatique. Les besoins d’investissements des collectivités sont estimés à 11 milliards d’euros par I4CE dans son *Panorama des financements climat des collectivités locales* de septembre 2024 ⁽¹⁾, avec notamment 3,2 milliards d’euros par an nécessaires pour la rénovation énergétique des bâtiments publics. Les rapporteurs spéciaux regrettent donc que la commission ait rejeté leur amendement II-CF2672, qui visait à abonder le programme 380 à hauteur de 1,85 milliard d’euros en AE et 1,41 milliard d’euros en CP pour établir le montant du Fonds vert à 2,5 milliards d’euros, en AE comme en CP (ce qui correspond aux ambitions fixées par la loi n° 2023-1 322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024, laquelle avait fixé les AE du Fonds vert à 2,5 milliards d’euros).

Les rapporteurs spéciaux regrettent également que leur amendement II CF2670 sur l’ingénierie territoriale n’ait pas été adopté. En effet, le « Pacte ingénierie territoriale climat », dispositif proposé par la fédération des agences locales de maîtrise de l’énergie et du climat (FLAME), permettrait de financer une ingénierie de proximité mutualisée sur plusieurs établissements publics de coopération intercommunale, voire à l’échelle départementale. Ce dispositif est nécessaire car, si des ressources ponctuelles sont mises à disposition des collectivités territoriales par l’État, elles sont allouées par le biais de fonds et d’appels à projets qui :

(1) I4CE, *Panorama des financements climat des collectivités locales*, septembre 2024.

- viennent financer des chargés de mission ou des bureaux d'études, sans mutualisation, pendant une durée courte ;
- mettent les collectivités territoriales en concurrence les unes avec les autres ;
- ne permettent pas d'avoir une visibilité suffisante pour recruter et fidéliser des compétences expertes.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de ses réunions de 14 h 30 et 21 h, le mercredi 12 novembre 2025, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu Mme Eva Sas et M. Tristan Lahais, rapporteurs spéciaux des crédits des programmes 113 Paysages, eau et biodiversité, 159 Expertise, information géographique et météorologie, 181 Prévention des risques, 217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables, 380 Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires et 362 Écologie – mise en extinction du plan de relance.

*La commission a **rejeté** les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.*

*Elle a **adopté l'amendement CF389** portant sur l'état G à l'article 52 **puis l'amendement CF391** portant article additionnel après l'article 69 rattaché à la mission.*

M. Paul Midy, rapporteur spécial (Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sûreté nucléaire et radioprotection ; compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale). Au sein de la mission *Écologie, développement et mobilités durables*, le périmètre de mon rapport spécial comprend trois programmes.

Le programme 174, *Énergie, climat et après-mines*, comprend l'accompagnement de la transition énergétique – l'après-mines, la conversion des centrales à charbon, les études sur le développement de nouvelles unités de productions renouvelables – et les dispositifs de soutien aux ménages, à savoir le chèque énergie et l'aide à l'électrification du parc automobile. Les crédits proposés sont en baisse, comme l'année précédente mais dans une moindre mesure, et s'élèvent à 1,25 milliard en autorisations d'engagement et 1,23 milliard en crédits de paiement : la contraction atteint respectivement 35 % et 17 %. Pour l'essentiel, cette diminution ne remet pas en cause les moyens des politiques concernées, puisque le PLF opère la bascule du financement de presque toutes les aides au verdissement du parc automobile vers le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE).

Le programme 345, *Service public de l'énergie*, regroupe quant à lui le soutien apporté aux producteurs d'énergies renouvelables, à savoir les contributions au service public de l'électricité (CSPE), prélevées sur le budget de l'État pour compenser l'écart entre le prix garanti aux producteurs et les prix de marché de l'électricité, orientés à la baisse. Les crédits sont stables malgré la hausse des CSPE telle que prévue par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) dans sa délibération de juillet. Cette trajectoire résulte de l'évolution des financements des modes de production les moins décarbonés, à savoir la cogénération au gaz naturel et l'injection de biométhane. Au total, 8,9 milliards sont alloués à ce programme en autorisations d'engagement et 8,4 milliards en crédits de paiement.

Enfin, le programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, accueille depuis la dernière loi de finances le budget de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR). Mon rapport spécial a ainsi gagné en cohérence, car nous disposons désormais d'une

vision plus complète de notre mix énergétique, fondé sur la complémentarité entre l'atome et les renouvelables afin de garantir une électricité disponible et compétitive.

À la suite de la fusion, effective au 1^{er} janvier 2025, entre l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), la dotation proposée recule légèrement, de l'ordre de 2,5 %, à 346 millions pour les AE et 350 millions pour les crédits de paiement. Cela appelle des réserves de ma part, car les coûts transitoires d'intégration des fonctions support des deux anciennes entités et la poursuite des mesures d'harmonisation salariale et d'attractivité pèsent encore sur les charges. Une diminution des crédits risque de retarder l'instruction des dossiers, dont le volume croît, et de contracter les moyens consacrés à la recherche ; aussi proposerai-je par amendement le retour à un budget équivalant à une année blanche, orientation qui requiert déjà des efforts de l'ASNR, mais qui en contient l'intensité dans un contexte de relance du nucléaire.

Au total, les crédits des trois programmes relatifs à la politique de l'énergie sont légèrement en retrait : ils s'élèvent à 10,5 milliards en autorisations d'engagement et à 10 milliards en crédits de paiement, soit plus de 40 % de l'ensemble des moyens alloués à la mission.

Après le vote des crédits sur l'ensemble de la mission, nous examinerons le compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*, le CAS Facé, dont l'enjeu principal est la résorption de son déséquilibre financier. La précédente loi de finances a réformé son financement, qui repose désormais sur l'affectation d'une part de l'accise sur l'électricité et non plus sur des différenciations du tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (Turpe). Ce mécanisme de péréquation, dont bénéficient 75 % des collectivités en zone rurale, est doté, comme l'an dernier, de 365 millions en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement.

Je tiens à insister sur le contexte particulier de ce budget pour l'énergie, alors que nous entrerons le 1^{er} janvier 2026 dans un nouveau régime marqué par la fin de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (Arenh). La précédente loi de finances a fixé les nouveaux principes, mais leur traduction reste à dessiner dans des textes réglementaires. La CRE m'a assuré que le mécanisme prenant la succession de l'Arenh et prévoyant un versement nucléaire universel (VNU) ne s'appliquera pas en 2026 du fait de prix toujours orientés à la baisse et situés en deçà du seuil de déclenchement du partage des gains entre EDF et les consommateurs.

Le projet de budget pour l'énergie me paraît soutenable et sincère. Il contient des mesures de correction visant à rationaliser le soutien de l'État là où cela est nécessaire, sans renoncer à la trajectoire qu'appellent nos engagements climatiques. Il finance également de nouveaux projets comme le soutien au développement de la production d'hydrogène décarboné. Je vous appelle à adopter les crédits proposés, tant ceux de la mission et du CAS que ceux de l'article 69.

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, celle sociale et celle climatique. Ce secteur est à l'origine d'un tiers de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de notre pays, soit davantage que l'industrie et l'agriculture.

La hausse des autorisations d'engagement du programme 203 *Infrastructures et services de transports* résulte essentiellement des contrats de location de voitures et locomotives pour le nouveau matériel roulant de nuit, indispensable compte tenu de la vétusté des rames. En revanche, aucune nouvelle ligne n'est prévue. Quand Alstom enregistre trois

gros contrats de vente à New York, pour l’Eurostar et en Pologne, la France se contente de locations. De manière plus accessoire, la progression des AE vise à couvrir l’augmentation des redevances d’infrastructure liées à l’utilisation du réseau ferré national. Celles-ci sont partiellement prises en charge par l’État mais aussi, indirectement, supportées par les usagers.

La croissance modérée des crédits de paiement découle de la revalorisation annuelle des redevances d’infrastructures. Les fonds de concours attendus dans le programme augmentent, hors action 43 *Ports*, de 5 % en AE mais baissent de 7 % en CP. Ces évolutions découlent de la contraction anticipée des versements de l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui affectera l’ensemble des infrastructures.

Je suis défavorable à l’adoption des crédits du programme 203 tels que présentés.

Je regrette que, malgré toutes ses déclarations d’intention, le gouvernement déploie des trésors de créativité pour retarder sans cesse l’heure des choix. Alors qu’on m’avait opposé par le passé un futur rapport du Conseil d’orientation des infrastructures (COI), puis la conférence de financement *Ambition France transports*, on nous annonce désormais des projets de lois-cadres ou de programmation. Il serait pourtant tout à fait possible d’agir sans attendre, le projet de loi de finances étant le véhicule législatif idoine pour débattre et décider d’un renforcement significatif des moyens à allouer à la transition écologique des mobilités.

En l’état, le PLF est très insatisfaisant. Les investissements dans les trains de nuit restent modiques et la suppression du financement de l’État pour les lignes Paris-Vienne et Paris-Berlin, entraînant leur disparition pure et simple – l’annonce de la reprise du Paris-Berlin par une compagnie privée redonne un petit espoir –, envoie un très mauvais signal, à l’opposé de l’impérieuse nécessité d’apporter une réponse appropriée en matière de pouvoir d’achat et de protection de la santé par une offre soutenue de transports décarbonés. Le financement des services express régionaux métropolitains (SERM) souffre d’une particulière atonie.

La nouvelle diminution des effectifs de Voies navigables de France (VNF), en plus de trahir un engagement de l’État pris dans le cadre du contrat de plan État – région (CPER), met en péril la transition écologique du transport de marchandises, alors que le fret routier est toujours aussi prédominant. Le transport fluvial pâtit d’une insuffisance d’investissements au regard de son potentiel, au profit de projets pharaoniques tels que le canal Seine-Nord Europe.

La baisse des fonds de concours serait plus importante encore si celle de ceux issus de l’AFITF n’était partiellement compensée par la hausse de 137 millions d’euros du fonds de concours issu du groupe SNCF, destiné à financer le réseau ferroviaire. Je réitère l’alerte que j’avais émise lors du dernier Printemps de l’évaluation : ce fonds n’est pas une manne providentielle ; ces résultats proviennent, entre autres, des bénéfices réalisés par la filiale SNCF Voyageurs, entreprise exploitante des TGV, grâce aux – ou plutôt à cause des – tarifs prohibitifs qu’elle pratique et qui constituent un frein déplorable à une mobilité socialement accessible et écologiquement responsable.

Je déplore, par ailleurs, que la disparition pure et simple des investissements en faveur du vélo, décidée l’an dernier, soit pérennisée, en contradiction avec les engagements pris par une précédente Première ministre, et alors que les besoins d’aménagements cyclables demeurent considérables. Je regrette également que les fonds consacrés aux mobilités actives ne concernent plus du tout la marche, grande oubliée des politiques de mobilité.

Enfin, malgré les multiples alertes que j’émetts depuis plusieurs années, la subvention pour charges de service public de l’Autorité de régulation des transports (ART), autorité indépendante dont les compétences ont été élargies et dont l’expertise en matière de réseau

autoroutier est particulièrement précieuse, n'évolue pas à la hauteur de ce qu'elle et moi estimons indispensable.

Je n'ai pas d'opposition aux crédits du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (BACEA), qui financent les indispensables missions de sécurité et de sûreté du transport aérien.

Il est crucial d'agir pour limiter l'impact environnemental des transports. Certains répondront que le contexte budgétaire est contraint ; c'est vrai, mais la raison en est que le gouvernement refuse de prendre les mesures justes et nécessaires. En matière de transports, il pourrait taxer les jets privés, le kérosène, le transport routier, notamment international, qui utilise nos routes et autoroutes sans même faire une halte sur notre territoire, et abandonner les projets aberrants du point de vue tant financier qu'écologique. Si on ne prend pas ces décisions, les crises sociale et climatique s'aggraveront. Les exercices budgétaires se succèdent, mais le budget reste en deçà des enjeux.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale (*Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologique ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires ; Écologie – mise en extinction du plan de relance*). Ne nous y trompons pas : la hausse apparente des crédits alloués à l'adaptation au changement climatique, à la prévention des risques et à la protection de la biodiversité n'est qu'un mirage budgétaire, qui ne résulte que de modifications dans les modes de comptabilisation et les périmètres. En réalité, la plupart stagnent ou diminuent.

Ainsi, l'apparente augmentation des crédits du programme 159, *Expertise, information géographique et météorologie*, n'est due qu'au rattachement de l'université Gustave-Eiffel et du CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment), ainsi qu'à un investissement exceptionnel, de 60 millions d'euros, pour le renouvellement du supercalculateur de Météo France. En dehors de cela, les moyens de l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) baissent, tout comme ceux du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Cette diminution est d'autant plus regrettable que nous avons besoin de l'expertise des ingénieurs du Cerema pour sécuriser nos infrastructures – nos ponts, nos routes – face au dérèglement climatique, qui les fragilise. Le Cerema ayant déjà perdu 20 % de ses effectifs depuis 2017, il est impératif d'arrêter l'hémorragie.

De même, l'augmentation des crédits du programme 181, *Prévention des risques*, n'est due qu'à un changement de comptabilisation des autorisations d'engagement de l'Ademe (Agence de la transition écologique). En réalité, le budget incitatif de l'établissement baisse de 10 %. De ce fait, le budget du fonds Économie circulaire, qui avait déjà été divisé par deux l'an passé, diminue encore, alors même que la France est classée vingt-sixième sur vingt-sept en Europe s'agissant du recyclage des plastiques, ce qui lui vaut d'acquitter une amende annuelle de 1,6 milliard d'euros.

En ce qui concerne la prévention des risques, les 30 millions alloués au retrait-gonflement des argiles (RGA) restent très inférieurs aux besoins, même pour un amorçage. Rappelons que plus de la moitié des maisons françaises sont exposées à un risque moyen ou fort de RGA. La faiblesse des moyens qui y sont consacrés est d'autant plus incompréhensible que l'État perçoit plus de 510 millions d'euros sur la surprime Cat Nat – que nous payons toutes et tous dans le cadre de nos contrats d'assurance – pour financer la prévention des risques. Mais l'État en détourne 180 millions au profit du budget général.

Pour conclure, je voudrais vous faire part de mon inquiétude face au manque de moyens dédiés à l'adaptation et à la prévention des risques climatiques et face à l'affaiblissement des opérateurs, dont nous avons impérativement besoin pour anticiper et limiter les conséquences des inondations, des canicules, des sécheresses sur nos infrastructures et sur notre quotidien. Par la faiblesse des moyens consacrés à cet enjeu, l'État manque à son devoir de protéger les Français face aux conséquences du changement climatique.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial (*Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologique ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires ; Écologie – mise en extinction du plan de relance*). Le programme 113, *Paysages, eau et biodiversité*, représente 380 millions en autorisations d'engagement et 400 millions en crédits de paiement, soit 2 % des AE et des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE diminuent de près de 8 % et les CP de près de 5 %. Cette baisse est notamment liée au sous-financement de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) à l'horizon 2030. Pourtant, un rapport réalisé en 2022 par l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'environnement prévoyait l'allocation de 1,5 milliard d'euros supplémentaires entre 2023 et 2027 pour le déploiement de la SNB, dont 1,1 milliard sur la période 2023-2026 ; en réalité, du fait des coupes budgétaires, 415 millions seulement, soit moins de la moitié de ce qui avait été annoncé, seront engagés – c'est pourquoi nous avons déposé un amendement qui vise à augmenter les concours réservés à ce programme.

Le programme 380, *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*, représente 650 millions en AE et 1,09 milliard en CP, soit 3 % des AE et 5 % des CP de la mission. Par rapport à 2025, le montant des AE diminuerait de plus de 43 % et celui des CP de 3,4 %. La forte baisse des autorisations d'engagement est présentée comme une contribution à la maîtrise des dépenses de l'État engagée à l'été 2025. Certaines mesures, telles que l'aide au tri à la source et à la valorisation des biodéchets, l'aide aux maires bâtisseurs et le soutien aux plans climat-air-énergie territoriaux, ne seraient pas reconduites en 2026. Ces mesures de décélération de l'investissement public local seraient liées au cycle de l'investissement public. Or la baisse des autorisations d'engagement traduit au contraire une décélération dans le temps des moyens dédiés au fonds Vert. C'est fort regrettable : si ce fonds avait été décidé au début du deuxième mandat d'Emmanuel Macron et mis en œuvre par les précédents Gouvernements, c'était comme outil principal de soutien à la transition écologique dans les territoires. Depuis sa création, il est passé de 2,5 milliards par an à environ 600 millions, ce qui traduit le reniement progressif par l'État de ses engagements.

L'accompagnement des territoires suppose une attention particulière aux littoraux, menacés par le recul du trait de côte – nous avons déposé un amendement en ce sens, qui vise à créer un fonds dédié.

Ce budget prouvant que l'État ne se donne pas véritablement les moyens d'anticiper les enjeux de l'adaptation au changement climatique, nous donnerons un avis défavorable à l'adoption des crédits.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial (*Affaires maritimes, pêche et aquaculture*). L'évolution des crédits couverts par le rapport spécial *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* s'explique essentiellement par l'augmentation des crédits alloués à l'action 7 *Pêche et aquaculture*, pour deux raisons techniques liées au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA).

La quasi-stabilité des crédits de l'action 43 *Ports*, masque, quant à elle, des mouvements de crédits significatifs : d'une part, une baisse de 15 millions d'euros de la prise en charge par l'État des dépenses de dragage des grands ports maritimes ; d'autre part, le financement d'une mesure nouvelle relative à la pénibilité portuaire, à hauteur de 20 millions d'euros, dans le cadre de l'engagement pris par l'État pour les vingt prochaines années. Le coût de la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires est évalué à 0,6 milliard d'euros en 2026, contre 1,38 milliard d'euros en 2025. Je rappelle mon soutien à cette modalité spécifique de taxation des entreprises de transport maritime ; j'estime nécessaire de défendre le pavillon français dans un univers très concurrentiel et alors qu'il est facile de changer de pavillon.

Je suis défavorable à l'adoption des crédits du programme, pour une raison majeure : la stagnation de la subvention octroyée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) à un niveau inférieur à celui auquel l'État s'était engagé dans la convention pluriannuelle signée en juin 2024. La SNSM accomplit pourtant des missions cruciales de sauvetage en mer. 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 sans objectif immigrationniste. Elle mérite d'autant plus le soutien de l'État qu'elle subit, comme tous les Français, les conséquences funestes de l'immigration incontrôlée ; ainsi, il ne serait pas rare que les étrangers secourus en mer soient munis de couteaux, qu'ils se battent entre eux et que les femmes refusent d'être prises en charge par des hommes pour des raisons religieuses.

Même si je suis conscient que le contexte budgétaire justifie certaines économies, y compris sur les crédits dont je suis rapporteur spécial, j'appelle le gouvernement à les choisir avec discernement. L'insuffisante subvention allouée à la SNSM me paraît inacceptable et de nature, à elle seule, à justifier mon opposition à l'ensemble des crédits relatifs aux affaires maritimes.

Au demeurant, je remarque que la nouvelle stabilité du plafond d'emplois de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) (ne lui permettra pas d'atteindre l'objectif du Fontenoy du maritime. J'appelle le gouvernement à reconnaître publiquement l'abandon de cet objectif au lieu de le présenter comme maintenu sans donner à l'ENSM les moyens de l'atteindre.

Je tiens également à apporter mon soutien aux agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) face aux intimidations judiciaires des associations immigrationnistes d'extrême gauche. Ces agents seraient en effet confrontés à des procès incessants d'associations comme Utopia 56, largement subventionnée par l'État et visée par des enquêtes pénales à la suite d'appels téléphoniques de ses membres propageant de fausses informations.

Enfin, je me réjouis du rétablissement des exonérations de cotisations patronales pour l'ensemble des entreprises de transport maritime, intégré par voie d'amendement en séance au projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2026. Les crédits couvrant le coût de ce rétablissement, estimé à une dizaine de millions d'euros, devront être intégrés au programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, au cours de la discussion budgétaire.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (*Énergie*). La commission des affaires économiques a examiné pour avis les crédits des programmes 174, *Énergie, climat et après-mines*, et 345, *Service public de l'énergie*, ainsi que ceux du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*. Elle a formulé un avis favorable sur ces crédits et adopté plusieurs amendements que je présenterai au cours de la discussion.

Nous avons été nombreux en commission à exprimer notre grande vigilance quant aux conséquences de la réforme des modalités de versement du chèque énergie. Je souhaite que son versement reste automatique et intervienne plus tôt en 2026, au plus tard en avril.

Le soutien à l'électrification des véhicules est massivement transféré vers le dispositif des CEE (certificats d'économie d'énergie). Si je ne souhaite pas revenir sur ce transfert, j'estime qu'il doit s'accompagner d'un renforcement des pouvoirs du Parlement en matière de contrôle des CEE et je présenterai un amendement en ce sens.

Sur le programme 345, la hausse des dépenses liées au soutien aux énergies renouvelables électriques est liée à une baisse des prix de marché, ainsi qu'à une hausse des volumes soutenus. Ces dépenses se bornent à refléter les engagements de l'État dans le cadre des contrats de soutien octroyés à ces installations.

Par ailleurs, la commission des affaires économiques a supprimé le II de l'article 69, qui permet de réviser rétroactivement, au 1^{er} janvier 2025, les contrats de soutien à certaines installations photovoltaïques, conclus à des tarifs particulièrement élevés avant 2010. Cette suppression n'interdit pas la révision des contrats, mais empêche d'y procéder de manière rétroactive. J'ajoute que dans la loi de finances pour 2021 avaient déjà été adoptées des mesures permettant cette révision, mais qu'elles avaient été invalidées par le Conseil d'État.

Enfin, notre commission, suivant mon rapport, a fait le choix d'approfondir les dispositifs de soutien aux énergies renouvelables.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis de la commission du développement durable (*Transports terrestres et fluviaux*). Le budget des transports n'échappe pas aux effets d'une politique d'austérité généralisée et confirme malheureusement une orientation que nous dénonçons depuis des années : le désengagement progressif de l'État face à l'urgence climatique et à la dégradation des services publics. S'il affiche une hausse de 440 millions d'euros par rapport à 2025, il demeure inférieur de 420 millions d'euros à celui de 2024 ; autrement dit, ce n'est pas une relance, mais un recul.

Même si le budget du transport ferroviaire échappe quelque peu à ces coupes, il ne tient pas compte des alertes émises dans le cadre de la mission d'information que j'ai menée, avec ma corapporteuse Olga Givernet, sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, qui a mis en évidence le manque cruel de moyens dans ce domaine. Une grande partie de nos 44 recommandations portent sur l'augmentation des moyens à allouer à la régénération et à la modernisation du réseau, ainsi que sur le développement du fret et des trains de nuit.

Les besoins du transport ferroviaire, cœur de la mobilité du quotidien et pilier de la décarbonation, sont immenses. Au lendemain de la conférence Ambition France transports, ils sont connus, tout comme la nécessité impérieuse d'augmenter les moyens d'au moins 1,5 milliard d'euros ; pourtant, rien n'est encore sur la table. Je présenterai un amendement d'appel visant à augmenter les crédits de 3 milliards d'euros.

Le fret ferroviaire est dans une impasse : les entreprises publiques ont été abandonnées, tandis que l'État subventionne massivement le transport routier. Résultat : sa part modale s'écroule. Il faut donc le relancer, grâce à des aides que nous espérons voir augmenter.

En ce qui concerne les trains de nuit, le gouvernement a fait le choix de la location, sans vision de long terme. Si cette option peut sembler économique aujourd'hui, elle sera

coûteuse demain : le surcoût est estimé à 13,9 millions d'euros par an. Par ailleurs, seule la première tranche a été déclenchée. Il faut engager dès maintenant la seconde, pour négocier à meilleur prix et anticiper certains problèmes, comme la création d'un deuxième atelier.

Il faut également revenir sur la suppression de l'aide à l'exploitation de la ligne Paris-Berlin : elle donne une image désastreuse des ambitions françaises en matière de transport écologique, d'autant qu'un opérateur autre que la SNCF a annoncé ce matin le lancement sur cette même ligne d'un train de nuit circulant au moins trois jours par semaine.

Il est temps de changer de cap et d'investir massivement dans le ferroviaire et les transports collectifs, de déployer une planification écologique ambitieuse et de construire une véritable multimodalité articulant toutes les offres de mobilité.

Article 49 et état B

Amendement II-CF804 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Afin de participer à la maîtrise des finances publiques, nous proposons de réduire de 25 % les subventions versées par l'État aux associations dans le cadre du programme 203. Ces associations d'usagers, de sécurité routière ou de mobilités inclusives sont souvent des structures locales qui pourraient être subventionnées par les collectivités territoriales – certaines le sont déjà, d'ailleurs. On ne comprend pas très bien la logique de ces aides, on se demande si certains territoires sont plus subventionnés que d'autres.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je n'ai pas connaissance de subventions versées à des associations sur le programme 203. Au demeurant, celle que vous critiquez vise à améliorer l'expérience des femmes qui prennent le vélo. Vous vous moquez des droits des femmes et vous vous opposez à toute association susceptible de défendre un quelconque progrès. Je vous invite à retirer votre amendement ; à défaut, j'émets un avis défavorable.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Il y a bien environ 105 associations qui bénéficient de subventions accordées dans le cadre de ce programme, selon le tableau Excel complétant le récapitulatif des crédits attribués aux associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association, qui est annexé au projet de loi de finances.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF754 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Cet amendement vise à réduire les crédits du programme 203 en vue de la réinternalisation de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), voire de sa fusion avec l'Autorité de régulation des transports (ART).

L'EPSF est une sorte de police technique de la sécurité : il délivre les autorisations de mise sur le marché des véhicules ferroviaires ou mène les audits de sécurité dans les ateliers SNCF. L'ART, quant à elle, contrôle par exemple les contrats TER ou peut imposer des

sanctions pour abus de position dominante. Même si ces deux instances indépendantes, créées à la suite du mouvement de libéralisation de la SNCF pour veiller à la concurrence entre les opérateurs, ont des missions quelque peu différentes, nous estimons qu'elles pourraient être rapprochées.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Vous proposez de supprimer l'EPSF alors que son existence est une obligation européenne. En l'état actuel de nos relations avec l'Europe, je ne peux qu'émettre un avis défavorable à votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF505 de la commission du développement durable, II-CF533 et II-CF541 de Mme Christine Arrighi, amendements identiques II-CF502 de la commission du développement durable et II-CF2454 de M. Peio Dufau, amendement II-CF2527 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF505 tend à abonder de 3 milliards d'euros le programme 203, afin d'accélérer en 2026 la régénération du réseau ferré, sa modernisation – en agissant sur la capacité, la signalisation et les nœuds ferroviaires – et le renouvellement du matériel roulant, conformément à la trajectoire d'investissement de 100 milliards d'euros sur quinze ans évaluée par la SNCF. En effet, les crédits programmés en 2025 et en 2026 demeurent très en deçà de l'effort requis. Pour la seule régénération du réseau, l'ordre de grandeur est d'au moins 1,5 milliard d'euros par an, sans tenir compte de la modernisation du matériel, de la remise en état des lignes de desserte fine du territoire ou des besoins en matière de développement du fret. La seule hausse observée est intégralement supportée par le fonds de concours de la SNCF, c'est-à-dire par une ponction sur ses résultats financiers.

Nous avons urgemment besoin de moyens financiers significatifs et d'une loi de programmation des infrastructures qui fixe la trajectoire, les priorités par mode de transport et la montée en puissance des recettes affectées à l'AFITF.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je propose d'investir pour la régénération du réseau ferroviaire – c'est mon premier amendement – et pour sa modernisation – c'est le sens du second. Le COI alertait dès 2022 sur la dégradation préoccupante du réseau ferroviaire et sur la dette grise – estimée par SNCF Réseau à près de 60 milliards d'euros –, qui résultent d'un sous-investissement chronique. En 2023, l'ART a confirmé le risque d'un effondrement du réseau dans un scénario tendanciel. L'objectif est donc de conforter, régénérer, moderniser et, en définitive, sauver notre réseau, grâce à des enveloppes qui s'élèvent respectivement à 800 et à 700 millions d'euros.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Par l'amendement II-CF502, nous proposons d'engager 500 millions d'euros pour accélérer, dès 2026, les chantiers de régénération – par des travaux sur les voies, appareils, ouvrages et signalisation – et de modernisation du réseau structurant – liée notamment au programme de commande centralisée du réseau (CCR) et au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

La mesure se situe en cohérence avec la trajectoire fixée par la conférence Ambition France transports et correspond aux recommandations du COI, dans la lignée des annonces faites par les différents ministres au cours des derniers mois. Il s'agit en effet de combler en partie le delta de 1,5 milliard d'euros par an identifié par ladite conférence pour la régénération

et la modernisation du réseau ferré structurant. Le PLF se contente de reconduire les moyens existants, ce qui ne permettra pas d'enrayer la dégradation du réseau ni de moderniser une partie de l'infrastructure. L'ART a alerté sur les risques de pertes de trafic à l'horizon 2030-2040 si aucun effort n'est fait rapidement. Or la mobilisation des résultats financiers de la SNCF – à hauteur de 500 millions d'euros par an – et des recettes qui seront tirées du renouvellement des concessions autoroutières ne suffira pas, car le besoin d'investissement est immédiat alors que les recettes envisagées ne seront pleinement disponibles qu'à partir de 2030 pour les premières concessions. Il y a donc une impasse de financement.

M. Peio Dufau (SOC). Comme le corapporteur de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, que j'ai eu la chance de présider, je propose d'engager 500 millions d'euros pour commencer à rattraper le retard pris dans le financement de la régénération et de la modernisation du réseau.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nous plaçons nous aussi pour une augmentation des financements publics en faveur du réseau ferroviaire, qui est en très mauvais état : le nouveau PDG de la SNCF, Jean Castex, a ainsi qualifié les trente dernières années de « Trente Piteuses », dénonçant un réel manque d'investissement sur le réseau. La conférence Ambition France transports estime le besoin d'investissement minimal à 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an, dont 500 millions seraient financés par les bénéfices de la SNCF, s'ajoutant au fonds de concours existant. Il est d'ailleurs demandé à la SNCF de réaliser des bénéfices pour financer le réseau, alors qu'on n'en demande pas autant à ses concurrents, ces derniers se contentant de payer les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national – dont la SNCF n'est pas exemptée. C'est pourquoi nous considérons que les 500 millions d'euros doivent être pris sur le budget de l'État et non pas sur les bénéfices de la SNCF.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'ensemble de ces amendements sont motivés par les mêmes préoccupations concernant l'ancienneté du réseau ferroviaire. L'amendement II-CF505, qui vise à augmenter les crédits de 3 milliards d'euros, va dans le bon sens, mais je crains qu'un tel montant ne puisse pas être engagé pour 2026. C'est pourquoi je m'en remets à la sagesse de la commission.

Mes amendements permettraient d'affecter des crédits, de manière plus raisonnable, à des opérations susceptibles d'être conduites au cours de l'année 2026, à savoir la régénération et la modernisation du réseau. Je suis favorable aux amendements identiques II-CF502 et II-CF2454, qui procèdent du même esprit.

M. le président Éric Coquerel. Pour ma part, je soutiendrai ces amendements. On peut trouver les montants élevés, mais qu'est devenu le plan de 100 milliards d'euros pour le transport ferroviaire que Mme Borne, puis M. Farandou sont venus nous présenter ? Je ne crois pas qu'il ait démarré, ce qui explique probablement la présentation d'amendements onéreux. Il est manifestement resté à quai...

M. Peio Dufau (SOC). Les recommandations du rapport d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, en particulier celles portant sur la régénération et la modernisation du réseau, ont fait l'unanimité en commission du développement durable. Il n'y a donc pas vraiment de débat, quel que soit le bord politique, quant à la nécessité d'engager ces investissements.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Puisqu'il s'agit d'opérer des transferts de ligne à ligne dans un jeu de vases communicants, Mme la rapporteure spéciale et M. le rapporteur pour avis pourraient-ils nous indiquer si certains amendements sont plus jouables que d'autres ou

prioritaires ? Car il paraît difficile d’obtenir une levée de gage de 3 milliards d’euros. On peut toujours se faire plaisir et envoyer un message, mais si c’est une bouteille à la mer, cela ne sert pas à grand-chose.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Tous ces amendements témoignent de l’intérêt que notre commission porte aux transports, qui ont contribué, je le rappelle, pour 34 % des gaz à effet de serre émis par notre pays en 2023. Ils correspondent aussi à une urgence sociale. S’ils sont adoptés, encore faut-il que le gage soit levé et que les montants puissent être réellement dépensés. Or, s’agissant du premier amendement, il me semble que la SNCF ne serait pas en mesure de mettre en œuvre au cours de l’année 2026 les investissements demandés, même si elle en a besoin, puisque c’est essentiellement par ses profits et grâce aux redevances d’infrastructure liées à l’utilisation du réseau ferré national que le budget de l’AFITF est alimenté – contrairement à ce qui se passe dans de nombreux pays.

La commission rejette l’amendement II-CF505 et adopte successivement les amendements II-CF533 et II-CF541.

En conséquence, les amendements II-CF502, II-CF2454 et II-CF2527 tombent.

Amendement II-CF2397 de M. Bérenger Cernon, amendements identiques II-CF497 de la commission du développement durable, II-CF2276 de Mme Dominique Voynet et II-CF2460 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Nous proposons d’abonder de 1 milliard d’euros le programme 203 d’accélérer la régénération et la modernisation ciblée des lignes de desserte fine du territoire.

Nous satisferons ainsi un besoin structurel reconnu par l’État. Dans son rapport de 2020 *Devenir des lignes de desserte fine du territoire*, François Philizot identifiait 6,4 milliards d’euros d’investissements nécessaires jusqu’en 2028. Or la génération 2023-2027 ne prévoit que 2,6 milliards d’euros pour les petites lignes, tous financeurs confondus, dont 780 millions d’euros de financement par l’AFITF. Ces montants sont trop faibles pour résorber le ralentissement de la circulation sur les lignes de desserte fine du territoire, dû à l’ancienneté de celles-ci. L’âge moyen des rails y est en effet de 47 ans, contre 24 ans en moyenne pour le réseau structurant. Plus d’un tiers de ces lignes sont en mauvais état général et 85 % d’entre elles ne sont pas électrifiées.

Sans accélération de l’effort d’investissement, l’offre se dégradera et la fiabilité se détériorera rapidement. Pourtant, les lignes de desserte fine du territoire maillent les bassins de vie et desservent des sites industriels – un tiers d’entre elles accueillent ainsi des trains de fret. En investissant dans ces lignes, nous renforcerions en outre l’attractivité des TER et nous préparerions les hausses de fréquence des SERM.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je reprends entièrement à mon compte votre propos. Ces lignes jouent un rôle indispensable à l’exercice du droit à la mobilité, notamment dans les territoires ruraux. Sans elles, ceux qui sont trop âgés pour conduire une voiture ou n’ont pas les moyens d’en avoir une seraient assignés à résidence. Or on voit bien les conséquences du défaut d’entretien ; certaines lignes doivent même fermer.

Les amendements en discussion ont le même objet ; seul diffère leur montant – l’amendement II-CF2397 prévoit 1 milliard d’euros, les suivants 700 millions d’euros. Avis

favorable à tous, au vu des besoins de transports, notamment dans les déserts médicaux, et plus généralement du rôle de ces lignes dans l'aménagement du territoire.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF2397.*

*En conséquence, les autres amendements **tombent**.*

Amendements identiques II-CF2539 de Mme Marie Pochon et II-CF2564 de M. Peio Dufau, amendement II-CF499 de la commission du développement durable (discussion commune)

M. Charles Fournier (EcoS). Le PLF prévoit la commande de 180 voitures-couchettes, or c'est insuffisant pour atteindre l'objectif de réouverture de dix lignes de train de nuit annoncé par le Président de la République. Cet amendement permettrait de combler le manque.

Le transport ferroviaire est le mode de transport qui émet le moins de gaz à effet de serre. Les trains de nuit permettent également de voyager pour moins cher, en évitant à ses utilisateurs d'avoir à payer un hébergement. Enfin, ce mode de transport plébiscité par nos concitoyens permet de désenclaver les territoires les plus éloignés.

M. Peio Dufau (SOC). La commande de 180 voitures-couchettes suffira seulement à maintenir les quelques lignes de nuit existantes. Pour tenir la promesse qui a été faite, il en faudrait 340. Cet amendement permettrait de les financer en augmentant les autorisations d'engagement – les sommes ne seraient donc pas forcément engagées dès 2026.

Les trains de nuit sont un moyen de transport plébiscité. Ils font le plein et sont attendus.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. La commande de 180 voitures-couchettes et de 27 locomotives permettra seulement de reconduire l'offre actuelle, sans répondre à la demande croissante, ni à l'objectif d'extension du réseau. Si nous voulons structurer dix nouvelles lignes, il faut au moins commander 340 voitures et 42 locomotives, en levant la tranche optionnelle de l'avis d'appel public à la concurrence. Puisque celui-ci a été publié en février 2025, nous devons agir dès à présent, afin de donner un mandat clair à l'administration dans les négociations.

La demande existe : 1 million de voyageurs ont utilisé un train de nuit en France en 2024 et le nombre d'utilisateurs potentiels est estimé à près de 12 millions. Avec une dizaine de lignes de nuit, le réseau bénéficierait de synergies, de la mutualisation de la maintenance, d'une meilleure visibilité commerciale et d'une dilution des frais fixes, ce qui permettrait de réduire le déficit d'exploitation.

Les travaux du COI montrent que dans le scénario retenu par l'État, celui d'une location des voitures, le déficit d'exploitation annuel serait moindre avec 340 voitures – il serait alors de 80 millions d'euros – qu'avec 180 – il atteindrait alors 84 millions. Cette baisse compenserait la hausse des frais de matériel.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Sur un trajet Paris-Berlin, un avion émet 21 fois plus de gaz à effet de serre par passager qu'un train de nuit. Le train de nuit permet en outre d'économiser une nuit d'hôtel pour chaque trajet. Ce mode de transport

constitue ainsi une excellente alternative sur les plans social et environnemental aux trajets de longue distance.

La relance du train de nuit est une réussite incontestable, avec plus de 1 million de voyageurs en 2024, soit une hausse de 26 % par rapport à 2023. Toutefois, notamment dans le Sud-Est, les trains de nuit enregistrent des retards considérables, supérieurs à trente minutes pour près de 30 % des trains, car le matériel roulant est très ancien.

Les amendements en discussion visent à augmenter les autorisations d'engagement pour activer la clause optionnelle de l'appel d'offres. Cela permettrait d'obtenir de meilleurs prix unitaires. J'y suis favorable.

Rappelons par ailleurs que, contrairement à notre pays, l'autorité de transport de New York, la Pologne et Eurostar ont choisi des contrats non de location, mais d'achat du matériel roulant.

*La commission **adopte** les amendements identiques.*

*En conséquence, l'amendement II-CF499 **tombe**.*

Amendements II-CF537 de Mme Christine Arrighi et II-CF2474 de M. Peio Dufau, amendements identiques II-CF498 de la commission du développement durable et II-CF2522 de M. Belkhir Belhaddad, amendement II-CF319 de Mme Brigitte Klinkert (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Les lignes de train de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne ont été interrompues à la suite de la suppression de la subvention d'exploitation de l'État. Cette suppression contredit les engagements pris par la France dans un contexte où l'urgence climatique motive la relance du transport ferroviaire.

Par l'amendement d'appel II-CF537, nous proposons de reconduire cette aide publique en 2026, pour 5 millions d'euros, afin de relancer ces liaisons, tout en améliorant leur fiabilité et leur visibilité commerciale.

Nous avons appris tout à l'heure qu'une société souhaite reprendre la ligne Paris-Berlin. La ligne Paris-Vienne, lancée en même temps avec l'approbation de l'État, pourrait être rouverte si l'État renforçait sa subvention.

M. Peio Dufau (SOC). L'abandon de ces lignes de nuit est un non-sens total. Les billets n'étaient même pas vendus sur l'application SNCF Connect, ce qui montre la considération de l'opérateur. Jean Castex a annoncé travailler au maintien de la ligne Paris-Berlin, mais la ligne Paris-Vienne serait abandonnée. Il faut débloquer les crédits pour les rouvrir.

Une heure pour s'endormir, une heure pour se réveiller et une arrivée en plein centre-ville : le train de nuit ne met pas plus de temps que l'avion et il constitue une excellente alternative à celui-ci.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. La ligne Paris-Vienne-Berlin en passant par Mannheim, où les trains circulent trois nuits par semaine depuis 2024, est la dernière ligne internationale de nuit au départ de la France. En coupant la subvention dont elle

bénéficie, nous éteindrions cette offre et nous désarrimerions la France du maillage européen de nuit. Ce serait un signal particulièrement négatif.

De fait, la subvention de l'État est indispensable à l'équilibre de la ligne, compte tenu des redevances d'infrastructure des pays traversés et du surcoût au passage à la frontière, qui est lié à la nécessité de changer le matériel et les équipes. Le soutien public avait été conçu comme une aide au démarrage pendant trois ans. Si nous le coupons avant maturité, nous pénaliserons un service attractif malgré les difficultés d'exploitation en 2024 – cette année-là, la ligne a été fermée plusieurs mois à cause de travaux sur le réseau.

Pour améliorer la rentabilité du service, nous pourrions accélérer la cadence des trains – jusqu'à présent, ils n'étaient pas quotidiens, malgré la demande – et mieux commercialiser les billets – qui n'étaient jusqu'à présent pas vendus sur l'application SNCF Connect.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je suis favorable à l'ensemble des amendements en discussion. Pour les longues distances, notamment sur le continent européen, il faut privilégier le train de nuit par rapport à l'avion, parce que c'est meilleur pour le climat et plus économique – ceux dont le budget est contraint apprécient d'économiser des nuits d'hôtel.

M. Denis Masségli (EPR). En une vingtaine de minutes d'examen de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, nous avons déjà augmenté les dépenses de 3,6 milliards d'euros. Il faut fixer des limites, sinon, nous allons finir avec 50 ou 60 milliards d'euros de dépenses supplémentaires !

Chers collègues écologistes, nous sommes d'accord : il faut remplacer l'avion par le train, comme vous y appelez matin, midi et soir. Mais pourquoi alors vous opposez-vous à la construction de la ligne Lyon-Turin ? Votre position est assez déstabilisante...

M. le président Éric Coquerel. M. Masségli, ne soyez pas surpris par les montants votés : si nous exceptons la CSPE, la mission perd 3 milliards d'euros dans ce PLF. Or, comme n'importe quel économiste vous le dirait, il faudrait augmenter son budget de 37 milliards d'euros par an d'ici à 2030 si nous voulons respecter les accords de Paris.

Quant aux trains de nuit internationaux, je rappelle que c'est le gouvernement qui, en 2022, avait débloqué des crédits pour les relancer. Outre qu'il serait dommage, trois ans après, de revenir sur ces engagements, nous irions contre le sens de l'histoire, car ces trains ont de l'avenir.

M. Peio Dufau (SOC). Je connais le sujet en tant que cheminot. Le coût du Lyon-Turin est faramineux, tout comme celui du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui était estimé à l'origine à 14 milliards d'euros, mais oscille désormais entre 14 et 20 milliards d'euros. Cela fait beaucoup d'argent pour gagner vingt minutes sur le trajet Dax-Paris et rapprocher Toulouse de Paris, alors que nous n'avons pas le premier milliard d'euros pour entretenir le réseau existant, malgré sa défaillance !

Pourquoi construire de nouvelles lignes quand un trajet est déjà couvert par le train, alors que les trois quarts du territoire manquent d'infrastructures ferroviaires ? C'est un contresens total. Ces choix font le jeu du Rassemblement national dans les territoires qui se sentent délaissés. La priorité est d'entretenir le réseau existant, comme l'ont indiqué le PDG de la SNCF et son prédécesseur.

J'ajoute que ceux qui connaissent le sujet savent que nous sommes en retard sur les investissements nécessaires au transport ferroviaire – si Élisabeth Borne avait annoncé un plan en la matière, ce n'était pas pour se faire plaisir, même si son gouvernement n'a finalement pas déboursé 1 euro.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Dans le Sud-Est, des lignes ont été doublées, notamment au départ d'Aix-en-Provence et de Marseille. Pourquoi le Sud-Ouest serait-il moins bien traité ? Les trajets Paris-Pau durent quatre heures et demie, voire cinq heures. S'il est techniquement possible d'accélérer les trajets, il faut le faire, parce que le facteur temps a une importance indéniable.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Oui, M. Masséglia, il faut faire des choix. C'est pour cela que Philippe Tabarot, ministre des transports, a chargé le président du COI, David Valence, de réévaluer l'opportunité de quatorze projets, dont celui de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, en tenant compte des engagements pris lors des accords de Paris et de notre situation budgétaire.

En 2012, le coût d'ensemble du projet Lyon-Turin était évalué à 26 milliards d'euros ; celui du seul tunnel, à 8 milliards d'euros. Selon le ministère en charge des transports, à cause de l'envol des prix depuis 2012, il faut désormais ajouter 30 % à ce montant.

Il convient de réexpertiser l'aménagement du territoire et les engagements financiers à la lumière de la situation financière actuelle – à laquelle vous êtes sensible – et des enjeux écologiques, notamment de décarbonation des mobilités, auxquels je suis peut-être plus sensible que vous.

Nous avons voté un amendement pour financer les dessertes fines. Les territoires ruraux sont les grands oubliés de toutes les politiques publiques de mobilité depuis des années. On voit les dégâts : leurs habitants se sentent relégués et votent davantage pour le Rassemblement national.

M. Peio Dufau (SOC). M. Mattei, dans les années 1950, c'est sur la ligne Bordeaux-Dax que le record du monde de vitesse sur rail a été battu, avec plus de 300 kilomètres à l'heure. Aujourd'hui, les TGV sur cette ligne ne dépassent pas les 160 kilomètres à l'heure. Si nous voulons rapprocher le Sud aquitain de Bordeaux et de Paris, plutôt que de construire une nouvelle ligne, nous gagnerions du temps et de l'argent à améliorer la ligne existante.

M. Denis Masséglia (EPR). Mme la rapporteure spéciale, ce n'est pas parce que je vois l'écologie différemment de vous – je suis favorable à l'énergie nucléaire, vous non – que j'y suis moins sensible. Vos raccourcis sont très discutables.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CF537 et adopte l'amendement II-CF2474.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendements identiques II-CF495 de la commission du développement durable et II-CF2459 de M. Peio Dufau, amendement II-CF2528 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF495 vise à consacrer 200 millions d'euros supplémentaires au fret ferroviaire. Dans le programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032, un chiffre de 4,5 milliards d'euros à l'horizon 2032 avait été établi, dont 1,7 milliard pour la régénération des installations existantes, 1,5 milliard pour la modernisation du réseau et 1,1 milliard pour les terminaux de transport combiné. Cela représente en moyenne 300 millions d'euros par an entre 2026 et 2031, en plus des investissements prévus dans ce PLF et les précédents, dont le montant tourne autour de 200 millions par an. Les voies de service et de triage sont fatiguées ; certaines ne sont pas compatibles avec le gabarit P400. Cela dégrade la fiabilité du fret, sa ponctualité, et bride le développement du transport combiné. Rattrapons la dette d'entretien du réseau, levons les obstacles logistiques et fiabilisons les corridors de fret, afin de doubler la part modale du fret en 2030.

M. Peio Dufau (SOC). Quelque 200 millions d'euros sont nécessaires pour démarrer la régénération du réseau dédié au fret ferroviaire. Depuis 1990, les émissions liées à l'activité économique intérieure ont diminué de 41 % ; seules celles liées aux transports ont continué de progresser.

Alors que le transport ferroviaire est le mode de transport le moins émetteur de dioxyde de carbone et qu'il est près de six fois plus efficace énergétiquement que le transport routier, sa part modale a stagné entre 2014 et 2022 ; elle a même reculé, passant sous le seuil de 9 % en 2023. Nous avons besoin d'investir dans le programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Si nous voulons doubler la part modale du fret – qui est de 9 % actuellement – pour atteindre la moyenne européenne, il faut adapter l'infrastructure ferroviaire, en améliorant l'état des voies et en développant les systèmes multimodaux entre camion et train, ainsi que les raccordements aux acteurs économiques. Le programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032 prévoit 363 millions d'euros d'investissement en 2026, dont 181,5 millions d'investissement par l'État. Notre amendement reprend ces chiffres.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Avis favorable. Le fret ferroviaire constitue une alternative écologique et bien sécurisée au transport routier de marchandises. Lors de la crise de la covid-19, sa part modale avait atteint 11 %. Même si elle décroît de nouveau, cela montre qu'avec les investissements nécessaires, nous pourrions développer ce secteur.

La SNCF doit accompagner les propositions commerciales de fret auprès des logisticiens. Toutefois, le développement du fret est surtout freiné par des désavantages fiscaux et structurels ainsi que par la dégradation du réseau, qui impose souvent des travaux de nuit, au moment où devraient circuler les trains.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF494 de la commission du développement durable

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. En 2025, l'État a décidé d'attribuer une aide aux wagons isolés d'un montant de 100 millions d'euros. Dans le prolongement logique de ce choix, mon amendement vise à augmenter cette aide de 50 millions d'euros.

Les wagons isolés permettent de desservir des sites nucléaires ou industriels, notamment dans la chimie ou la sidérurgie, ainsi que les territoires où l'affrètement d'un train entier ne serait pas viable.

L'aide de l'État est indispensable pour permettre à ce segment d'atteindre l'équilibre économique, alors qu'il est structurellement déficitaire. L'augmentation de son montant permettra notamment d'absorber l'inflation des coûts d'accès et d'exploitation. Nous éviterons ainsi la fermeture de dessertes industrielles sensibles et le basculement des flux sur les routes, sachant que l'objectif est de doubler la part modale du fret ferroviaire.

Suivant l'avis de la rapporteure spéciale Mme Christine Arrighi, la commission adopte l'amendement.

Amendements identiques II-CF491 de la commission du développement durable et II-CF2451 de M. Peio Dufau

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Le présent amendement vise à augmenter de 33 millions d'euros le montant de l'aide au transport combiné de marchandises, dite aide à la pince, qui a été fixé à 47 millions dans le PLF. Cette aide est pleinement sécurisée sur le plan européen, puisque la Commission européenne a approuvé en 2024 son renouvellement jusqu'en 2028.

Le transport combiné est un levier essentiel du report modal vers le fret, car il permet de réduire le surcoût lié à la rupture de charge entre la route et le rail, tout en préservant la qualité de service pour les chargeurs. C'est l'un des instruments les plus efficaces pour décarboner rapidement les flux.

M. Peio Dufau (SOC). Pour que tout le monde visualise bien, les pinces servent à attraper les conteneurs sur les camions pour les placer sur les wagons. Selon le rapport de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, il faudrait augmenter de 33 millions d'euros l'aide à la pince pour rendre le transport combiné plus intéressant que la route sur le plan économique – c'était la recommandation n° 38. Cette logique ne s'inscrit pas en opposition au transport routier, puisque le camion continue d'assurer la desserte terminale : il s'agit seulement d'encourager l'utilisation du fret ferroviaire sur la plus longue partie du trajet.

M. le président Éric Coquerel. On aura compris que nous avons parmi nous des cheminots !

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je ne suis pas cheminote, mais je soutiens avec conviction ces propositions. Pour que le fret ferroviaire soit considéré comme qualitatif, il faut avant tout qu'il réponde aux besoins. Or il convient bien au transport de marchandises qui occupent tout le train, comme le gravier, moins à celui de plus petites quantités. L'augmentation de l'aide à la pince offrirait davantage de souplesse et d'adaptabilité, comme le demandent les logisticiens.

M. Charles de Courson (LIOT). À la Cour des comptes, j'étais surnommé « le cheminot », parce que je m'étais intéressé à la question. Le fret ferroviaire ne représente que 7 % à 8 % des parts de marché. Ce taux est en baisse constante : c'est à peine la moitié de la moyenne européenne, où il monte même à 20 % ou 30 % dans certains pays.

Le problème de fond, c'est la qualité du service. C'est ce que vous disent les clients du fret ferroviaire avant même de parler de prix. Adopter ces amendements ne servira à rien : il faut réformer le fret ferroviaire. Cette dynamique a été impulsée : il est désormais géré par une filiale dédiée, le régime de travail a été modifié, mais il faut aller plus loin. Par exemple, à l'époque, la paille envoyée de la Marne vers la Savoie par le rail circulait en moyenne à seulement 4 kilomètres à l'heure, du fait des arrêts et du reste. Par camion, il ne fallait qu'une demi-journée pour l'acheminer. Voilà ce qu'il faut changer.

M. Peio Dufau (SOC). Pour ma part, j'ai travaillé dix-sept ans à Fret SNCF ; j'ai vécu l'ouverture à la concurrence et le remplacement de Fret SNCF par Hexafret à la suite du plan de discontinuité. La rationalisation des moyens menée à marche forcée pendant deux décennies a beaucoup changé les choses : tout a été optimisé, notamment le temps de transport.

M. le président Éric Coquerel. Vous connaissez l'adage : quand on veut tuer son cheval, on dit qu'il est malade. C'est exactement ce qui s'est passé avec le fret ferroviaire, considérablement affaibli au nom de l'ouverture à la concurrence et du fait du poids du lobby autoroutier – moi aussi, je suis assez âgé pour l'avoir constaté.

M. Peio Dufau (SOC). Et la SNCF a racheté Geodis et privilégié le camion !

La commission rejette les amendements.

Amendements II-CF483 de la commission du développement durable et II-CF2471 de M. Dominique Potier (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF483 vise à renforcer la dotation versée à VNF de 60 millions d'euros en AE et en CP pour financer un programme d'investissements visant à faire du domaine fluvial un domaine à énergie positive. Conformément au contrat d'objectifs et de performance (COP) de VNF pour les années 2023 à 2032, qui réaffirme un objectif ambitieux de production d'énergies renouvelables, l'établissement s'est doté d'une stratégie pluriannuelle pour les années 2025 à 2035, appelée *Voies navigables à énergie positive*. Pour la déployer dès 2027, il faut désormais des moyens.

M. Dominique Potier (SOC). Il arrive que le Parlement soit utile et efficace : cette stratégie découle d'un amendement adopté à notre initiative lors des débats sur le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables et qui visait à valoriser les 45 000 hectares et 6 700 kilomètres de fil d'eau du domaine fluvial à l'instar de ce qu'a fait la Compagnie nationale du Rhône. Cette structure, issue d'un partenariat de type public-privé entre la Caisse des dépôts, Engie et les collectivités territoriales, gère toutes les fonctions du Rhône, des Alpes à la Méditerranée. Notre objectif est d'étendre ce type de gestion à l'ensemble du réseau fluvial.

D'après nos échanges avec l'établissement public, 200 millions d'euros seront nécessaires pour impulser les politiques publiques – les industriels prendraient ensuite le relais – et valoriser les nouvelles sources d'énergie identifiées – eau, vent, soleil, produit des échanges hydriques –, soit 20 millions par an pendant dix ans. Pour engager la démarche, le rapporteur pour avis propose 60 millions d'euros dans son amendement, nous demandons 20 millions dans le nôtre ; l'essentiel est que l'un des deux soit adopté.

C'est une grande politique publique industrielle et d'aménagement du territoire, au bénéfice de l'intérêt public, qui se dessine : elle nous évitera de développer le solaire sur les

sols agricoles et limitera la spéculation sur les terrains pour développer l'énergie éolienne. VNF doit publier avant Noël un rapport présentant des perspectives technologiques très audacieuses : nous sommes à l'initiative de la réforme de cet établissement, continuons à l'encourager.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Soutenir le fret fluvial est une évidence : c'est un mode de transport économique – il permet de charger de très grandes quantités de marchandises, ce qui en réduit de fait le coût de transport –, fiable, car les infrastructures ne sont pas saturées et peuvent être utilisées jour et nuit, et écologique. Si sa part modale est stable à 2 % depuis 1997, la quantité de marchandises transportées par voie fluviale a diminué de 9 % en 2022, puis encore de 10 % en 2023, pour s'établir à son plus bas niveau depuis 1997. Cette dynamique devrait nous alerter ; elle est très regrettable compte tenu des capacités de notre réseau, particulièrement riche et dense.

M. Gérard Leseul (SOC). Mme la rapporteure spéciale, il faut bien entendu soutenir le développement du fret fluvial, mais les amendements portent sur la création d'un domaine fluvial à énergie positive, pour développer la production d'énergies renouvelables – solaire, hydraulique, éolienne si possible – sur le domaine de l'ensemble des fleuves français, notamment ceux gérés par VNF.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je soutiens également la proposition de rehausser les crédits de VNF, faute de quoi l'établissement ne pourrait pas honorer ses engagements envers l'État.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2398 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à créer un fonds national de soutien aux transports collectifs en zone rurale, doté de 500 millions d'euros. Le versement mobilité régional et rural (VMRR), instauré par la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025, constitue un progrès, mais reste insuffisant pour doter les territoires d'une ressource locale dédiée. La transition des mobilités ne saurait être réservée aux métropoles : elle doit être possible partout, y compris là où l'offre est aujourd'hui rare, alors qu'elle est vitale pour vivre dignement, aller travailler, se soigner, accéder aux services publics. C'est une question d'équité entre les territoires, de justice sociale et d'écologie : on ne peut pas demander aux habitants des zones rurales de changer leurs habitudes de mobilité sans leur en donner les moyens. En votant en faveur de cet amendement, vous faites le choix d'une transition écologique qui n'abandonne personne.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Ce serait une sorte de fonds de péréquation en faveur de la mobilité dans les zones rurales : c'est une excellente idée. Pas moins de 80 % des habitants des zones rurales sont dépendants de la voiture, dont le coût annuel est 20 fois supérieur à celui de l'utilisation des transports publics. Cette mesure permettrait de développer de nombreuses solutions de transport collectif dans les zones rurales – autopartage, bus, transport à la demande – face aux enjeux d'aménagement du territoire et de mobilité. C'est aussi une mesure sociale, en faveur de ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture ou d'en changer.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2462 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement va dans le même sens : il vise à créer un grand plan pour le désenclavement des territoires semi-ruraux, doté de 300 millions d'euros. À la campagne, il est très compliqué de se passer de voiture, alors qu'il faut tout faire pour développer la part des alternatives, notamment pour les trajets longs du quotidien, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et réduire les externalités négatives de l'usage individuel de la voiture.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Avis favorable à cette excellente proposition, pour les mêmes raisons que précédemment. De nombreux habitants de nos campagnes sont assignés à domicile.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF532 de Mme Christine Arrighi, II-CF496 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et II-CF548 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Afin de traduire les annonces gouvernementales, l'amendement II-CF532 vise à augmenter de 800 millions d'euros la participation de l'État aux SERM. Si ces derniers sont fortement soutenus par les collectivités territoriales dans le cadre des CPER, certaines régions et métropoles, très avancées dans le développement de ces réseaux, ont besoin de financements supplémentaires. De nombreuses collectivités, désormais labellisées, attendent maintenant des moyens financiers réels pour engager les travaux. Les SERM sont une réponse stratégique face au triple défi de la mobilité, de la qualité de l'air et de la cohésion territoriale. Dans les métropoles, il faut pouvoir offrir à nos concitoyens des transports en commun faciles et cadencés ; le financement des SERM y contribuerait.

L'amendement II-CF548 est de repli.

Je précise d'emblée que je serai favorable à l'amendement II-CF496.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Celui-ci va dans le même sens : il propose d'abonder le programme 203 de 700 millions d'euros afin de financer les études avancées, les acquisitions, les premières opérations d'infrastructure et les adaptations capacitaires nécessaires au déploiement des SERM. Ces crédits viendraient en complément des 2,66 milliards d'euros prévus dans les volets mobilités de l'ensemble des CPER pour les années 2023 à 2027, qui ne couvrent que le financement de la phase préalable. Au reste, sur cette somme, seuls 900 millions d'euros sont mobilisés par l'État : c'est dérisoire au regard du coût de déploiement des SERM, estimé par le COI à un montant compris entre 15 et 20 milliards d'euros. Cet amendement permettra de mobiliser immédiatement les financements nécessaires pour transformer l'engouement politique et local en chantier concret.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2464 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement vise à consacrer 50 millions d’euros au développement de plates-formes de mobilité composées de cinq à six agents et destinées à conseiller l’ensemble de nos concitoyens sur les meilleurs modes de mobilité individuels et collectifs. Ce serait une sorte de guichet unique, sur le modèle des maisons France Services. Plusieurs expérimentations se sont révélées concluantes.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Avis favorable. Les offres financées par les collectivités ne sont pas toujours connues des habitants. Ces plates-formes pourraient être adossées aux maisons France Services.

La commission rejette l’amendement.

Amendements II-CF2458 de M. Peio Dufau et II-CF540 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

M. Peio Dufau (SOC). Mon amendement vise à traduire la recommandation n° 21 du rapport d’information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires. Il propose la création, à titre expérimental, d’un titre unique de transport valable sur l’ensemble du territoire, sur le modèle allemand et autrichien. Cette mesure permettrait de doper le report modal, notamment pour les plus modestes.

Nous avons chiffré son coût en nous fondant sur celui du passe rail expérimenté en 2024. Vendu 49 euros et réservé aux jeunes de 16 à 27 ans, il avait représenté une dépense de 15 millions d’euros pour l’État. Un ticket étendu à tous les Français, quel que soit leur âge, au prix de 39 euros reviendrait à 120 millions d’euros, dont environ 96 millions à la charge de l’État sur la base de la clé de répartition du financement utilisée en 2024 – 80 % pour l’État, 20 % pour la région.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Le mien est beaucoup moins ambitieux : j’en suis restée au coût du passe rail tel qu’il avait été commercialisé en 2024. Les ventes n’avaient pas rencontré le succès espéré – ce qui n’est guère étonnant compte tenu du manque de communication et d’accompagnement dont il a fait l’objet – et l’État a profité de cet échec allégué pour le supprimer. J’avais soutenu la création de ce titre unique. À l’époque, M. Beaune, alors ministre en charge des transports, avait déclaré que l’objectif était que « les Français, quel que soit leur âge, puissent acheter ce pass et voyager en Intercités ou en TER de manière illimitée, pour un prix unique pas cher ». Cette annonce s’est concrétisée à l’été 2024, puis, comme beaucoup de promesses de ce gouvernement, ça a fait pschitt.

Si je suis très favorable au principe défendu dans ces amendements, j’ai quelques réserves sur le montant proposé dans l’amendement II-CF2458. Sur ce dernier, je m’en remettrai donc à la sagesse de l’Assemblée.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF1369 de M. Patrice Martin, II-CF723 de M. Jean-Philippe Tanguy, II-CF2583 de Mme Catherine Hervieu et II-CF484 de la commission du développement durable (discussion commune)

M. Matthias Renault (RN). Grande opération de communication lancée par Emmanuel Macron en 2018, le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 prévoyait la création de rien de moins que 100 000 kilomètres de pistes cyclables d’ici à 2030 – une ambition qui a fait pschitt, notamment en raison de coupes budgétaires successives. Nous proposons son extinction. L’État a d’autres priorités. Jusqu’à une date récente, il finançait une aide à l’achat d’un vélo pouvant aller jusqu’à 400 euros ; l’État a autre chose à faire qu’acheter directement des vélos aux Français.

Par ailleurs, les pistes cyclables sont principalement financées par les communes, intercommunalités et départements, voire par les régions. On n’y voit plus très clair dans cet enchevêtrement de compétences.

Le PLF pour 2026 ne prévoit plus que 30 millions d’euros en AE et 70 millions en CP pour ce plan. Nos amendements ne font donc qu’accélérer une mise en extinction déjà prévue.

Mme Catherine Hervieu (EcoS). Proposé par l’Alliance pour le vélo, coalition de structures associatives, professionnelles et sportives, cet amendement défendu par les membres du Club des élus nationaux pour le vélo et la marche vise à relever le montant des investissements de l’État dans les infrastructures cyclables pour compléter ceux des collectivités territoriales.

Le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 lancé en 2023 était relativement ambitieux : il prévoyait 1,25 milliard d’euros sur cinq ans, soit 250 millions d’euros par an. Il avait connu un grand succès auprès de collectivités locales de toutes tailles. Les bénéfices du vélo sont réels pour la santé publique, la qualité de l’air, la diminution du bruit et des émissions de gaz à effet de serre. Le non-renouvellement des engagements en 2024 et 2025 a freiné cette dynamique. Il s’agit désormais de la relancer dans tous les territoires – grands centres urbains, zones périurbaines et zones rurales.

Mme Sandrine Le Feu (EPR). Pour que le vélo devienne une véritable alternative, il est important de développer des pistes cyclables dans tous les territoires – y compris en zone rurale, où l’absence d’infrastructures sécurisées est un frein au développement de cette pratique. L’amendement II-CF484, adopté par la commission du développement durable à mon initiative, tend à permettre la poursuite du plan vélo et mobilités actives 2023-2027.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Comme vous l’avez vous-même souligné, M. Renault, le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 est déjà quasiment supprimé – le gouvernement, tout à son affection pour le vélo, vous a devancés. C’est pourtant lui qui, en mai 2023, avait lancé ce plan doté de 1,25 milliard d’euros dans le cadre du programme France nation verte. Et ce n’était pas une simple promesse, comme les 100 milliards d’euros de Mme Borne pour le transport ferroviaire : c’était carrément des autorisations d’engagement. Plus de 2 000 communes avaient répondu à l’appel à projets, mais, alors que les dossiers avaient été instruits et que certaines intercommunalités avaient même engagé les travaux, l’État a décidé au dernier moment d’annuler purement et simplement ces 250 millions d’euros en 2024, puis à nouveau en 2025 et en 2026. Néanmoins, les 31 millions d’euros que vos amendements visent à supprimer ne correspondent pas au plan vélo et mobilités actives 2023-2027 : ils permettent de financer les projets de véloroute que l’État s’est engagé à soutenir dans le cadre des CPER.

Il faut soutenir le développement du vélo, en ville mais aussi dans les campagnes. J’ai inauguré récemment dans ma circonscription une piste cyclable créée entre un village et

le collège de secteur. Elle permet aux élèves de se rendre à vélo à leur établissement en toute sécurité et dans la convivialité.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable aux amendements II-CF1369 et II-CF723, et favorable aux amendements II-CF2583 et II-CF484.

M. Charles Fournier (EcoS). La suppression de ces crédits poserait problème, car ils correspondent à la part de l'État dans le financement des CPER, et constituent donc un engagement pluriannuel.

Le vélo ne serait pas une priorité ? Le report modal est un levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Supprimer le plan vélo et mobilités actives 2023-2027, c'est aussi sacrifier la structuration de la filière économique France vélo.

Le vélo, c'est bon pour le climat, pour l'économie et pour la vie dans les territoires – c'est un mode de déplacement convivial.

M. Daniel Labaronne (EPR). J'ai toujours été un peu dubitatif à l'égard de ce plan. À mes yeux, il devrait être financé par les collectivités territoriales, qui sont les plus fines connaisseuses de leur territoire. J'ai inauguré de nombreuses pistes cyclables, et jamais personne ne se souvenait que c'était l'État qui avait financé l'infrastructure. Au reste, toutes ces pistes étaient construites dans des communes très proches de l'agglomération tourangelle : je n'en ai inauguré aucune dans les communes rurales. De ce point de vue, je trouve, comme député de terrain, que ce plan nourrit la fracture territoriale.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Heureusement que les communes et les intercommunalités n'ont pas attendu l'État pour développer des pistes cyclables ! En l'occurrence, c'est bien l'État qui s'était engagé à financer un plan quinquennal, pour impulser la dynamique dans les régions qui étaient un peu moins allantes sur ce sujet, et qui a finalement retiré ses subsides – j'emploie ce terme à dessein, car il ne s'agissait que de 250 millions d'euros – alors que les communes avaient répondu à l'appel à projets et avaient été labellisées. Comme avec VNF ou le transport ferroviaire, ce désengagement au dernier moment discrédite complètement la parole de l'État.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF535 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Cet amendement vise à renforcer la place de la marche dans les politiques de mobilité. Trop souvent négligée, cette activité, qui représente un quart des déplacements quotidiens, est pourtant un élément majeur de la santé publique, de la cohésion sociale et de la transition écologique. Prévoir la ville pour la marche, voilà une politique – utile notamment aux personnes âgées et aux parents avec jeunes enfants – que l'État devrait impulser, même si les collectivités y prennent toute leur part.

M. Daniel Labaronne (EPR). Là encore, je suis très dubitatif : est-ce le rôle de l'État ? La pratique de la marche ne relève-t-elle pas plutôt de la responsabilité de chacun ?

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Comme tous ceux qui ont été élus locaux le savent, les collectivités territoriales fonctionnent principalement avec les dotations de l'État et mènent

leurs actions en fonction des objectifs prévus dans les programmes. Souvent, d'ailleurs, les initiatives font l'objet de cofinancements avec la préfecture.

Cet amendement ne fait que créer un programme supplémentaire pour accompagner les collectivités et les inciter à sécuriser des itinéraires de marche. Les marcheurs ici présents devraient y être sensibles à l'heure où les gens ont de plus en plus de mal à soutenir En marche...

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2399 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées imposait de rendre les transports accessibles pour 2015 ; dix ans après l'échéance, cela doit redevenir une priorité nationale. 12 millions de personnes vivent en situation de handicap, mais 10 % seulement des presque 3 000 gares SNCF sont accessibles : pour des millions de nos concitoyens, se déplacer reste un parcours du combattant. Trop souvent, la solution proposée consiste en un service spécifique, parfois à la demande, ce qui oblige à le réserver plusieurs jours à l'avance. On est loin de l'égalité.

Cet amendement vise à prévoir 100 millions d'euros pour accélérer les mises aux normes, afin de garantir l'accès aux transports.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. C'est une honte. Cette loi de 2005, quoique votée avec ardeur, a été peu appliquée, faute des financements nécessaires : prenez le métro à Paris, marchez dans n'importe quelle ville, les trottoirs ne sont pas abaissés, on ne peut monter en fauteuil dans les bus – c'est inacceptable. Il faut impulser une vraie politique d'accessibilité, pour les personnes en situation de handicap mais aussi pour les personnes âgées, les parents avec des poussettes et les touristes avec des bagages. C'est le rôle de l'État et du législateur. Avis favorable.

M. le président Éric Coquerel. Un jour, il faudra consacrer un ouvrage aux lois votées mais non suivies d'effet ; celle de 2005 en est un bon exemple. Cela explique la défiance de nos concitoyens à l'égard des politiques. Pour qui emprunte les transports en commun parisiens, par exemple, c'est sidérant. La critique vaut pour plusieurs gouvernements successifs.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Tout le monde est d'accord : il faut rattraper le retard pris sur l'application de la loi de 2005. Toutefois, je me demande si certaines mises aux normes ne dépendent pas plutôt des collectivités territoriales – les communes pour les trottoirs et les rues, les régions pour les transports en commun, et cetera.

D'autre part, 100 millions d'euros représentent une forte somme pour un État impécunieux, mais c'est un montant bien faible pour engager des travaux de voirie à l'échelle d'un pays.

Je voterai contre cet amendement.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. On entend toujours les mêmes arguments. Tout le monde s'accorde sur le principe et sur l'orientation mais, quand il s'agit de donner l'impulsion, on renvoie la responsabilité aux collectivités. C'est vrai pour les SERM, pour les aménagements en zone rurale – avec le rejet des amendements visant à les financer

par une forme de péréquation –, pour la marche, pour l’accessibilité en général. Mais les collectivités financent déjà entre 80 et 90 % des programmes concernés. Si on ne leur enlevait pas des ressources, elles pourraient peut-être aménager plus et plus vite – peut-être ne faut-il pas supprimer la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) .

Quant à l’accessibilité du réseau ferroviaire, elle relève de SNCF Gares & connexions, et l’État a ici un rôle à jouer, comme il a son mot à dire.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L’amendement concerne les gares SNCF, qui appartiennent à SNCF Gares & connexions et au patrimoine national. L’État doit assumer ses responsabilités, non les renvoyer aux collectivités.

Quant au montant, il est vrai que la somme de 100 millions d’euros peut paraître dérisoire. Mais lorsque nous avons défendu un amendement visant à investir 3 milliards d’euros, vous avez tous dit que c’était beaucoup trop cher. Avec 100 millions d’euros, on pourra déjà aménager certaines gares, ce sera mieux que rien.

La commission rejette l’amendement.

Amendements II-CF2372 et II-CF539 de Mme Christine Arrighi, amendements identiques II-CF490 de la commission du développement durable et II-CF2466 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L’amendement II-CF2372 vise à abonder de 2,6 millions d’euros supplémentaires la subvention pour charges de service public de l’ART. En effet, l’État confie toujours davantage de missions à cette autorité indépendante, dont l’expertise est déterminante, notamment pour la représentation nationale.

L’amendement II-CF539, de repli, vise à augmenter de 1 million d’euros le montant des crédits concernés.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L’amendement II-CF490 prévoit également 1 million d’euros supplémentaire pour l’ART.

M. Gérard Leseul (SOC). Il est absolument nécessaire de renforcer les équipes de l’ART.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Dans le rapport d’information sur les dépenses de soutien aux aéroports que j’ai rédigé dans le cadre du Printemps de l’évaluation, j’ai recommandé d’étendre les missions de l’ART. L’État lui a confié le contrôle des aéroports de plus de 5 millions de passagers par an. Compte tenu de l’expertise de ses agents – ses rapports sont de grande qualité – et de l’obligation qu’elle a d’assurer les charges de service public qui lui sont confiées, cette hausse est indispensable.

Mme Anne-Laure Blin (DR). Vos argumentaires manquent d’éléments concrets. Beaucoup d’administrations et d’agences s’occupent déjà du secteur des transports. De plus, on ne sait pas comment vous évaluez le besoin à 2,6 millions d’euros puis à 1 million. Il faut faire des économies, sans quoi nous ne pourrions pas financer les politiques publiques nécessaires aux Français. Redonner des gages à ces agences, qui sont une source de bureaucratie, c’est dramatique.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'ART est chargée de missions de service public. Dans certains domaines, par exemple sur les concessions autoroutières ou sur l'extension de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, l'État a l'obligation de la saisir et elle rend des avis conformes.

Si vous pensez qu'il n'y a besoin ni de régulation ni de garantie de sécurité dans les transports, vous pouvez soutenir la suppression de l'ART. Cependant, si celle-ci disparaît, l'État devra assurer les activités concernées : le coût sera le même, mais nous aurons perdu l'indépendance.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF9 de Mme Sophie Panonacle

Mme Sandrine Le Feur (EPR). Les ostréiculteurs sont confrontés à des crises sanitaires, comme celle liée au norovirus, dont nous sommes responsables car elles sont causées par le mauvais traitement des eaux usées qui aboutissent dans les eaux côtières. La filière est en grande difficulté, nous devons donc l'aider. Ces amendements visent à participer au financement de bassins de purification à même de protéger les coquillages.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Avis défavorable. Le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) soutient déjà la conchyliculture ; de plus, ses crédits pour les contreparties nationales augmentent. Enfin, le montant que vous prévoyez – 10 millions d'euros – est trop élevé.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CF480 de la commission du développement durable et II-CF2446 de M. Fabrice Roussel, amendements II-CF31 de M. Didier Le Gac et II-CF546 de M. Emmanuel Fouquart (discussion commune)

M. Fabrice Roussel. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) remplit des missions essentielles et constitue pour l'État un partenaire indispensable. Or elle a subi plusieurs coupes successives, que l'affectation d'une quote-part du produit de la 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 ne compense pas. Son budget provient aussi de dons, mais ils restent aléatoires et la tendance n'est pas à une augmentation. Pour renouveler sa flotte et son matériel, la SNSM aura besoin de fortement investir. Les amendements II-CF480 et II-CF2446 proposent donc de lui allouer 3 millions d'euros.

M. Didier Le Gac (EPR). Mon amendement porte sur un montant de 2,8 millions d'euros, ce qui permettrait de faire revenir la subvention pour charges de service public de la SNSM à son niveau de 2024, qui était de 10,5 millions d'euros, soit un quart de son budget de fonctionnement. L'affectation d'une fraction de 5 % de la 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 était censée compléter la subvention pour charges de service public versée par l'État afin de l'aider à investir et à renouveler sa flotte, et non pas compenser sa diminution.

M. Emmanuel Fouquart (RN). La SNSM, forte de 9 000 bénévoles, a subi en deux ans une baisse de 3 millions d’euros de sa subvention, qui représente 25 % de son budget. Cette perte est l’équivalent du coût d’une vedette. Or elle a besoin de remplacer son matériel et sa flotte. Je propose de rétablir les crédits à leur niveau de l’année de 2025, soit une augmentation de 230 000 euros.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial (*Affaires maritimes, pêche et aquaculture*). Avis favorable à l’ensemble de ces amendements. La SNSM a été confrontée en deux ans à une diminution de sa subvention pour charges de service public de près de 3 millions d’euros. En juin 2024, elle avait signé une convention pluriannuelle avec l’État dans laquelle ce dernier s’était engagé à maintenir jusqu’en 2027 sa subvention pour charges de service public à son niveau de 2024. Il a pourtant réduit ses crédits en saisissant le prétexte de l’augmentation des recettes issues de la fraction affectée à la SNSM de la 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. Cette taxe, eu égard au fait que trois parcs éoliens en mer soient désormais installés, monte effectivement en puissance, mais cette évolution était déjà connue en 2024. En outre, la SNSM est confrontée à un désengagement des collectivités territoriales, chose qui peut se comprendre de la part des départements, un peu moins des régions. Si le ministère en charge des finances cherche réellement une piste de financement, on peut lui suggérer de modifier la répartition du produit de la 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 : non plus 10 % pour l’Office français de la biodiversité (OFB) et 5 % pour la SNSM, mais l’inverse.

M. le président Éric Coquerel. Depuis le début du XX^e siècle, les traités internationaux ont établi l’obligation pour tout navire, même en temps de guerre, de prêter assistance aux personnes en détresse en mer. L’activité de la SNSM repose donc sur un paradoxe puisqu’il revient à des bénévoles d’accomplir cette mission obligatoire. Elle se trouve dans une situation périlleuse et il importe de la soutenir dans ces temps où les associations sont en concurrence pour chercher des fonds. Je suis favorable à ces amendements.

La commission adopte les amendements identiques II-CF480 et II-CF2446.

En conséquence, les amendements II-CF31 et II-CF546 tombent.

Amendements II-CF69 de M. Matthias Renault, II-CF2242 de Mme Christine Arrighi, amendements identiques II-CF136 de Mme Agnès Firmin Le Bodo et II-CF2239 de Mme Liliana Tanguy, amendements identiques II-CF482 de la commission du développement durable et II-CF2447 de M. Fabrice Roussel (discussion commune)

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Dans l’éditorial du dossier de presse du comité interministériel de la mer (Cimer) 2025, François Bayrou alors Premier ministre affirmait : « Notre économie bleue doit se « verdir », ce qui passe par la décarbonation des activités maritimes. Des initiatives ont déjà été prises en ce sens par les acteurs du secteur et doivent être poursuivies avec le soutien de l’État, en explorant de nouvelles pistes prometteuses, tel le développement du transport à voile. 90 millions d’euros générés par le marché carbone européen maritime pourront être mobilisés en 2026 afin de participer à cet effort de décarbonation. ». Or nous ne trouvons aucune traduction de cet engagement dans le projet de loi de finances (PLF). Ces 90 millions d’euros issus des paiements des entreprises du secteur maritime au système d’échange de quotas d’émissions de gaz à effet de serre de

l'Union européenne, tous les amendements de cette discussion commune ont pour objet de les flécher vers le programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale (*Infrastructures et services de transports ; budget annexe Contrôle et exploitation aériens*). La France est l'un des rares États membres à ne pas flécher une partie des recettes du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne vers la transition écologique du transport maritime, dont la contribution devrait atteindre 350 millions d'euros. La modernisation des flottes, l'électrification des quais et le développement de carburants alternatifs constituent pourtant des leviers indispensables pour atteindre les objectifs climatiques européens, d'autant que la plupart des navires marchent encore au fioul lourd. Ces 90 millions d'euros de recettes du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne seraient ainsi mis au service d'un transport maritime plus durable.

Mme Agnès Firmin Le Bodo (HOR). Le fléchage des recettes du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne a été évoqué en mai dernier par François Bayrou lors du Cimer et en juin par le Président de la République lors de la conférence des Nations unies sur l'océan (UNOC). Nous devons concrétiser ces engagements pour accompagner la nécessaire décarbonation du transport maritime, ainsi que celle des infrastructures portuaires.

Mme Sandrine Le Feu (EPR). Ces engagements pris par le Premier ministre lors du Cimer ont en effet été confirmés par le Président de la République devant l'UNOC.

M. Fabrice Roussel (SOC). Nous proposons que les sommes ainsi fléchées vers le programme 205 abondent un fonds de soutien au développement des technologies liées à la décarbonation du transport maritime. Un fonds d'investissement serait créé, car il faudra trancher entre de nombreux projets. La France dispose d'une filière de pointe, mais qui doit être encouragée à passer des prototypes à la production.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Avis favorable sur tous ces amendements. La tuyauterie est en place pour les appels à projets et les dossiers en sont déjà à des stades avancés. Par ailleurs, comme les armateurs contribuent aux produits du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne, il paraît logique qu'une partie des recettes reviennent au secteur. À l'heure actuelle, elles sont considérées comme des recettes générales du budget de l'État et ne sont pas identifiées spécifiquement dans les documents budgétaires.

M. le président Éric Coquerel. Le mouvement auquel j'appartiens considère depuis longtemps que le secteur maritime recèle l'un des plus grands potentiels de développement économique pour notre pays, dont le domaine maritime, qui couvre tous les océans, est le deuxième au monde. Dans une logique écologiquement soutenable, il faut mettre le paquet sur les investissements dans cette direction. Aux assises de l'économie de la mer, j'ai mis sur la table l'idée d'une loi de programmation pluriannuelle pour l'économie de la mer, qui pourrait se doubler dès l'année prochaine d'un projet de loi, voire d'une proposition de loi transpartisane, sur la décarbonation du transport maritime. Nous pourrions y travailler à plusieurs.

La commission adopte l'amendement II-CF69.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendement II-CF2470 de Mme Mélanie Thomin

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Cet amendement propose d'allouer 15 millions d'euros à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture. J'invite son auteur à le retravailler : le programme 205 ne couvre aucune dépense de personnel, juste le fonctionnement courant des services centraux et déconcentrés de la direction, et encore pas à l'action indiquée.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF766 de M. Matthias Renault, II-CF2574 de M. Laurent Wauquiez, II-CF2665 de Mme Eva Sas et II-CF467 de la commission du développement durable (discussion commune)

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Considérant que l'Office français de la biodiversité doit se concentrer sur ses missions essentielles, nous proposons de supprimer celles qui ne le sont pas et de transférer celles qui ont trait à la police environnementale à la gendarmerie nationale. C'est un amendement que nous avons déjà présenté l'année dernière pendant les débats budgétaires et dans le cadre du projet de loi de simplification de la vie économique.

Mme Anne-Laure Blin (DR). Allez, dépensons ! La deuxième partie du PLF ne comporte aucune économie. Pourtant notre planche de salut, c'est la baisse des dépenses publiques, qui sont alimentées par l'argent des Français – le fruit de leur travail.

La France est championne en matière d'« agentification » de l'État. Par l'amendement II-CF2574, nous demandons la suppression de l'OFB, qui emploie 3 000 agents et mobilise 620 millions, dont 320 millions au titre du fonctionnement. D'une part, il fait doublon avec l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique, sorte de gendarmerie verte. D'autre part, il fait l'objet de fortes critiques : sa technocratie incroyable, ses contrôles rigides et peu adaptés aux réalités du terrain en font l'illustration parfaite de la bureaucratie à la française.

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 ; Écologie – mise en extinction du plan de relance). Notre amendement d'appel, II-CF2665, vise à augmenter les crédits de l'OFB de 8 millions, équivalent des recettes qu'aurait rapportées le loto de la biodiversité si le jeu à gratter « Mission nature » avait été pérennisé. Nous demandons au Gouvernement de prolonger cette opération destinée à financer des projets de réintroduction d'espèces comme la tortue d'Hermann ou de renaturation d'espaces protégés.

Mme Graziella Melchior (EPR). L'amendement II-CF467 de la commission du développement durable entend renforcer les moyens que consacre l'OFB à l'éducation à l'environnement, au contact de la nature ou à la pratique de la classe dehors, soit de manière directe, à travers la gestion des aires éducatives, soit de manière indirecte à travers ses subventions à la Fabrique des communs pédagogiques.

Reconnecter les enfants avec leur territoire, leur faire comprendre les enjeux liés à la protection de la biodiversité, c'est aussi une façon de répondre à la surexposition aux écrans et aux problèmes de santé mentale des jeunes.

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 ; Écologie – mise en extinction du plan de relance*). Avis défavorable aux amendements II-CF766 et II-CF2574. Si M. Renault manifeste un peu d'égards pour l'OFB en lui reconnaissant certaines missions utiles à réinternaliser, Mme Blin ne s'embarrasse guère : elle propose sa suppression pure et simple, faisant fi de son rôle dans la préservation de la biodiversité terrestre et aquatique ainsi que dans l'application de la législation – on peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas la législation elle-même que nos collègues veulent remettre en cause. Mme Blin continue dans l'outrance en assimilant les missions de l'OFB à celles de la gendarmerie, et bascule de la volonté de simplifier à la volonté de tronçonner. Nous considérons que les crédits de l'Office doivent être maintenus, voire augmentés. Aussi donnerons-nous un avis favorable aux amendements II-CF2665 et II-CF467.

M. le président Éric Coquerel. Les attaques contre ces opérateurs du secteur de la biodiversité ont pu d'abord apparaître comme l'œuvre d'une certaine radicalité. Malheureusement, entendre que l'argent consacré à protéger l'environnement et à éduquer en ce domaine serait quasiment jeté par les fenêtres laisse à penser que le vent mauvais venant d'outre-Atlantique a une part dans ces positions climatosceptiques.

Le budget consacré à l'environnement est marqué par une baisse globale, si l'on met de côté la question de la taxation des énergies renouvelables, alors qu'une augmentation de plusieurs dizaines de milliards serait nécessaire pour respecter l'Accord de Paris.

Depuis l'année dernière, l'OFB est confrontée à une forte offensive sur le terrain. Ses agents subissent des pressions, ce qui n'est pas acceptable. Les considérer comme des gêneurs et prévoir de supprimer l'agence sans même proposer de réinternaliser ses budgets dans les services de l'État, ce qui pourrait s'entendre, me semble particulièrement problématique. Je soutiendrai donc ces amendements, même si je doute de la pertinence du recours aux jeux à gratter pour financer les opérateurs.

M. Daniel Labaronne (EPR). En tant que président du groupe d'études Chasse et pêche à l'Assemblée nationale, je soutiens l'OFB : il faut renforcer ses moyens. Par ailleurs, je suis très favorable pour ma part au loto de la biodiversité, dont les retombées dans ma circonscription sont tangibles.

S'agissant de la police de l'environnement, une refondation s'impose. Beaucoup d'acteurs en sont chargés : polices municipales, agents de développement des fédérations de pêche et de chasse, gardes champêtres, gendarmes, agents de l'OFB, lieutenants de louveterie. Il faut remettre de l'ordre pour plus de cohérence, de synergie et d'efficacité.

Mme Anne-Laure Blin (DR). On peut avoir un débat sur les opérateurs sans tomber dans l'excès et les clichés. Reparlons des doublons : monsieur le rapporteur spécial, savez-vous combien d'agences traitent de la question de la biodiversité ? Je peux commencer une liste, non exhaustive : le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), les agences de l'eau, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, l'Ademe (Agence de la transition écologique), l'Office national des forêts...

Si nous voulons alléger les charges de l'État, il faut assumer la réduction des moyens des agences. Un budget de 620 millions, dont la moitié en fonctionnement, il y a tout de même de quoi se poser des questions ! Et ce plus encore pour des agences qui évoluent en roue libre,

sans contrôle du législateur. Enfin, monsieur Lahais, c'est avec la gendarmerie verte, et non la gendarmerie tout court, que je faisais un rapprochement. Je vous invite à adopter mon amendement qui correspond à une demande du territoire.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Avant d'attaquer avec tant de constance les opérateurs, il faut se poser la question de ce qu'ils font réellement. Or de vos propos je retire l'impression que vous ne connaissez pas leur fonctionnement. La liste que vous avez citée, madame Blin, en est la preuve. J'en parle d'autant plus librement que j'ai travaillé pendant vingt ans à l'Ademe.

Je rappelle que dans les conseils d'administration de nombre de ces instances siègent des députés désignés par la présidente de l'Assemblée nationale. En outre, certains d'entre eux sont liés à l'État par un contrat.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il est caricatural de considérer que les agences feraient toutes la même chose : elles rendent des services différents, avec des compétences différentes. Entre conseiller les collectivités sur les mesures de préservation de la biodiversité, rôle du Cerema, et assurer, comme le fait l'OFB, l'application du droit de l'environnement – ce à quoi les gendarmes ne sont pas formés –, il y a une distinction. Ou alors, pourquoi ne pas fusionner gendarmerie nationale, police nationale et police municipale, puisque c'est la même chose ?

Ce qui vous gêne, j'en ai peur, c'est la nature de la législation que l'OFB doit appliquer. Mais au lieu d'avoir le courage de la remettre en cause, en prenant le risque de montrer que vous vous « fichez » d'enjeux comme la qualité de l'eau, vous préférez vous attaquer aux agents chargés de la faire respecter. C'est une attitude profondément trumpiste qui me dérange. Il faut bien sûr maintenir les crédits de l'OFB.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Tout cela renvoie à de longs débats au cours desquels nous vous avons déjà expliqué les différences qui séparent ces opérateurs. Votre obstination à déposer à nouveau les mêmes amendements démontre votre méconnaissance de leur fonctionnement, voire votre mauvaise foi. Elle prouve en tout cas que ce qui vous motive, c'est la volonté de supprimer des compétences et des moyens au service de l'écologie. Oui, c'est du trumpisme.

Mme Sandrine Le Feu (EPR). Madame Blin, en tant que présidente de la commission du développement durable, je ne peux vous laisser dire que le législateur n'a pas de moyens de contrôler ces agences. Leurs représentants sont auditionnés devant nos commissions et la nomination de leur directeur est, pour certaines, soumise à la procédure de l'article 13 de la Constitution qui rend obligatoire l'avis du Parlement. Nous avons bel et bien un pouvoir de contrôle sur ces opérateurs.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Je veux répondre aux accusations de trumpisme et de climatoscepticisme.

Est-il normal, en matière environnementale, qu'outre un ministère et ses services déconcentrés, il y ait une multitude d'associations subventionnées et tout un écosystème institutionnel ? Une rationalisation s'impose dans l'organisation de cette politique publique comme d'autres.

Par ailleurs, dans un contexte budgétaire contraint, des priorités s'imposent : nous assumons clairement de faire des choix budgétaires.

Enfin, la question de la place de l'État se pose. L'entretien de certains espaces naturels, par exemple, se fait grâce à une concertation entre fédérations de chasseurs, associations et collectivités locales qui assure une quasi-autogestion, et cela fonctionne bien.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Vos affirmations, madame Blin, montrent une profonde méconnaissance des opérateurs. Vous feriez bien de lire le rapport d'information de votre collègue sénatrice Christine Lavarde, qui montre qu'il y a très peu de doublons parmi les agences de l'État et donc de possibilités d'économies.

Je tiens à défendre l'OFB et ses agents qui subissent régulièrement menaces et agressions physiques du fait de l'*ecolo-bashing*. Si vous voulez qu'il y ait moins de contrôles et moins de répression, acceptez au contraire de renforcer leurs effectifs en vue de renforcer l'accompagnement des acteurs.

La commission rejette successivement les amendements II-CF766, II-CF2574 et II-CF2665.

Elle adopte l'amendement II-CF467.

Amendement II-CF803 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault. Au sein du programme 113, *Paysages, eau et biodiversité*, il s'agit de réduire de 27 millions les subventions que verse l'État à un fouillis de 1 300 associations agissant pour la protection de la nature, l'éducation à l'environnement, la gestion et la restauration des espaces protégés, qui sont souvent aussi soutenues par les collectivités locales, ce qui induit un effet de saupoudrage.

Je suis très content de voir prospérer les amendements portant sur les opérateurs. L'année dernière, nous en avons déposé toute une série et je constate que nous sommes rejoints par les députés du groupe DR et même d'une partie du centre. Cette année, nous avons mis l'accent sur les subventions aux associations et j'espère que le groupe DR se fera notre courroie de transmission dans ses amendements en 2026.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Tout cela s'inscrit dans une volonté de museler la voix de ceux qui ne pensent pas comme vous. Lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, vous avez tenté de retirer à certaines associations le bénéfice de crédits d'impôts tout simplement parce que vous ne partagez pas leurs idées. Cela en dit long sur votre conception de la démocratie. Pour notre part, nous n'empêcherons jamais des associations dont nous ne partageons pas la position sur l'environnement d'être soutenues, notamment pour faire valoir leur point de vue dans la discussion publique et les concertations.

M. Charles Fournier (EcoS). L'État soutient des acteurs pluralistes dont les visions ne sont pas toujours concordantes. Je m'inquiète de ce qu'il en sera demain lorsque vous n'accorderez votre soutien qu'à des structures non « idéologiques et militantes » – il ne restera pas grand monde.

Mais dans le cas des chasseurs, qui sont regroupés en associations, je suppose que vous seriez prêts à des financements très généreux. Votre appréciation sur les associations est donc à géométrie variable : vous en aimez certaines, d'autres pas.

Par ailleurs, votre exposé sommaire mentionne 101 milliards dans les caisses des associations. Je suis intéressée par la source de ce chiffre car la plupart d'entre elles déplorent

davantage une situation financière critique que des excès de trésorerie. Elles organisent d'ailleurs une mobilisation inédite sous le slogan « Ça ne tient plus ! »

Mme Anne-Laure Blin (DR). Il y a tout de même un contrôle à avoir sur les subventions aux associations. En première partie, la commission a adopté un amendement de la Droite républicaine visant à suspendre l'avantage fiscal que procure le don aux associations qui se rendent coupables de délits contre des exploitations agricoles – celles, par exemple, qui encouragent le saccage des exploitations et les intrusions. Nous n'avons pas de leçons de morale à recevoir des uns et des autres.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2402 de Mme Anne Stambach-Terreñoir

Mme Anne Stambach-Terreñoir (LFI-NFP). Il s'agit de renforcer, à hauteur de 200 millions, les crédits dédiés à la restauration des espaces naturels.

Nous ne nous résolvons pas à ce budget d'abandon, de renoncement écologique. On coupe 200 millions alloués à la préservation de la biodiversité pendant qu'on arrose de 211 milliards les multinationales polluantes, sans rien leur demander. On réduit encore de 7,6 % les moyens consacrés à la protection des espaces naturels. On supprime des postes dans les agences de l'eau. On asphyxie les collectivités locales, qui sont en première ligne de la transition écologique.

Pourtant 86 % des citoyens ont conscience que notre avenir dépend de la biodiversité et 95 % demandent une action forte pour la protéger. Le moins que l'on puisse dire est que nous en sommes loin. C'est irresponsable, à l'heure de la sixième extinction des espèces. Il faut bien se mettre en tête qu'aucune économie ne survivra à l'effondrement du vivant.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Cet amendement aurait pu être inclus dans la discussion commune qui doit suivre mais il ne l'a pas été pour des raisons légistiques. Il traite, comme mon amendement II-CF2669, des crédits alloués à la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB), qui ont été largement rabotés. Le mien vise plus modestement à conserver les crédits au niveau de ceux de la loi de finances initiale pour 2025. Je suis favorable au vôtre puisqu'il est plus proche, bien qu'encore inférieur, des ambitions initiales de la SNB.

On nous a reproché tout à l'heure d'avoir dépensé 2 ou 3 milliards, mais je rappelle que le rapport Pisani-Ferry-Mahfouz évaluait à 35 milliards par an les dépenses publiques nécessaires pour financer la transition climatique.

M. Denis Masségli (EPR). Pour le programme dont Mme Arrighi est rapporteure spéciale, une hausse des crédits de 1,3 milliard est prévue tandis que le budget total de la mission *Écologie, développement et mobilités durables* passe de près de 23 milliards à 24,2 milliards, auxquels il faut ajouter les 3,7 milliards de dépenses supplémentaires que la commission a votées. Continuons à dépenser l'argent que nous n'avons pas – mais quelqu'un devra rembourser tôt ou tard.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2669 de M. Tristan Lahais

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Dans un souci de maîtrise des dépenses publiques, je le retire puisqu'il est satisfait par l'amendement que nous venons d'adopter.

L'amendement est retiré.

Amendement II-CF2381 de Mme Sandrine Rousseau

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nous proposons la création d'un refuge marin pour les cétacés, comme le réclament les associations telles que Sea Shepherd, OneVoice, PETA, L214, la fondation Brigitte Bardot ou encore Réseau-Cétacés. À la fin de l'année 2026, les orques et les dauphins ne pourront plus être en captivité comme dans le fameux Marineland d'Antibes. Il faut que les animaux libérés bénéficient de conditions de vie adaptées à leurs besoins physiologiques dans un espace naturel auquel ils ne sont pas habitués.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis favorable.

Mme Anne-Laure Blin (DR). C'est un amendement d'appel. Vous avez voulu fermer Marineland en faisant croire que les deux orques qui y vivent seraient sauvées, mais la situation est aujourd'hui catastrophique. Vous avez vendu aux autorités l'existence de solutions pour accueillir les animaux. Vous avez menti, donc. Votre amendement est totalement illusoire.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je demande à ma collègue de faire attention aux termes qu'elle emploie. Nous n'avons absolument pas fait fermer le Marineland – ce ne sont certainement pas les écologistes qui ont pu prendre une telle décision car ils n'en avaient pas le pouvoir. Si la fermeture n'a pas été correctement préparée pour que les animaux trouvent un nouveau lieu de vie, ce n'est sûrement pas de notre faute. S'il y a eu des erreurs, ce n'est pas à nous qu'il faut s'en prendre. En revanche, il est vrai que nous avons à plusieurs reprises dénoncé la captivité d'animaux qui n'ont rien à y faire.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2400 de Mme Anne Stambach-Terrenoir

M. Gabriel Amard (LFI-NFP). Il est proposé d'augmenter les crédits dédiés à la qualité de l'eau, en particulier à la lutte contre les PFAS (substances per- ou polyfluoroalkylées), ces polluants persistants désormais présents partout, dans nos rivières et nos sols et jusque dans notre alimentation.

Ces substances cancérigènes ont été détectées dans vingt-neuf des trente prélèvements d'eau potable analysés par l'UFC-Que choisir et Générations Futures, y compris dans de grandes villes comme Paris, Lyon et Bordeaux. Or la France ne dispose d'aucune filière de destruction des PFAS, l'ancienne ministre Agnès Pannier-Runacher l'a reconnu. Pourtant les moyens de contrôle et de dépollution de l'action 07 du programme 113 continuent de baisser. C'est un choix politiquement dangereux puisque l'urgence écologique devient un problème sanitaire. Chaque euro économisé dans ce domaine, ce sont des cancers et des maladies chroniques pour demain.

Cet amendement est un premier pas indispensable vers un plan de lutte et de destruction des PFAS.

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

Amendement II-CF2468 de M. Dominique Potier

M. Laurent Lhardit (SOC). Cet amendement vise à créer un fonds bleu pour l'eau, dédié à l'investissement dans les infrastructures d'eau potable et doté de 335 millions.

Environ 900 millions de mètres cubes d'eau sont perdus chaque année en France, soit 20 % de la consommation globale ou la consommation de seize millions d'habitants. Ces fuites sont dues à des sous-investissements chroniques. À titre de comparaison, l'Italie a lancé un plan national de rénovation et de modernisation de ses réseaux d'eau.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis plutôt favorable. S'il n'est pas voté, je serai favorable au suivant qui porte également sur les infrastructures mais pour un montant de 200 millions. Le vôtre est aussi imputé sur une ligne différente, correspondant au fonds Vert.

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

Amendement II-CF2401 de Mme Anne Stambach-Terrenoir

M. Gabriel Amard (LFI-NFP). Le diagnostic est le même. Nous devons financer un rattrapage, notamment pour les communes rurales dont les réseaux sont les plus fuyards. Il est ainsi proposé que les communes dont les réseaux ont un rendement supérieur à 90 % ne soient pas éligibles au fonds. La rénovation devra concerner au moins 1,2 % des réseaux chaque année.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Cet amendement est satisfait par le précédent.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement II-CF1724 de Mme Anne-Sophie Ronceret

Mme Anne-Sophie Ronceret (EPR). Il est proposé de consacrer 20 millions aux projets de retenue d'eau collinaires afin de renforcer l'ingénierie des projets à l'échelle des bassins versants et d'accélérer les dossiers tout en maintenant les exigences environnementales.

C'est une mesure concrète qui permet de protéger les récoltes et de stabiliser l'activité économique locale tout en contribuant à l'adaptation au changement climatique.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis défavorable. L'amendement ne va pas dans le sens de la sobriété des usages puisqu'il privilégie les retenues d'eau pour l'irrigation et l'arrosage.

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

Amendement II-CF2475 de M. Charles Fournier

M. Charles Fournier (EcoS). Il s'agit de créer un fonds d'expérimentation territoriale des droits et de la gouvernance des fleuves et autres cours d'eau, doté de 5 millions d'euros. La moitié des fleuves et des lacs sont dans un état critique alors que ces écosystèmes sont indispensables au développement durable, mais aussi à l'activité économique.

Une révolution juridique et philosophique est à l'œuvre dans une quarantaine de pays où les droits de la nature, et en particulier des fleuves, sont progressivement reconnus par la constitution, la loi ou des décisions de justice. L'Espagne a ainsi récemment utilisé cette voie

pour protéger le lagon de Mar Menor. Je propose donc de soutenir les expérimentations en cours sur la Garonne, la Loire, le Rhône et en Corse.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis favorable.

M. Guillaume Kasbarian (EPR). Concrètement, que va faire ce fonds ? Que va-t-il changer pour la Drouette, qui passe à côté de chez moi ?

M. Charles Fournier (EcoS). Je vous invite à venir passer quelques jours avec moi à Tours pour rencontrer le collectif Vers un parlement de Loire. Vous prendrez conscience de tout ce que ce fonds peut changer. Si nous ne faisons rien, l'état de nos fleuves continuera de se dégrader. J'aimerais vous entendre sur ce que vous êtes prêt à faire pour enrayer cette dégradation. Le fonds, lui, pourra financer des expérimentations, de l'animation, des acteurs.

M. Daniel Labaronne (EPR). Reconnaître des droits à la nature introduit une confusion juridique et symbolique. Cela revient à considérer qu'elle est un sujet de droit, ce que seules sont, dans notre système, les personnes physiques et morales. Assimiler la nature à ces personnes suppose de lui reconnaître une volonté, une responsabilité, un discernement. Cela n'a pas de sens sur le plan juridique.

M. le président Éric Coquerel. Je vous recommande la lecture de la bande dessinée *Loire* d'Étienne Davodeau.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques II-CF465 de la commission du développement durable et II-CF2444 de Mme Chantal Jourdan

M. Gérard Leseul (SOC). Ces amendements visent à augmenter de 1 million les dotations de l'OFB et des agences de l'eau notamment, pour assurer la continuité de leurs missions. Rappelons qu'il est prévu de supprimer 29 ETP (équivalents temps plein) dans le programme 113.

Contre l'avis du rapporteur spécial Tristan Lahais, la commission rejette les amendements.

Amendement II-CF463 de la commission du développement durable

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis de la commission du développement durable (Paysages, eau et biodiversité). Il est proposé de revenir sur la suppression de douze postes dans les agences de l'eau.

Lors de la présentation du plan Eau, le président de la République avait promis des moyens pour les agences de l'eau : réforme des redevances, 475 millions supplémentaires, suppression du plafond mordant et du plafond de dépense. Aucune de ces promesses n'a été tenue.

En commission du développement durable ce matin, alors que nous présentions avec Freddy Sertin notre rapport d'information sur l'état des cours d'eau, nous étions unanimes pour souligner la nécessité de donner aux agences de l'eau des moyens pour remédier à tous les manquements actuels.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis très favorable. Certains se plaisent à dénoncer les moyens démesurés des agences alors que, budget après budget, elles doivent

encaisser des suppressions de postes en même temps qu'un élargissement de leurs missions. C'est d'ailleurs la conjonction des deux qui explique certains comportements qui leur sont parfois reprochés. Il est impératif de rétablir les moyens nécessaires à leur bon fonctionnement.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF746 de M. Matthias Renault, et II-CF468 et II-CF469 de la commission du développement durable (discussion commune)

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. L'amendement II-CF468 propose d'augmenter de 10 millions les moyens alloués au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Le II-CF469 propose 1,6 million pour le réseau des Conservatoires d'espaces naturels.

Le Conservatoire du littoral joue un rôle crucial dans la préservation du littoral, notamment en achetant du foncier. J'ai proposé dans le rapport d'information précité que cette mission soit étendue aux cours d'eau.

Il est indispensable de doter les opérateurs des moyens nécessaires si nous voulons préserver les écosystèmes et la qualité de l'eau potable.

Suivant l'avis du rapporteur spécial Tristan Lahais, la commission rejette l'amendement II-CF746 et adopte l'amendement II-CF468.

En conséquence, l'amendement II-CF469 tombe.

Amendement II-CF470 de la commission du développement durable

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. Il s'agit d'augmenter de 2,9 millions le plafond de dotation du collectif des établissements publics des parcs nationaux, notamment pour compenser les dépenses non compensées qui leur ont été imposées.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Avis favorable. Les crédits dans la loi de finances de 2024 étaient supérieurs à ceux du PLF, même rehaussés par l'amendement.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF2576 de M. Laurent Wauquiez et II-CF2473 de M. Denis Fégné (discussion commune)

Mme Anne-Laure Blin (DR). Dans cette seconde partie du PLF, il est impératif de faire des économies. Puisque le lobbying pour empêcher la fermeture d'agences semble hélas porter ses fruits – je continuerai néanmoins à mener ce combat –, nous proposons d'appliquer une année blanche à l'ensemble des opérateurs. Sans remettre en cause les actions menées, il nous semble nécessaire de diminuer les financements. L'amendement vise donc à appliquer une année blanche à Météo-France.

M. Gérard Leseul (SOC). À l'inverse, nous défendons un renforcement à hauteur de 1,5 million des moyens de Météo-France, qui a vu ses effectifs baisser fortement par le passé.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis défavorable à l'amendement II-CF2576, qui risque de priver Météo-France du supercalculateur qu'elle doit absolument acheter, ne serait-ce que pour tenir son rang au niveau international. C'est stratégique, nous ne pouvons

pas dépendre des autres pays pour nos prévisions météorologiques. Les 60 millions que vous proposez de supprimer sont indispensables pour permettre à Météo-France de continuer à fournir des prévisions fiables, à l'heure où les événements climatiques violents se multiplient.

Avis favorable à l'amendement II-CF2473, même s'il serait préférable d'augmenter le plafond d'emplois.

M. le président Éric Coquerel. Madame Blin, cet amendement illustre les limites de la politique du rabot sur les opérateurs.

Continuer à demander des économies à Météo-France démontre une méconnaissance totale de la situation de l'établissement et de l'importance des prévisions météorologiques. Alors que les prévisions deviennent très compliquées du fait du dérèglement climatique, les modèles ne répondent pas complètement aux besoins et leurs résultats doivent parfois être rectifiés par l'intervention humaine. Or Météo-France subit depuis des années des coupes budgétaires considérables, qui l'ont obligée à fermer des centres départementaux, y compris dans des zones où les effets du dérèglement climatique se font particulièrement sentir.

Chaque été, en Méditerranée, du fait du réchauffement de l'eau, des phénomènes météorologiques cataclysmiques se produisent. Il est vital que des hommes soient là pour corriger et affiner les modèles. Ce n'est pas de l'argent jeté par les fenêtres : quand vous diminuez les budgets, vous supprimez des postes, vous faites disparaître de l'expérience. Je trouve que c'est une stupidité. Pardon, mais je connais bien le sujet et je vous assure qu'il est incroyable de vouloir continuer à affaiblir Météo-France.

M. Guillaume Kasbarian (EPR). Monsieur le président, je veux apporter mon soutien à Mme Blin. Peut-on échanger des arguments sans taxer l'autre de stupidité ? Je trouve que vous présidez très bien, monsieur Coquerel et, contrairement à d'autres, je ne vous reproche pas d'intervenir car j'ai le souvenir de l'avoir fait lorsque je présidais la commission des affaires économiques. En revanche, évitons de nous lancer des anathèmes à la figure. Nous pouvons être en désaccord, mais de là à dire qu'un collègue dit une stupidité... À ce compte-là, « cramer » 24 milliards en prévoyant des dépenses dans un PLF dont on ignore le point d'atterrissage et le soutien qu'il trouvera pourrait aussi peut-être relever de la stupidité.

M. le président Éric Coquerel. Je retire le mot de stupidité et présente mes excuses. Vous aurez remarqué qu'il est très rare que je sois à l'origine d'une telle situation, mais s'agissant de Météo-France, croyez-moi, je connais le sujet.

Mme Véronique Louwagie (DR). Puisque Guillaume Kasbarian est intervenu, je considère que l'incident est clos.

Ce qui est surprenant, c'est que tous les amendements de la gauche proposent d'augmenter le nombre d'équivalents temps plein avec des crédits supplémentaires, et jamais de réorganiser un opérateur pour qu'il fonctionne mieux. Or les effectifs des opérateurs ont beaucoup augmenté depuis quatre ans, avec environ 5 000 agents supplémentaires. Cela a-t-il amélioré leur fonctionnement et la vie des citoyens ? La réponse est dans la question. Il faut probablement remettre à plat certains dispositifs.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. En l'espèce, il ne s'agit pas d'augmenter les effectifs mais de débloquer 60 millions pour financer la première tranche d'investissement dans un supercalculateur – qui coûtera 415 millions au total – dont dépendent des vies humaines, car il permettra de prévoir les tempêtes et les inondations. Nous en avons absolument besoin. Sinon, nous dépendrons des prévisions météorologiques d'autres pays.

Est-ce cela que nous souhaitons pour la France ? Je comprends l'emportement de M. le président.

M. le président Éric Coquerel. Météo-France est l'un des opérateurs qui a perdu le plus d'ETP ces dernières années, à tel point qu'il y a désormais des défaillances.

M. Gérard Leseul (SOC). Il faut effectivement s'intéresser à la nature de l'activité des opérateurs. Les besoins de Météo-France ont été rappelés à plusieurs reprises.

Ce qui est agaçant dans nos discussions, c'est la mauvaise foi et les inexacitudes énormes que l'on entend parfois. Tout à l'heure, on nous a asséné que les associations relatives à l'environnement avaient une trésorerie excédentaire de 101 milliards d'euros. Puisque vous avez été ministre de l'économie sociale et solidaire, madame Louwagie, pouvez-vous confirmer l'existence de ces 101 milliards ?

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Une fois n'est pas coutume, nous ne soutiendrons pas l'amendement de M. Wauquiez. Nous avons fait suffisamment de propositions d'économies pour nous passer de celle-ci. Météo-France n'est pas la bonne cible. Premièrement, son activité a des répercussions sur des secteurs économiques variés. Deuxièmement, contrairement à d'autres administrations, elle n'est pas une bureaucratie, mais un lieu où travaillent des ingénieurs, des climatologues et des chercheurs en sciences de l'atmosphère. Ce que nous voulons tronçonner, pour reprendre des termes agréables à M. Kasbarian, c'est la nation des bureaucrates, non la nation des ingénieurs.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2662 de Mme Eva Sas

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Cet amendement vise à prolonger le programme national Ponts, piloté par le Cerema. L'idée est de diagnostiquer l'ensemble de nos ponts, dont dépend la vie quotidienne des Français. Sur les 64 000 ponts qui ont déjà été diagnostiqués dans 44 000 communes, souvent petites, 25 % présentent des problèmes significatifs et 8 % des dégradations importantes. Depuis 2023, l'État a mobilisé 55 millions pour aider les collectivités à rénover les ouvrages en état critique. Face à l'ampleur des besoins, la demande explose : plus de 300 dossiers sont en attente d'instruction.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF747 de M. Matthias Renault, II-CF2664 de Mme Eva Sas et II-CF2659 de M. Éric Coquerel, amendements identiques II-CF472 de la commission du développement durable, II-CF2449 de Mme Chantal Jourdan et II-CF2652 de M. Stéphane Buchou (discussion commune)

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Le Cerema est une administration d'expertise environnementale qui compte 3 000 agents et 14 entités territoriales. Il double avec l'Ademe et l'Agence nationale de la cohésion des territoires, voire avec l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) en matière de cartographie et de prévention des risques. Faut-il le réinternaliser, le fusionner ? En tout cas, nous proposons de baisser ses crédits.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Mon amendement vise à augmenter de 8,089 millions les crédits du Cerema pour les rétablir au niveau de 2025. C'est du simple bon sens : après une décennie d'efforts et de coupes successives, l'établissement ne peut plus faire

mieux avec moins. Depuis 2014, il a déjà perdu 37 millions, soit près de 20 % de sa dotation, et les effectifs qui vont avec. Ces contraintes l'ont conduit à une profonde restructuration et à recentrer ses activités. Acteur public stratégique, le Cerema est au cœur de la transition écologique ; il accompagne l'État et les collectivités en matière de transports, de bâtiments, d'énergie, de prévention des risques ou d'adaptation au changement climatique. Il est également responsable du programme national Ponts.

M. le président Éric Coquerel. Entre 2017 et 2022, j'étais chargé de la mission budgétaire liée à ces opérateurs. Si je connaissais du fait de ma vie antérieure les enjeux auxquels est confronté Météo-France, j'ai appris à connaître le rôle du Cerema.

Le Cerema est l'un des opérateurs dont la dotation d'État a été le plus affaiblie, ce qui a conduit à des centaines de suppressions de postes. On l'a mis au défi d'aller chercher des fonds propres auprès des collectivités. Progressivement, il a trouvé un modèle différent en devenant un outil d'ingénierie efficace chargé de la planification écologique sur le terrain – M. Renault soulignait tout à l'heure l'importance des ingénieurs. Il est intervenu en outremer au sujet des sargasses, ou sur le recul du trait de côte par exemple. Il agit également sur la question de l'adaptation au dérèglement climatique. Il est temps d'arrêter de baisser son budget.

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. L'amendement de la commission du développement durable vise à octroyer au Cerema les fonds dont il a besoin, soit environ 8 millions. Ce montant a été calculé par le Cerema lui-même.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Mon amendement vise également à soutenir le Cerema, dont les compétences et l'expertise sont nécessaires pour les territoires urbains comme ruraux.

Mme Graziella Melchior (EPR). Il faut maintenir les moyens alloués au Cerema au niveau de 2025. Le Cerema est un acteur clé de la transition écologique des territoires. Il accompagne les élus locaux dans leurs projets, surtout les maires des petites communes, qui ont de réels besoins en ingénierie et en expertise. Il les guide notamment dans la rénovation du bâti scolaire et la végétalisation des cours de récréation.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis défavorable à l'amendement II-CF747. Le Cerema n'est pas un organisme dispendieux. Bien au contraire, il a diminué ses effectifs de 20 % et diversifié ses ressources. Son travail est indispensable. Une revue des dépenses a conclu qu'il n'y avait pas de doublons avec l'Ademe, contrairement à ce que vous décrivez. Avis favorable aux autres amendements, qui demandent tous la même somme.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF474 de la commission du développement durable

Mme Julie Ozenne, rapporteure pour avis. L'IGN est un acteur public essentiel à la bifurcation écologique et à la maîtrise de notre territoire. Nous demandons que ses moyens soient correctement budgétés, autour de 7,7 millions.

Contre l'avis de la rapporteure spéciale Eva Sas, la commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2666 de Mme Eva Sas et II-CF1343 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. le président Éric Coquerel. Faute de crédits encore disponibles, les amendements II-CF730 de M. Matthias Renault, II-CF2572 de M. Laurent Wauquiez et II-CF1450 de M. Éric Ciotti, qui proposaient des suppressions de crédits sur le programme *Prévention des risques*, sont tombés. Les deux autres amendements de la discussion commune sont maintenus car ils sont gagés sur d'autres programmes.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Mon amendement vise à revenir sur les baisses subies par le budget incitatif de l'Ademe, notamment celle du fonds Économie circulaire, en abondant ses crédits de 348 millions.

L'Ademe éclaire l'action publique avec ses scénarios prospectifs. Sur le terrain, elle finance la décarbonation, la chaleur renouvelable, l'économie circulaire ou encore la reconquête des friches, autant d'actions concrètes pour bâtir un pays plus résilient. La France, avec seulement 26 % de plastique recyclé, est classée vingt-sixième sur les vingt-sept pays de l'Union européenne, loin de la barre fixée à 50 % pour 2025. Pour ces lacunes, la France verse chaque année à l'Europe plus de 1,6 milliard d'euros de pénalités. Nous devons absolument continuer à investir dans l'économie circulaire et le traitement des déchets, en particulier dans le recyclage.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous proposons un amendement de repli qui abonde le fonds Économie circulaire de l'Ademe de 200 millions, ce qui permettrait d'en revenir au niveau de l'année dernière alors que le PLF prévoit de ramener le fonds Chaleur à 100 millions contre 300 millions en 2025.

La France paie chaque année plus de 1 milliard d'euros à l'Europe pour non-atteinte de ses objectifs en matière de recyclage des plastiques. Cette situation est totalement anormale. Cet argent serait bien mieux dépensé s'il était investi pour aider les collectivités et les opérateurs à atteindre nos objectifs de recyclage.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis favorable aux deux amendements, avec une préférence pour le premier qui revient sur les suppressions de crédits de 2024 et de 2025.

Mme Anne-Laure Blin (DR). Dans le Nord-Pas-de-Calais, malgré l'existence d'un contrat de territoire, l'Ademe a refusé de subventionner un projet de tri des déchets qui aurait pu être abondé ; elle avait les fonds et l'Europe suivait. Je ne pense pas que renforcer ses crédits soit la bonne formule.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Je n'ai pas connaissance de ce cas particulier. L'Ademe finance de nombreux projets visant à développer le recyclage des plastiques. Nous n'allons pas continuer à payer des amendes à l'Union européenne parce que nous n'atteignons pas nos objectifs !

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF425 de Mme Marie-Noëlle Battistel, II-CF492 de la commission du développement durable, II-CF2661 de Mme Eva Sas et II-CF2358 de Mme Julie Laernoës (discussion commune)

M. le président Eric Coquerel. Pour les mêmes raisons que précédemment, l'amendement II-CF384 de la commission des affaires économiques, qui proposait des suppressions de crédits sur le programme *Prévention des risques*, est tombé. Les autres restent en discussion car ils sont gagés d'autres programmes.

Mme Marie-Noëlle Battistel (SOC). Mon amendement vise à augmenter le budget du fonds Chaleur de 700 millions en portant ses autorisations d'engagement à 1,5 milliard en 2026. Le montant actuellement alloué à ce fonds est bien en deçà des besoins réels. Je rappelle que la chaleur représente près de la moitié de la consommation énergétique nationale et qu'elle reste d'origine fossile à plus de 60 %. Le fonds Chaleur est le dispositif le plus performant en coût d'abattement carbone, avec 51 euros par tonne de CO₂ évitée, et chaque euro public dépensé par son biais provoque en moyenne 3 euros d'investissement privé.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable (*Protection de l'environnement et prévention des risques*). La commission du développement durable propose elle aussi d'abonder le fonds Chaleur de l'Ademe de 700 millions en minorant les crédits destinés aux énergies renouvelables. Il ne faut pas oublier que 98 % des fonds de l'Ademe arrivent sur le terrain. Cette augmentation permettra de financer 1 350 projets, à commencer par des réseaux de chaleur dans les communes, qui sont utiles à la décarbonation et réduisent la facture d'énergie de nos concitoyens.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Le fonds Chaleur a permis de raccorder plus de 5 millions d'habitants aux réseaux de chaleur, lesquels stabilisent le prix de l'énergie et offrent un gain de pouvoir d'achat dès la première année. C'est donc un progrès à la fois économique et écologique. Je propose un montant de 500 millions, ce qui correspond à la somme demandée par l'Ademe pour lancer les projets en stock, notamment des projets de géothermie et de récupération de chaleur fatale qui n'avaient pas pu être lancés en 2025.

Mme Julie Laernoës (EcoS). Mon amendement, un peu moins ambitieux, vise à abonder le fonds Chaleur de 200 millions pour porter l'enveloppe à 1 milliard, au cas où la proposition la plus ambitieuse ne serait pas adoptée. L'année dernière, grâce à une mobilisation collective, nous avons réussi sauvegarder les 820 millions du fonds Chaleur malgré la baisse initialement prévue. Le fonds Chaleur est l'une des aides les plus efficaces en termes de rendement économique, mais aussi d'émissions de CO₂ évitées ; c'est une forme de transition écologique qui fonctionne réellement dans les territoires et sur laquelle nous avons un retour d'expérience.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis favorable à tous les amendements. L'Ademe demande 500 millions supplémentaires : si nous lui en donnons 700, elle saura les dépenser.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (*Énergie*). Le fonds Chaleur fonctionne très bien, puisque 1 euro d'investissement public génère 3 euros d'investissement privé. C'est un levier de décarbonation que nous ne devrions pas hésiter à employer car il génère une activité positive dans les territoires. Si l'on fait le calcul, il rapporte même 0,9 milliard à l'État, en comptant les taxes et autres recettes. Le solde est donc quasiment neutre. Je regrette que l'amendement adopté par la commission des affaires économiques soit tombé car il créait une ligne budgétaire spécifique au fonds Chaleur.

M. Denis Masségli (EPR). 700 millions, 200 millions... On continue à mettre des billets sur la table. Cinquante nuances de dépenses, cela reste une dépense ! Il va bien falloir s'arrêter.

La commission adopte l'amendement II-CF425.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendements II-CF2279 de M. Sébastien Peytavie et II-CF500 de la commission du développement durable (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement de M. Peytavie propose d'allouer davantage de moyens au fonds Économie circulaire de l'Ademe. Il n'aura échappé à personne que nous devons économiser l'énergie et les ressources. Il faut donc développer l'économie circulaire à toutes les échelles pour réemployer et réutiliser au maximum les matériaux et les matières, voire l'énergie.

Les crédits alloués à ce fonds ont beaucoup diminué ces dernières années. Cela a eu pour conséquence de faire reposer les actions d'économie circulaire sur les collectivités locales à travers la taxe ou la redevance d'enlèvement des ordures ménagères. Nous souhaitons que l'État recommence à jouer pleinement son rôle au lieu de faire reposer sur les collectivités locales des dépenses qu'elles ont du mal à assumer.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis favorable aux deux amendements.

M. le président Éric Coquerel. Je vous renvoie à un excellent article publié il y a quelques jours dans *Les Échos*, qui montre que les emplois industriels se sont maintenus au dernier trimestre grâce à deux secteurs, le secteur environnemental et celui de l'économie circulaire, alors que les emplois traditionnels de l'industrie baissaient.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF761 de M. Matthias Renault

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Avis défavorable à cet amendement qui propose de réduire de 7 millions les crédits de l'Ineris (Institut national de l'environnement industriel et des risques). L'Institut, créé en 1990, est indispensable pour développer la filière hydrogène et la filière méthanisation en toute sécurité. L'Ineris a aussi développé une expertise sur les risques industriels des sites classés et forme le personnel de ces industries. Votre proposition est porteuse de risques pour la sécurité des Français.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF757 de M. Matthias Renault

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Défavorable. L'amendement propose de réduire les crédits de GEODERIS, chargé de la gestion de l'après-mines. Il faut savoir que la fermeture des mines pollue les sols avec du cyanure, de l'arsenic ou encore du plomb. GEODERIS cartographie les sols pollués, ce qui permet d'envisager leur dépollution. C'est bien pour la sécurité et la santé de nos enfants.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2660 de Mme Eva Sas, II-CF501 de la commission du développement durable et II-CF2692 de Mme Eva Sas (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Il s'agit du fonds Barnier, qui joue un rôle essentiel dans la prévention des risques, et plus particulièrement du risque d'inondation. Mes deux amendements proposent d'en augmenter les crédits respectivement de 220 et de 180 millions.

La collecte de l'État au titre de la prévention des risques, dite « surprime CatNat », sera de 510 millions en 2026. La moindre des choses serait que ces 510 millions soient réellement alloués à la prévention des risques, mais l'État en détourne 180 millions pour les reverser au budget général, alors que nous payons tous cette surprime sur nos contrats d'assurance. C'est tout à fait anormal.

Sur ces 510 millions, 300 sont déjà alloués au fonds Barnier par le PLF et 30 sont affectés au retrait-gonflement des argiles. Mon amendement à 180 millions est donc arithmétiquement correct, mais gageons que si l'amendement à 220 millions était voté, le fonds Barnier saurait utiliser les crédits supplémentaires !

Le fonds Barnier finance des projets des collectivités pour prévenir les inondations et en limiter les conséquences. Les besoins sont très importants, par exemple pour étendre le réseau Vigicrues afin de mieux anticiper les crues des cours d'eau.

Nous avons également besoin de porter le fonds Retrait-gonflement des argiles de 30 millions actuellement à 50 millions au moins, afin d'aider les ménages. Je rappelle que la moitié des maisons françaises sont concernées par ce risque. Les besoins sont colossaux. Il faut au moins amorcer la prévention des risques.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2254 de M. Damien Girard

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il s'agit de conforter le rôle du programme 181 dans l'évaluation et la gestion des sols pollués. La dépollution des sols urbains est un enjeu croissant. Or, dans ce domaine, les collectivités territoriales ont besoin d'être accompagnées par l'État car elles doivent parfois assumer le coût de ces opérations alors qu'elles ne sont pas responsables des pollutions, liées à des activités industrielles passées.

Contre l'avis de la rapporteure spéciale Eva Sas, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2560 de M. Nicolas Bonnet

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Conformément aux préconisations du rapport d'information sur les moyens consacrés à l'adaptation au changement climatique de Tristan Lahais et Eva Sas, nous proposons d'augmenter de 20 millions le budget alloué à la réalisation de travaux de prévention sur les bâtiments les plus exposés au retrait-gonflement des argiles, un phénomène accentué par le dérèglement climatique.

Contre l'avis de la rapporteure spéciale Eva Sas, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF489 de la commission du développement durable

M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP). Toutes les expertises scientifiques démontrent que, tôt ou tard, les saumures polluées par les déchets toxiques ultimes enfouis sur le site de stockage de StocaMine, qui a déjà connu un grave accident en 2002, entreront en contact avec la plus vaste nappe phréatique d'Europe, qui alimente en eau potable près de 8 millions d'habitants du bassin rhénan. Le principe de précaution et le droit des générations futures de vivre dans un environnement sain imposent le retrait de ces 42 000 tonnes de déchets toxiques.

Nous proposons de réallouer aux activités de déstockage la somme prévue par le gouvernement pour financer l'enfouissement des déchets toxiques : il n'y a donc aucune nouvelle charge pour les finances publiques. Cet amendement transpartisan bénéficie d'un soutien plus large encore au niveau local, puisque le président LR de la collectivité européenne d'Alsace notamment y est favorable.

M. Paul Midy, 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*). La question est très sensible et suscite l'inquiétude de nombre de nos collègues alsaciens. Hélas, je ne peux que me ranger au jugement rendu au mois de juin, à l'issue d'un contentieux de plusieurs années, par le tribunal administratif de Strasbourg, qui a rejeté les recours introduits par la collectivité européenne d'Alsace et l'association Alsace Nature en autorisant le confinement définitif des déchets.

Il a en effet estimé qu'il n'était désormais plus possible, « dans des conditions acceptables de sécurité pour le personnel et de risques pour l'environnement », de retirer ces déchets. « Dès lors que le déstockage n'est plus possible, seul le confinement définitif » apparaît envisageable. J'ajoute que, depuis 2013, les retards du chantier de confinement définitif ont coûté à l'État 226 millions. Avis défavorable.

M. Hubert Ott (Dem). Le dossier de la StocaMine empoisonne le climat social et politique alsacien depuis plus de vingt-cinq ans. Ignorant tous ceux qui doutaient que ce fût possible, l'État s'était engagé à assurer la réversibilité de l'enfouissement. Il n'a pas tenu parole. C'est très grave. On ne peut pas passer sous silence une situation aussi délétère. Nous, parlementaires alsaciens, tenons à ce que l'État respecte ses engagements.

Le jeu d'écriture par lequel il nous est proposé, dans cet amendement, d'allouer quelques millions au déstockage n'est rien au regard du danger auquel nous exposent, si nous ne faisons rien, la sismicité du fossé rhénan, la nature du sous-sol, devenu un véritable gruyère à la suite des activités passées, et l'effet cocktail des déchets entreposés. Il faut agir !

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF387 de la commission des affaires économiques

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Il s'agit de soutenir à hauteur de 2 millions le rétrofit électrique, qui contribue à l'électrification de la mobilité, donc à une baisse des émissions de CO₂ et de la pollution de proximité. Les chiffres fournis par le ministère indiquent en effet une montée en puissance de ce dispositif, qui permet d'aider les plus modestes et relève de l'économie circulaire.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Vous avez raison : non seulement il est important de développer le rétrofit électrique, mais le montant proposé est raisonnable et proportionné. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2362 de M. Kévin Pfeffer

M. Kévin Pfeffer (RN). Cet amendement de justice concerne l'application des articles 22 et 23 du statut des mineurs, qui prévoient le versement à vie d'indemnités de logement et de chauffage aux mineurs salariés, à leurs conjoints et aux retraités. Certains

d'entre eux ont été incités à racheter ces indemnités sous forme de capital, mais les modalités des contrats et du calcul du capital ainsi que le non-retour aux droits après amortissement du capital ont fait l'objet de nombreuses procédures judiciaires, lesquelles ont déclaré illégale la circulaire de 1988 organisant ce rachat et abouti à trois décisions individuelles ordonnant la reprise des versements, avant que la Cour de cassation n'invoque la prescription.

Nous proposons donc d'allouer à l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs les crédits nécessaires à la reprise des versements aux 7 736 bénéficiaires, dont l'âge moyen est de 82 ans, car c'est leur bon droit. Des amendements analogues avaient été adoptés en 2023 et 2024 avant d'être balayés par le 49.3.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Les demandes de versement d'indemnités ont toutes été déboutées jusqu'en cassation. Il ne nous est malheureusement pas possible d'aller à l'encontre de ces décisions passées en force de chose jugée. Défavorable.

M. Kévin Pfeffer (RN). Après 2016, les procédures ont effectivement été déclarées irrecevables en raison de la prescription. Mais trois arrêts de la Cour de cassation rendus entre 2013 et 2016 ont bien validé la reprise des versements, pour trois dossiers individuels. Cela crée donc une injustice entre des personnes qui ont exercé le même métier et relevaient de la même convention collective.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2465 de M. Gérard Leseul, II-CF2529 de M. Nicolas Bonnet, II-CF477 de la commission du développement durable et II-CF2534 de M. Fabrice Roussel (discussion commune)

M. Laurent Lhardt (SOC). L'amendement II-CF2465 reprend l'une de nos propositions de relance budgétaire, à savoir la massification du leasing social pour l'acquisition d'une voiture électrique neuve à 100 euros par mois. Nous proposons de prélever 1 milliard sur l'action 09, ce qui correspond au financement de 120 000 véhicules. Mais, notre objectif n'étant évidemment pas de réduire les crédits alloués au service public de l'énergie, nous demanderons au gouvernement de lever le gage.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Dans de nombreux territoires, notamment ruraux, il est difficile de trouver une solution alternative à la voiture individuelle. Le leasing social, soumis à des critères tels que la dépendance à la voiture et le niveau de revenu, a été conçu pour accompagner les habitants. Ce dispositif étant très structurant pour la transition de nos mobilités, il nous semble important d'augmenter le budget qui lui est alloué de 500 millions. J'ajoute qu'il est préférable d'affecter à ce dispositif des crédits budgétaires plutôt que de recourir au certificat d'économie d'énergie (CEE), qui est un dispositif relativement opaque que nous maîtrisons moins.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Avis défavorable. Les deux premiers amendements visent à allouer 1 milliard ou 500 millions au leasing social – un excellent dispositif créé à la demande du président de la République. Toutefois, le financement du leasing social est désormais assuré par les CEE, ce qui me semble malin et souhaitable.

Quant aux amendements II-CF477 et II-CF2534, ils ont trait au prêt à taux zéro mobilité. Ce prêt a déjà été expérimenté et sa montée en puissance est encadrée dans le cadre du plan ZFE (zone à faibles émissions) et des dispositifs France 2030. Les outils existants

– microcrédits, prime à la conversion, bonus écologique – couvrent les besoins, qui sont ciblés. Il me paraît préférable de consolider ces instruments avant de les étendre, pour garantir la soutenabilité et la cohérence d’ensemble du soutien public. Du reste, il me semble que le montant qui figure dans l’amendement II-CF2534 est erroné : il devrait être de 150 millions, et non de 150 000 euros.

*La commission **adopte** l’amendement II-CF2465.*

*En conséquence, les autres amendements **tombent**.*

Amendements identiques II-CF475 de la commission du développement durable et II-CF2455 de M. Gérard Leseul, amendement II-CF2476 de Mme Marie Pochon (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L’amendement II-CF2476 vise à rétablir les crédits dédiés à la prime à la conversion, à laquelle le gouvernement a mis fin alors que ses bénéfices environnementaux ont été largement démontrés. La suppression de ce dispositif a vidé de sa substance la loi du 5 avril 2024 visant à favoriser le réemploi des véhicules au service des mobilités durables et solidaires dans les territoires, pourtant adoptée à l’unanimité par le Parlement mais qui n’est pas entrée en vigueur faute de publication du décret d’application. Il s’agit donc de respecter la volonté du Parlement.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Les deux premiers amendements visent à augmenter de 400 millions les crédits du programme 174 afin de relancer la prime à la conversion. Or le gouvernement a fait le choix, responsable à mes yeux, de reconduire le dispositif de soutien à l’acquisition de véhicules propres *via* les CEE. Je demande donc à leurs auteurs de bien vouloir les retirer ; à défaut, j’y serai défavorable.

Quant au II-CF2476, il vise à allouer 50 millions au même programme pour relancer la prime à la conversion en faveur des ménages en précarité mobilité. Or la bonification de certaines fiches CEE spécialement destinées à ces ménages leur permettra de disposer d’un financement au plus près des besoins. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Nous avons adopté à l’unanimité une loi dont les décrets d’application n’ont pas été publiés : c’est un monde ! À présent, vous me dites que le dispositif est repris en partie par les CEE, mais cette partie est infime. Nous demandons simplement que soit respectée la décision du Parlement, à laquelle vous avez participé, monsieur Midy.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. La dynamique des CEE est très forte. Néanmoins, il est vrai que cela ne répond pas entièrement à votre préoccupation. C’est pourquoi j’ai demandé que, dans les prochains budgets, une plus grande transparence sur les CEE soit assurée.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). La débudgétisation par le recours aux CEE est très problématique. Non seulement ce dispositif a fait l’objet, l’an dernier, de fraudes massives, à hauteur de plusieurs milliards, mais il est répercuté sur le prix final acquitté par le consommateur. En fait, il s’agit d’éviter de solliciter le budget de l’État en faisant payer au bout du compte les consommateurs. Plus on recourra aux CEE, plus on fera supporter le coût de la transition écologique aux Françaises et aux Français, et c’est très injuste.

*La commission **adopte** les amendements II-CF475 et II-CF2455.*

En conséquence, l'amendement II-CF2476 tombe.

Amendement II-CF2231 de M. Jean-Luc Fugit

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Je propose d'abonder de 600 000 euros en autorisations d'engagement (AE) et de 400 000 euros en crédits de paiement (CP) les crédits alloués au contrôle des CEE, qui financent désormais des politiques majeures telles que l'électrification des véhicules et la rénovation thermique, afin d'assurer une utilisation optimale des fonds publics et de lutter contre d'éventuelles fraudes. J'ajoute que nous demanderons par un autre amendement un rapport au gouvernement sur le contrôle de l'enveloppe des CEE.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Je partage évidemment votre préoccupation. Toutefois, la loi du 30 juin 2025 contre toutes les fraudes aux aides publiques, dite loi Cazenave, nous donne des moyens supplémentaires pour lutter contre la fraude aux CEE. En outre, le projet de loi de finances prévoit, à cette fin, la création de vingt-trois postes supplémentaires au sein du bureau chargé du dispositif à la direction générale de l'énergie et du climat. Je considère donc que votre amendement est satisfait. C'est pourquoi je vous demanderai de bien vouloir le retirer.

La commission adopte l'amendement.

Présidence de M. Daniel Labaronne, vice-président de la commission

Contre l'avis du rapporteur spécial Paul Midy, la commission adopte l'amendement II-CF476 de la commission du développement durable.

Amendements II-CF2582 et II-CF2536 de M. Karim Benbrahim (discussion commune)

M. Karim Benbrahim (SOC). Ces amendements ont pour objet de permettre à la France de rattraper le retard qu'elle a pris en matière de décarbonation par l'électrification des usages industriels, en soutenant, à hauteur respectivement de 750 et de 150 millions, les projets conçus à cet effet.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Si je salue l'objectif de ces amendements, je demande leur retrait, car ils formeraient des doublons avec les dispositifs France 2030 ou le fonds Chaleur de l'Ademe. Mieux vaut éviter un morcellement budgétaire qui complique la tâche des entreprises lorsqu'elles sollicitent des aides. Demande de retrait, ou avis défavorable.

M. Denis Masségli (EPR). Je précise que nous venons de dépasser les 25 milliards de dépenses supplémentaires, soit une augmentation de 370 euros par an des impôts acquittés par chaque Français. Jusqu'où irons-nous ?

M. Karim Benbrahim (SOC). D'abord, en matière de transition énergétique, le coût de l'inaction est plus élevé que celui de l'action. Ensuite, monsieur le rapporteur spécial, tous les projets de décarbonation ne relèvent pas du fonds Chaleur. Certains d'entre eux ne sont pas soutenus, car il y a des trous dans la raquette. Je maintiens donc les amendements.

La commission adopte l'amendement II-CF2582.

En conséquence, l'amendement II-CF2536 tombe.

Amendements II-CF2530 de M. Nicolas Bonnet, II-CF488 de la commission du développement durable, II-CF2524 de M. Karim Benbrahim, II-CF385 de la commission des affaires économiques et II-CF2531 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le chèque énergie n'a quasiment pas été revalorisé depuis sa création, en 2019. Or, entre l'inflation et la hausse du coût de l'énergie, beaucoup de nos concitoyens rencontrent de grandes difficultés pour régler leurs factures, donc pour se chauffer. Qui plus est, les plus défavorisés d'entre eux sont, pour la plupart, locataires et la décision de mieux isoler leur logement ne relève pas d'eux. Nous proposons donc de maintenir les crédits alloués au chèque énergie à leur niveau de 2025 car, tels qu'ils ont été prévus pour l'an prochain, le nombre de bénéficiaires baisserait de 1,5 million. Ces personnes ont besoin de cette aide pour vivre dignement.

M. Maxime Laisney (LFI-NFP). Nous ne sommes pas particulièrement favorables à la politique du chèque énergie mais, en attendant que les modalités de calcul des factures d'énergie soient plus justes et plus stables, nous proposons, par l'amendement II-CF488, de revaloriser de 180 millions les crédits qui sont affectés à ce dispositif. Nous demandons également de rétablir son caractère automatique, qu'il a perdu depuis la suppression de la taxe d'habitation, ce qui a privé plus de 1 million de personnes du bénéfice de cette aide.

M. Karim Benbrahim (SOC). Nous proposons également d'abonder les crédits alloués au chèque énergie, qui n'a pas été revalorisé depuis 2019 en dépit d'une forte inflation des prix de l'énergie. Rappelons qu'un tiers des Français peinent à payer leur facture et que 59 % des bénéficiaires de ce chèque déclarent souffrir du froid. Par ailleurs, l'enveloppe budgétaire dédiée à ce dispositif prend en compte un taux de non-recours important. Enfin, la Cour des comptes, reconnue pour sa rigueur budgétaire, préconise d'augmenter de 100 euros le montant maximal du chèque énergie.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF385 a pour objet d'abonder de 126 millions les crédits alloués au chèque énergie afin, d'une part, de revaloriser de 2 % le montant de l'enveloppe prévue pour 2026, et d'autre part de rétablir la moitié environ des autorisations d'engagement supprimées par le gouvernement. Celui-ci a en effet choisi de sous-budgétiser cette enveloppe en faisant le pari, qui ne me paraît pas acceptable, que la réforme des modalités d'attribution entraînera une baisse de 25 % du nombre de bénéficiaires. Le montant proposé est raisonnable : il faudrait plus pour couvrir les besoins de l'ensemble des bénéficiaires.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement de repli II-CF2531 vise à revaloriser les crédits alloués au chèque énergie à hauteur de l'inflation depuis 2019, soit 100 millions. Je précise que, comme le II-CF2530, il a été proposé par la Fondation pour le logement des défavorisés.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Sur les amendements II-CF2530, II-CF488, II-CF2524 et II-CF2531, j'émet un avis défavorable.

Du fait de la suppression de la taxe d'habitation, il n'est plus possible d'envoyer automatiquement le chèque énergie à chacun de ses bénéficiaires. On s'efforce de transmettre le maximum d'informations afin que ceux qui y ont droit puissent le réclamer. Néanmoins, l'administration estime que cette modification des modalités d'attribution entraînera une baisse – temporaire, nous l'espérons – de 25 % du nombre des bénéficiaires. L'effet budgétaire de cette baisse semble un peu surévalué dans le PLF, mais l'estimation sur laquelle repose l'amendement II-CF385 paraît, quant à elle, un peu trop élevée. C'est pourquoi, sur cet amendement, je m'en remets à la sagesse de la commission.

Je précise qu'aucun de ces amendements ne changera rien à ce que percevront nos concitoyens : de toute façon les chèques énergie seront exécutés pour ceux qui y ont droit.

Mme Anne-Laure Blin (DR). Si vous considérez que le débat budgétaire doit être sincère, vous ne pouvez pas vous contenter de cet avis. Les chèques énergie sont un pansement sur une jambe de bois. Depuis le début de la soirée, la commission a voté 6 milliards d'euros de charges supplémentaires pour l'État, sans alléger en rien le déficit. Soyons cohérents. La véritable énergie décarbonée est le nucléaire. Les Français paient les pots cassés de votre politique énergétique dévastatrice ; pour eux, la facture est démesurée. Vous essayez de vous racheter une conscience en distribuant des chèques répondant à des critères relativement opaques, alors qu'en réalité, vous ruinez les Français.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Il faut rappeler le cynisme de vos choix budgétaires passés. Vous avez pris la décision politique de mettre fin à l'automatisme du chèque énergie en dépit des multiples alertes sur le fait que cela créerait des situations de non-recours et mettrait en difficulté les ménages les plus modestes. Vous en étiez conscients, puisque l'année dernière, vous avez sous-budgétisé le chèque énergie en comptant sur le non-recours, et ce sont les ménages les plus précaires qui ont payé. La moindre décence serait de rattraper le niveau précédent. Plus encore, il faut voter les amendements les plus ambitieux pour compenser véritablement le coût de l'énergie, en attendant le blocage des prix.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF2530.*

*En conséquence, les autres amendements **tombent**.*

*Contre l'avis du rapporteur spécial Paul Midy, la commission **adopte** l'amendement II-CF486 de la commission du développement durable.*

Amendements identiques II-CF1444 de M. Antoine Golliot et II-CF2573 de M. Laurent Wauquiez ; amendements II-CF1292 de M. Aurélien Lopez-Liguori et II-CF1353 de M. Patrice Martin (discussion commune)

M. Antoine Golliot (RN). Nous voulons supprimer l'intégralité des crédits prévus pour l'éolien en mer dans l'action 09, *Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale*, du programme 345, *Service public de l'énergie*.

L'installation de parcs éoliens en mer entraîne la création de zones interdites à la pêche ou restreintes, ce qui exclut les professionnels de leurs zones de travail traditionnelles et met en péril la viabilité économique de nombreuses flottilles artisanales et côtières. Ces interdictions d'accès, souvent étendues sur plusieurs dizaines de kilomètres, réduisent la ressource disponible et accentuent la concurrence entre pêcheurs.

Au-delà de ces atteintes environnementales, l'éolien en mer constitue un modèle énergétique dispendieux et dépendant, dont les coûts réels pèsent lourdement sur le contribuable sans renforcer significativement l'indépendance énergétique.

Notre amendement s'inscrit dans une démarche de protection du littoral, de la biodiversité et des activités maritimes traditionnelles, en particulier de la pêche, secteur essentiel à notre économie et à notre souveraineté alimentaire. Il permettrait d'économiser 892 millions d'euros.

Mme Anne-Laure Blin (DR). Le financement public de l'éolien terrestre ruine les Français, car le surcoût des énergies renouvelables (ENR) est supporté par le budget de l'État.

Pour favoriser le développement des ENR, l'État impose aux opérateurs, par des mécanismes d'obligation d'achat et de complément de rémunération, d'acheter de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Ensuite, il compense auprès d'eux le surcoût engendré par la différence entre le prix du marché de l'électricité et le coût de production des énergies renouvelables – la hausse par rapport à l'an dernier dépasse les 100 %.

Nous demandons qu'il soit mis fin à ces mécanismes publics concernant l'éolien, maritime comme terrestre. Les éoliennes sont un véritable contresens écologique : elles dénaturent les paysages et nuisent à la biodiversité. Rappelons qu'une éolienne, c'est 1 000 tonnes de béton dans le sol.

Fidèle à sa position constante, la Droite républicaine considère que la souveraineté énergétique repose sur l'industrie nucléaire, qui permet à la France d'être le deuxième pays européen dont le mix énergétique est le plus décarboné, derrière la Suède.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Je suis défavorable à ces amendements qui visent à réduire le financement de l'éolien en mer. Celui-ci est utile dans notre trajectoire de décarbonation de l'énergie, et nous parvenons à le produire à un bon prix. Il est d'ailleurs utile de rappeler le prix de chaque type d'énergie : 80 à 90 euros par mégawattheure pour l'éolien terrestre et le solaire, 65 à 70 euros pour l'éolien en mer, 60 euros pour le nucléaire existant et 150 euros pour le nouveau nucléaire, avant financement ou prêt garanti à taux zéro de l'État. Dans ce mix, l'éolien en mer joue un rôle intéressant ; nous devons continuer de le développer. J'ajoute que le financement public de cette filière reste temporaire et dégressif, et qu'il prend la forme d'engagements pluriannuels résultant de contractualisations que nous ne pouvons pas rompre par de simples amendements.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il est épuisant d'entendre le Rassemblement national ou l'extrême droite agiter en permanence les éoliennes comme des épouvantails. Pour eux, hors du nucléaire, point de salut. Or s'il y a bien une chose que nous pouvons faire pour renforcer notre souveraineté, c'est développer l'éolien, puisque 600 entreprises françaises sont actives dans ce secteur qui représente 20 000 emplois. En comparaison, le réacteur EPR de Flamanville affiche plus de 10 milliards de surcoûts, dépassant de cinq ou six fois le budget prévu. Je rappelle aussi que l'uranium ne vient pas de France : en matière de souveraineté, le nucléaire est donc très en dessous de l'éolien. Sachez enfin qu'une majorité de Français de tous bords sont favorables aux éoliennes. J'invite donc à voter contre ces amendements rétrogrades.

M. Denis Masségli (EPR). Voilà encore un débat assez caricatural entre le tout-nucléaire et le tout-éolien. En ce moment même, comme nous l'apprend le site Electricity Maps, la France produit à 97 % de l'énergie bas-carbone – avec une intensité carbone de 30 grammes par kilowattheure –, dont 33 % d'énergies renouvelables. Ces dernières atteignent 69 % en Allemagne, deux fois plus que chez nous, pour une intensité carbone de 245 grammes par kilowattheure. En même temps, l'Allemagne importe de l'électricité de France.

Il faut trouver le bon équilibre entre le renouvelable – qui implique de développer des stratégies de stockage – et le nucléaire. Arrêtons de croire qu'il ne faut aller que vers l'éolien, que vers le solaire ou que vers le nucléaire ; nous avons besoin d'un mix bas-carbone qui rende la France autonome.

La commission rejette successivement les amendements.

Présidence de M. Éric Coquerel, président.

Amendement II-CF1445 de M. Antoine Golliot

M. Antoine Golliot (RN). Vous vantez les prétendus avantages de l'éolien en mer, mais pensez-vous à l'avenir de la filière de la pêche ? Les marins-pêcheurs sont majoritairement opposés à ces installations qui leur portent préjudice et réduisent leur espace de travail. En trente ans, la flotte de pêche française a perdu 53 % de ses navires : ils sont passés de 8 700 à près de 4 000 entre 1990 et 2021 – une vraie saignée. Et puisque nous parlons de souveraineté alimentaire, je rappelle que les produits halieutiques consommés en France sont déjà importés à 70 %. En développant les parcs éoliens en mer, nous allons renforcer notre dépendance aux produits étrangers.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Votre amendement vise à supprimer les crédits destinés aux études sur le développement de l'éolien en mer. Or ce coût demeure contenu, et ces études sont essentielles pour préparer les appels d'offres des futurs projets et faire en sorte qu'ils répondent à certains de vos arguments. Nous devons soutenir cette filière. Avis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Les marins-pêcheurs ne sont pas tous opposés aux parcs éoliens. Chaque fois qu'ils ont été associés à des concertations concernant le lieu d'implantation des parcs afin de ne pas gêner leur activité, les projets ont été acceptés – prenez l'exemple de Fécamp. De plus, ces projets créent de l'emploi localement. Des études montrent que la protection des zones concernées n'entraîne pas d'improductivité. Je sais que certains parcs ont été contestés, mais ce n'est pas une généralité.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2575 de M. Laurent Wauquiez

Mme Anne-Laure Blin (DR). Éolien maritime et éolien terrestre : mêmes causes, mêmes effets. Je suis surprise de vous entendre dire, monsieur le rapporteur spécial, que le financement public des énergies renouvelables est temporaire : vous annoncez donc qu'il y sera mis fin ? Quoi qu'il en soit, la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie – et donc celle des ENR – est toujours en attente. Ce qui est certain, c'est qu'en matière d'énergies renouvelables, les Français paient deux fois : avec leurs factures et par le biais des subventions publiques. Nous demandons donc de mettre fin aux subventions publiques de l'éolien terrestre et maritime.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Les crédits destinés à l'éolien terrestre, que vous voulez ici supprimer, correspondent à des engagements pluriannuels résultant de contractualisations passées avec les producteurs. Nous ne pouvons pas les effacer par un simple amendement.

La filière de l'éolien terrestre a encore engendré des recettes nettes très importantes pour le budget de l'État en 2025. C'est un investissement qui peut donc rapporter fortement. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2405 de M. Maxime Laisney

M. Maxime Laisney (LFI-NFP). Nous proposons de créer un nouveau programme doté de 2 milliards visant à soutenir les énergies renouvelables. Cela paraît opportun vu le trumpisme hexagonal ambiant. Cela a commencé lors de l'examen de la proposition de loi dite Gremillet (proposition de loi portant programmation nationale et simplification normative dans le secteur économique de l'énergie) avec le moratoire sur l'éolien et le photovoltaïque, adopté à l'occasion d'un amendement du groupe DR grâce aux voix du Rassemblement national et à l'abstention d'un certain nombre de macronistes. Cela a continué avec M. Bayrou laissant en suspens la programmation pluriannuelle de l'énergie par peur de l'extrême droite – et M. Lecornu ne semble pas plus courageux.

Et de nouveaux coups sont encore portés au photovoltaïque. Cela met à l'arrêt de nombreux projets, y compris de fabrication de panneaux solaires en France pour éviter d'utiliser des produits chinois. Les énergies renouvelables représentent pourtant 80 000 emplois et sont indispensables à la transition énergétique – tous les scénarios de RTE, Réseau de transport d'électricité, l'affirment. La France est très en retard en la matière. À force de miser sur des installations nucléaires qui se font attendre ou se retrouvent en carafe, à force d'implanter des centres de données, de faire fi de la sobriété énergétique et de ne pas développer les énergies renouvelables, nous nous retrouverons nous aussi en carafe et verrons les factures augmenter.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Nous pouvons à la fois produire de l'énergie nucléaire, produire des énergies renouvelables et développer le secteur des technologies. Bien que je partage votre objectif de faire croître les ENR, je ne suis pas favorable à votre amendement car le PLF prévoit déjà une hausse importante des crédits en la matière – même si les crédits du programme 345 apparaissent stables, à 8 milliards, en raison de la débudgétisation du soutien à la cogénération et au biométhane. En outre, la création d'un nouveau programme fragmenterait le dispositif de soutien aux ENR. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Anne-Laure Blin (DR). L'exposé sommaire de votre amendement ne précise pas qu'en réalité, vous allez subventionner les industries chinoises. Vous êtes contre la souveraineté industrielle énergétique de la France. À demander de nouvelles subventions publiques pour les panneaux photovoltaïques, qui ne sont fabriqués ni en France ni en Europe, vous favorisez l'industrie chinoise.

M. Denis Masségli (EPR). Je trouve les propos de notre collègue de La France insoumise un peu caricaturaux. Soit on est d'accord avec lui, soit on est pro-Trump : un peu de nuance ! Ce n'est pas parce que nous ne sommes pas favorables à un amendement qui coûterait 2 milliards que nous sommes opposés aux énergies renouvelables. On ne peut pas empiler sans fin les dépenses. Nous approchons des 10 milliards supplémentaires ! Soyons raisonnables. À force de voter tous les amendements qui passent, on ne met pas en avant ceux qui le méritent vraiment.

M. Maxime Laisney (LFI-NFP). Quand je parle de climat trumpiste, je ne vise pas ceux qui sont défavorables à mon amendement mais les décisions prises depuis un certain temps, notamment par le gouvernement que vous soutenez.

Par ailleurs, madame Blin, il y a trois projets d'implantation d'usines de panneaux photovoltaïques en France en 2026. Ils risquent d'être entravés par les mauvais coups qui sont portés aux énergies renouvelables. Je n'ai jamais dit qu'il fallait subventionner l'industrie chinoise, c'est exactement le contraire ! Arrêtez de raconter des salades.

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

Amendement II-CF388 de la commission des affaires économiques

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Je précise que la commission des affaires économiques a repoussé l'amendement de M. Laisney qui vient d'être adopté : comme quoi, il nous arrive d'être plus sages que la commission des finances !

Nous proposons d'augmenter les crédits destinés à soutenir la production d'hydrogène décarboné, dans la droite ligne de la stratégie nationale hydrogène qui a été révisée au printemps. Rappelons que l'hydrogène n'est pas une énergie mais un vecteur énergétique. Il est nécessaire pour la mobilité lourde, mais aussi pour la décarbonation – ou la défossilisation, si vous préférez – de l'industrie là où l'électrification n'est pas possible. Il peut être produit massivement par électrolyse, en utilisant une énergie qui provient aussi bien des ENR que du nucléaire.

Je suis un peu atterré que l'on oppose systématiquement le nucléaire et les énergies renouvelables. C'est un débat du passé. Le seul combat que nous devrions tous mener est contre les énergies fossiles ; pour cela, nous avons besoin à la fois du nucléaire et des énergies renouvelables. Nous devrions être fiers que le mix électrique – à distinguer du mix énergétique – de la France soit composé de deux tiers de nucléaire et d'un tiers d'ENR.

Pour en finir avec les caricatures, je vous invite à lire le rapport pour avis de la commission des affaires économiques sur la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, qui dresse un bilan des dispositifs de soutien aux ENR.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Vous avez raison de vouloir soutenir la filière de l'hydrogène décarboné. L'appel à projets ayant été lancé tardivement, en décembre 2024, la majorité des crédits ouverts dans la loi de finances pour 2025 ont été reportés dans l'action *Soutien hydrogène* du PLF pour 2026. La procédure en étant à la sélection des candidats, les besoins en crédits de paiement sont encore limités. En revanche, les autorisations d'engagement ont été augmentées de 46 %, pour atteindre 500 millions. Il ne paraît pas utile d'abonder encore ces crédits de 25 millions, comme le propose l'amendement. J'en demande le retrait ; à défaut, mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2642 de M. Paul Midy

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Parmi mes amendements, c'est le seul qui prévoit une légère augmentation de crédits. Il s'agit de proposer, si ce n'est une augmentation, du moins une année blanche pour l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR), quand le PLF prévoit de diminuer ses crédits de 8,7 millions. L'ASNR a été créée au 1^{er} janvier 2025 et fait face à des besoins croissants du fait de la relance du nucléaire – grands projets d'EPR et petits réacteurs modulaires SMR. Il est trop tôt pour réduire ses crédits. Elle a besoin d'être consolidée avant d'aller chercher des marges d'efficience.

M. le président Éric Coquerel. Je soutiens cet amendement. L'ASNR est née de la réunion de l'Autorité de sûreté nucléaire et de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire. À l'époque, nous étions plusieurs à craindre que cette fusion n'entraîne des pertes de personnel : c'est exactement ce qui se produirait si le PLF n'était pas rectifié comme vous le proposez.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. En tant que rapporteur du projet de loi qui a donné naissance à l'ASNR, je m'attache, avec l'Office parlementaire d'évaluation des

choix scientifiques et technologiques, à suivre sa mise en place – et les choses se passent plutôt bien, y compris au dire des syndicats. La proposition du rapporteur spécial vient à point nommé. Il faut continuer de soutenir cette transformation qui vise une plus grande efficacité.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF1060 de M. Jean-Philippe Tanguy

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Il est proposé de baisser les crédits de l'action 07, *Pilotage, support, audit et évaluations*, du programme 217. Ils servent notamment à financer l'École nationale des ponts et chaussées et l'École nationale des travaux publics de l'État : autant dire qu'ils sont loin d'être inutiles. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF805 de M. Matthias Renault

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Voici un nouvel amendement tendant à museler les associations qui participent activement aux concertations environnementales. Derrière l'objectif d'économies affiché, il s'agit bien de contester les idées de ces associations, en particulier leur jugement critique à l'égard du développement du nucléaire. Il est pourtant essentiel qu'un débat démocratique ait lieu sur les questions énergétiques. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2663 de Mme Eva Sas et II-CF2450 de M. Denis Fégné (discussion commune)

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Nous proposons de revenir sur la suppression de 216 ETP prévue dans le schéma d'emplois du programme 217, alors que les effectifs du pôle ministériel chargé notamment de la transition écologique, du logement, du transport et de la mer sont déjà très insuffisants.

Je suis par ailleurs favorable à l'amendement II-CF2450.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF1446 de M. Antoine Golliot, II-CF790 de M. Matthias Renault, II-CF2577 de M. Laurent Wauquiez, II-CF1697 de M. Jean-Luc Fugit, II-CF788 de M. Matthias Renault, II-CF2693 de Mme Christine Arrighi et II-CF2457 de M. Romain Eskenazi (discussion commune)

M. Antoine Golliot (RN). Vous avez évoqué le parc éolien en mer de Fécamp, monsieur le président. D'autres projets ont cours sur cette façade maritime, à Dieppe-Le Tréport et Dunkerque. Les pêcheurs de cette côte ont subi de plein fouet le Brexit, qui a considérablement réduit leur zone de pêche. En plus de cela, des aires marines protégées vont se multiplier côté britannique et côté français. C'est dans la région des Hauts-de-France que la diminution du nombre de marins-pêcheurs professionnels a été la plus forte, de 20 %, entre 2015 et 2020. Lancer des projets éoliens en mer sur la façade maritime Manche-mer du Nord, c'est condamner à mort cette filière qui nous nourrit.

M. le président Éric Coquerel. Reconnaissez que ce n'est pas à cause des éoliennes que la filière a des problèmes.

Mme Véronique Louwagie (DR). Le groupe Droite Républicaine, qui fait de la baisse des dépenses publiques une priorité, propose de supprimer la Commission nationale du débat public (CNDP), créée en 1995 et devenue autorité administrative indépendante, qui organise des consultations et des concertations sur des sujets liés à l'écologie, à l'eau et à l'énergie. Dotée de vingt-cinq membres, elle remplit des missions très diverses. En 2023, elle a organisé 7 débats publics, 27 concertations sur l'eau, l'énergie et les mobilités, 107 procédures de participation et 12 missions de conseil. Elle est hébergée au sein du ministère de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature. Nous considérons que ses missions pourraient être confiées à ce dernier. Il en découlerait une économie de plus de 4 millions.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Mon amendement vous propose d'accroître les moyens de fonctionnement de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) afin qu'elle puisse mettre en œuvre pleinement l'article 69 du PLF, qui représente 1 100 dossiers à traiter.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Je suis défavorable à l'amendement II-CF1446, qui prévoit de réduire les crédits de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, de la CRE et de la CNDP, ainsi qu'aux amendements II-CF790 et II-CF2577 qui tendent à supprimer cette dernière. La CNDP permet aux citoyens et aux riverains de s'exprimer sur les projets d'implantation d'infrastructures, notamment industrielles : nous voyons là votre amour de la démocratie.

Je suis en revanche favorable à l'amendement II-CF1697 qui prévoit de renforcer les effectifs de la CRE, bien que je sois opposée à la révision rétroactive des tarifs de rachat des énergies renouvelables des contrats S06 et S10 prévue par l'article 69.

Enfin, je suis défavorable à l'amendement II-CF788 et favorable aux amendements II-CF2693 et II-CF2457.

La commission rejette successivement les amendements II-CF1446, II-CF790 et II-CF2577.

Elle adopte l'amendement II-CF1697.

Puis elle rejette successivement les amendements II-CF788, II-CF2693 et II-CF2457.

Amendements II-CF724 de M. Jean-Philippe Tanguy, II-CF473 de la commission du développement durable, II-CF2672 de M. Tristan Lahais, II-CF2448 de M. Fabrice Barusseau, II-CF2671 de M. Tristan Lahais, II-CF2347 de M. Stéphane Delautrette, II-CF2670 de M. Tristan Lahais, II-CF2277 de Mme Sabrina Sebaihi et II-CF2453 de M. Thierry Sother (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le fonds Vert a été créé pour accompagner les collectivités locales dans leurs transitions énergétique et écologique, les aider à s'adapter au changement climatique et leur permettre de réduire leur impact carbone à travers différentes actions – le recyclage des friches, la rénovation énergétique des bâtiments, l'aide à la densification de l'habitat et à la lutte contre l'étalement urbain, le financement d'aménagements cyclables et piétons. Il est un levier essentiel pour encourager toutes les communes, petites et grandes, pauvres et riches, à engager des investissements pour répondre aux enjeux de demain.

Malheureusement, les montants alloués à ce fonds pourtant très apprécié n'ont fait que diminuer au fil des années. L'amendement II-CF473 vise à en restaurer le montant initial de 2024 en l'abondant de 1,85 milliard.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. L'amendement II-CF2672 s'inscrit dans le même esprit, mais en se limitant à renouer avec l'engagement initial de 2,5 milliards à la fois en CP et en AE, là où le II-CF473 porterait les crédits de paiement à un niveau plus élevé qu'en 2024.

L'amendement II-CF2671 est un amendement de repli.

Mme Marie-Noëlle Battistel (SOC). Avec l'amendement II-CF2347, également de repli, nous proposons de revenir au niveau de 2025, donc d'abonder le fonds Vert à hauteur de 500 millions.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. L'amendement II-CF2670 vise à créer une dotation de 640 millions consacrée à l'ingénierie territoriale en matière de transition climatique. Les auditions ont montré combien il est difficile, pour les collectivités et les entreprises, de se saisir de ces enjeux localement et d'obtenir des moyens utiles au déploiement des bonnes politiques.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement II-CF2277 vise à augmenter de 500 millions le montant alloué au fonds « friches », destiné à accompagner la réhabilitation des friches industrielles polluées ou abandonnées. À l'heure où l'on s'efforce de cesser de consommer du foncier qui pourrait avoir une vocation agricole ou naturelle – c'est tout l'objet du ZAN (zéro artificialisation nette) –, il importe de consacrer davantage de moyens aux dispositifs qui incitent à refaire la ville sur la ville en rendant la réhabilitation de zones déjà artificialisées plus attractive que la construction dans des espaces vierges.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Je suis défavorable à l'amendement II-CF724, qui vise à réduire drastiquement les crédits du fonds Vert.

Je propose le retrait des amendements II-CF473 et II-CF2448 au profit du II-CF2672, qui permet de rétablir exactement les montants initiaux dudit fonds. S'agissant des amendements de repli, je demande le retrait du II-CF2347 au profit du II-CF2671, qui est légèrement mieux-disant.

Je propose enfin d'adopter les amendements II-CF2670, II-CF2277 et II-CF2453.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF421 de Mme Marie-Noëlle Battistel

Mme Marie-Noëlle Battistel (SOC). Nous souhaitons créer un programme pour favoriser la transition écologique des stations de ski et accompagner le développement d'une offre touristique résiliente et durable adaptée aux spécificités de chaque massif, voire de chaque station. Le plan « Avenir montagnes 1 » lancé par le Gouvernement pour valoriser l'ingénierie territoriale avait permis de concevoir des projets concourant au développement durable des stations de moyenne altitude. En l'absence de fonds pour financer un plan « Avenir montagnes 2 », ces projets ne peuvent pas être concrétisés. Nous proposons d'y consacrer 50 millions – contre 330 millions pour le plan initial.

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Il nous a été indiqué, au cours des auditions, que certains des projets promus dans ce cadre incluaient le financement de canons à neige. Nous ne pouvons donc pas émettre spontanément un avis favorable. Les auteurs de l'amendement ne défendent probablement pas ce type de projets, mais l'exposé sommaire ne le précise pas. Nous nous en remettons donc à la sagesse de la commission.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CF2668 de M. Tristan Lahais et II-CF8 de Mme Sophie Panonacle (discussion commune)

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Je propose d'affecter 2,5 millions à une nouvelle ligne, consacrée à un fonds d'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte. Les inventaires du Cerema à 2050 conduisent à préconiser de consacrer environ 250 millions d'euros, au cours des vingt-cinq prochaines années, à ces questions pour l'heure largement ignorées. Quel que soit le montant dont ce fonds serait abondé, sa création est attendue par les territoires littoraux.

Mme Sandrine Le Feu (EPR). Les risques naturels prévisibles tels que l'érosion côtière ne sont couverts par aucun dispositif comparable au fonds Barnier, consacré à la prévention des risques naturels majeurs. La situation est pourtant de plus en plus grave et urgente pour les 1 200 communes littorales, dont les maires ne peuvent financer seuls les travaux de protection, de renaturation et de relocalisation nécessaires. Les stratégies locales de gestion du recul du trait de côte doivent pouvoir s'appuyer sur un dispositif pérenne et robuste.

Doté de 1 million d'euros, le fonds Érosion côtière proposé par notre collègue Sophie Panonacle ouvrirait un nouveau programme, qui serait progressivement abondé par une contribution des plateformes de location saisonnière touristique de courte durée.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Chacun a bien conscience du phénomène de recul du trait de côte. Pourtant, rien n'est fait, ou alors dans l'urgence et le bricolage – la destruction de l'immeuble Le Signal en fut un bon exemple. Nous devons donc absolument créer un fonds consacré à l'érosion côtière. Je salue l'engagement de Sophie Panonacle ainsi que du Comité national du trait de côte, dont les travaux ne sont malheureusement pas suivis d'effets. Envoyons au moins un signal en adoptant ces amendements.

M. le président Éric Coquerel. Je tiens moi aussi à soutenir ces amendements et à souligner l'opiniâtreté de Mme Panonacle sur cette question, qui concernera bientôt des centaines de milliers d'habitants du littoral.

La commission rejette l'amendement II-CF2668 et adopte l'amendement II-CF8.

Amendement II-CF2308 de M. Karim Benbrahim

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial. Cet amendement me semble satisfait par l'adoption d'un amendement précédent.

L'amendement est retiré.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux explications de vote des rapporteurs spéciaux sur l'ensemble des crédits de la mission.

Mme Christine Arrighi, , rapporteure spéciale (*Infrastructures et services de transports ; budget annexe Contrôle et exploitation aériens*). Grâce aux efforts de l'ensemble des députés appartenant à des groupes issus de la coalition électorale du Nouveau Front populaire – et parfois de quelques égarés du groupe Ensemble pour la République, même si la plupart ne pouvaient pas prendre part aux votes – nous avons réussi à sauver le réseau ferroviaire en adoptant des amendements permettant sa modernisation et sa régénération et en soutenant les lignes de desserte fine du territoire, qui sont un enjeu social et environnemental dans les zones rurales. Contrairement à ce que j'avais indiqué dans mon propos liminaire, je vous invite donc à adopter les crédits de la mission.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Dans la version initiale du PLF, les crédits de cette mission passaient à 21 milliards au lieu de 18 en 2025, soit la plus forte hausse de l'ensemble du budget après la mission *Défense*. Je m'en réjouis, car nous devons accélérer la transition écologique. Mais en ajoutant une dizaine de milliards de dépenses, la commission est malheureusement allée un peu loin : le montant inscrit désormais paraît peu crédible au regard de la trajectoire budgétaire de la France. Je suis donc défavorable à l'adoption de ces crédits.

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 ; Écologie – mise en extinction du plan de relance*). Si je devais m'exprimer uniquement sur les programmes que j'ai étudiés en tant que rapporteure spéciale, j'émettrais un avis défavorable à l'adoption des crédits du programme 181 – nous n'avons pas renforcé le fonds Barnier, laissant les Français seuls face aux risques naturels, aux inondations et au retrait-gonflement des argiles – ainsi que du programme 217, qui prévoit de nombreuses suppressions de postes.

À l'échelle de la mission, toutefois, les crédits sortent globalement renforcés de nos travaux.

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 ; Écologie – mise en extinction du plan de relance*). Nous avons obtenu des avancées substantielles sur le programme 113, notamment en augmentant les moyens alloués à la Stratégie nationale pour la biodiversité, à la préservation des cours d'eau et aux infrastructures de distribution de l'eau potable. S'agissant du programme 380, en revanche, la concomitance de nos débats avec ceux en cours dans l'hémicycle a perturbé la participation en commission – ce qui pose d'ailleurs une question démocratique fondamentale –, si bien que nous n'avons pas pu accroître le financement du fonds Vert : ce dernier subit injustement une nouvelle baisse de crédits alors qu'il est plébiscité par l'ensemble des acteurs.

Je suis donc favorable à l'ensemble des crédits de la mission, en émettant quelques réserves sur certains programmes.

M. le président Éric Coquerel. Pour rappel, environ 9,8 milliards d'euros ont été transférés d'un programme à un autre à l'issue de nos travaux, dont 700 millions au profit du fonds Chaleur, 1 milliard en faveur du leasing social, 400 millions pour la prime à la conversion, 750 millions au bénéfice de la décarbonation industrielle, 226 millions pour le chèque énergie, 2 milliards pour le fonds de soutien au développement des énergies renouvelables, 800 millions pour la régénération du réseau ferroviaire, 700 millions pour sa

modernisation, 1 milliard pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire sur lequel circulent les lignes de desserte fine du territoire, 1,1 milliard en autorisations d'engagement pour le matériel roulant des trains d'équilibre du territoire circulant de nuit, 200 millions pour la Stratégie nationale pour la biodiversité, 200 millions pour la qualité de l'eau et 335 millions pour le fonds bleu pour l'eau.

Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Denis Masségli (EPR). Malgré les contraintes pesant sur les deniers publics, le gouvernement avait fait l'effort d'augmenter de 2 milliards d'euros le budget alloué à l'écologie, pour poursuivre sa stratégie de transition écologique. À l'issue de nos débats, près de 10 milliards d'euros de dépenses supplémentaires ont été adoptées, principalement par les députés de gauche. Depuis le début de l'examen de la seconde partie du PLF, ce sont 28,74 milliards d'euros de dépenses supplémentaires qui ont été votées. Soyons raisonnables : derrière ces dépenses, il y a des Français et des Françaises qui se lèvent tôt, qui travaillent, qui payent des impôts et qui ne supportent plus la pression fiscale qu'on leur impose.

Nous voterons donc contre les crédits de la mission, non pas parce que nous sommes contre l'écologie, mais parce que nous sommes responsables et que ce montant nous paraît exagéré.

M. Maxime Laisney (LFI-NFP). Pour notre part, nous estimons que la hausse de 10 milliards d'euros des crédits consacrés à l'écologie est une bonne nouvelle, surtout après les années de disette, voire de coupes, que nous avons connues dans les PLF et même en cours d'exécution budgétaire. Nous saluons les gains engrangés en faveur des énergies renouvelables, du fonds Chaleur, du transport ferroviaire, de la protection de l'eau et de la biodiversité, de l'électrification des processus industriels ou encore du chèque énergie dont bénéficient les ménages les plus modestes.

On ne peut pas faire rouler indéfiniment la dette écologique comme on le fait pour la dette financière : elle a chaque année des conséquences dramatiques bien visibles – sécheresse, inondations, tempêtes. Elle touche tous les corps de métier et tous les Français. Investir pour la défense du climat et de l'écologie est donc une bonne chose.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). La hausse des crédits investis dans l'écologie est effectivement une très bonne nouvelle. Elle n'ira évidemment pas contre l'intérêt des Françaises et des Français, y compris ceux qui se lèvent tôt – ou qui se lèvent tard parce qu'ils travaillent tard ! Bien au contraire, elle préparera leur avenir et celui de leurs enfants et elle les aidera dans leur quotidien, en leur permettant de payer leurs factures de chauffage et de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle polluante, grâce au leasing social et au déploiement accru du transport ferroviaire.

Il est vrai que certains points auraient pu être encore améliorés et que, si nous avions pu rédiger nous-mêmes la copie initiale, nous aurions gagné du temps. Heureusement, la taxe Zucman, une fois qu'elle aura été adoptée en nouvelle lecture, nous permettra de financer ces dépenses !

M. Gérard Leseul (SOC). Nous sommes satisfaits d'avoir pu restaurer les crédits finançant les mobilités à travers le soutien au transport ferroviaire, aux lignes de desserte fine du territoire et au leasing social, auquel notre groupe est profondément attaché ; d'avoir créé le fonds bleu pour l'eau ; d'avoir permis au fonds Chaleur de retrouver des couleurs. Nous regrettons en revanche de ne pas avoir été entendus sur d'autres points, comme la subvention

versée à l'ART ou encore le développement des voies fluviales, alors même que les montants en jeu étaient parfois modestes.

Compte tenu des améliorations apportées, nous voterons néanmoins en faveur de ces crédits.

Mme Véronique Louwagie (DR). À 10 milliards d'euros, soit 50 % de l'enveloppe initiale en plus, c'est une soirée qui coûtera cher ! Pour conduire la transition écologique, objectif que nous partageons, il faut faire preuve de sérieux budgétaire. Agir pour la planète, ce n'est pas forcément dépenser sans compter. Une politique écologique durable se doit d'être financièrement soutenable, sans quoi elle ne saurait ni tenir dans le temps ni susciter la confiance des citoyens. Ce n'est pas à coups de subventions et de crédits supplémentaires que nous apporterons une réponse acceptable. Nous voterons donc contre les crédits de la mission.

Mme Perrine Goulet (Dem). Alors que nous approchons du terme de nos débats, l'heure n'est visiblement pas à la rationalisation, mais plutôt à la dépense à tous crins. Nous ne pourrions évidemment pas voter ces crédits.

J'appelle par ailleurs nos éventuels auditeurs à ne pas se réjouir trop vite des votes intervenus en commission : il y a peu de chances que 10 milliards d'euros de crédits supplémentaires soient votés dans l'hémicycle.

Mme Félicie Gérard (HOR). Les crédits alloués à l'écologie traduisent l'engagement du Gouvernement en faveur du climat, de la biodiversité et des transitions écologique et énergétique. La mission est dotée de 24,2 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 21,8 milliards en crédits de paiement pour 2026, soit une légère hausse dont le programme 203 est le principal bénéficiaire. Le budget renforce également le soutien de l'État à la décarbonation de l'énergie et à la prévention des risques climatiques.

Cependant, de nombreux amendements très coûteux – le mot est faible – ont été adoptés. Soyons sincères avec les Français qui nous écoutent : ces votes sont totalement irresponsables et dénaturent l'équilibre de la mission. Parce que nous prôtons une écologie de bon sens, nous voterons donc contre ces crédits.

M. le président Éric Coquerel. Ce qui manque de sérieux, c'est le budget qui nous a été présenté. Les CP accusent une baisse de 127 millions d'euros – ou de 3 milliards si l'on compte la contribution au service public de l'électricité – alors même que la plupart des institutions sérieuses estiment qu'il faudrait 37 milliards supplémentaires pour les transports, l'isolation thermique et la transition énergétique afin de respecter les Accords de Paris. Les déplacements de crédits votés ce soir sont donc à la mesure du budget catastrophique qui nous était présenté.

À ceux qui semblent se poser la question, je précise que ces dépenses correspondent à des besoins concrets, auxquels il nous faudra bien répondre si nous voulons pouvoir continuer à respirer sur notre planète. Le moins qu'on puisse dire, c'est que nous ne sommes pas sur les bons rails. Il me semble d'ailleurs que la ministre Amélie de Montchalin m'a donné raison ce matin pendant son audition sur le projet de loi de finances de fin de gestion, quand elle a souligné que le montant prévu pour répondre aux catastrophes liées au réchauffement climatique – en l'occurrence, les incendies – avait été sous-estimé. Or plus nous tarderons à anticiper et à prévenir les risques, plus ces budgets grossiront : toutes les études sérieuses montrent que l'inaction climatique coûtera infiniment plus cher que les mesures que nous devrions prendre dès maintenant. Ceux qui jugent que ces dépenses ne sont pas sérieuses ont la vue courte.

La commission rejette les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables.

Article 52 et état G : Objectifs et indicateurs de performance

Amendement II-CF389 de la commission des affaires économiques

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Nous proposons de créer un nouvel indicateur, rattaché au programme 174, qui mesurerait chaque année le nombre de chèques énergie envoyés automatiquement aux citoyens les plus modestes.

Suivant l'avis du rapporteur spécial Paul Midy, la commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2588 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Pour renforcer la pertinence des objectifs et indicateurs de performance du programme 203 et améliorer la qualité de la documentation budgétaire, je propose de créer cinq indicateurs portant sur plusieurs thèmes : l'âge moyen du réseau ferroviaire français, l'âge moyen du réseau ferroviaire français en proportion de la durée de vie théorique, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, la part des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports dans le total des émissions de gaz à effet de serre nationales et l'ancienneté du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire.

Afin de ne pas alourdir inutilement la documentation, seraient supprimés trois indicateurs peu opérationnels ou redondants : la réduction de l'empreinte carbone des opérations de construction et de régénération des routes, la réduction des émissions du secteur du transport routier de marchandises et le contrôle des transports routiers.

La commission rejette l'amendement.

Article 69 : Déplafonnement des primes négatives des contrats d'énergie renouvelable et révision des tarifs de certains contrats de production photovoltaïque

Amendements identiques II-CF390 de la commission des affaires économiques, II-CF2346 de M. Karim Benbrahim et II-CF2359 de Mme Julie Laernoès

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Le II de l'article 69 tend à revenir de manière rétroactive sur les contrats de production photovoltaïque conclus entre 2006 et 2010. Si je comprends qu'une remise en cause de ces contrats puisse être envisagée, il ne serait pas sérieux qu'elle s'applique de façon rétroactive. L'amendement de la commission des affaires économiques, issu d'une proposition du groupe socialiste, vise à supprimer cette disposition.

Mme Julie Laernoès (EcoS). En réalité, l'écologie rapporte de l'argent. Les attaques répétées du gouvernement contre les énergies renouvelables sont aberrantes : après avoir révisé l'arrêté dit S21, voilà qu'il veut chambouler de façon rétroactive les contrats conclus par des petits producteurs et des collectivités territoriales. Ce serait un pas de plus vers la fin des énergies renouvelables et la victoire des climatosceptiques. Les contrats signés doivent aller à leur terme. Il faut donc supprimer le II de l'article 69.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Il s'agit plutôt de lutte contre les rentes. L'article 69 doit permettre à l'État de récupérer 2 milliards d'euros. Il est tout à fait justifié. Je suis très défavorable à ces amendements.

La commission rejette les amendements.

Elle rejette l'article 69.

Après l'article 69

Suivant l'avis du rapporteur spécial Paul Midy, la commission rejette l'amendement II-CF2578 de M. Laurent Wauquiez.

Amendement II-CF2540 de M. Guillaume Kasbarian

M. Guillaume Kasbarian (EPR). Cet amendement tronçonneuse vise à supprimer le chèque énergie, ce qui permettrait à l'État de réaliser une économie de 650 millions. En l'espèce, la tronçonneuse serait verte, puisque le chèque énergie est une subvention implicite à la consommation d'énergie. Dans un rapport de 2022, la Cour des comptes relevait déjà qu'il peut être utilisé indistinctement pour payer de l'électricité, du gaz, du fioul ou du charbon. Le Commissariat général au développement durable ajoute que 35 % des chèques énergie servent à financer du gaz ou du fioul domestique. L'OCDE et l'Agence européenne pour l'environnement jugent ces subventions dommageables à l'environnement. Enfin, l'Inspection générale des finances indique dans son rapport de mai 2025 que « le soutien à la consommation d'énergie va à l'encontre de la sobriété énergétique » et que « sans précision sur la nature de l'énergie, elle a un impact potentiellement défavorable à la biodiversité ».

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Je salue le souci de notre collègue pour la bonne gestion des deniers publics, mais j'émetts une demande de retrait. À défaut, avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le chèque énergie n'invite pas à consommer de l'énergie. La plupart de ses bénéficiaires ne sont pas propriétaires et ne peuvent donc pas décider de changer de mode de chauffage, de rénover leur logement ou de diminuer leur consommation. Cette aide permet uniquement à ces personnes de se chauffer l'hiver – mais visiblement, cela ne vous touche pas, monsieur Tronçonneuse !

Vous entendre défendre la suppression de ce petit geste de solidarité, c'est hallucinant. Si tous ceux qui n'ont pas les moyens de se chauffer vivaient dans le froid, cela ferait des économies, c'est sûr, mais enfin ! Il me semble que chacun, ici, est un minimum soucieux de partager les richesses. D'ailleurs, le chèque énergie existe depuis 2019 et vous ne l'avez pas supprimé : c'est bien qu'il y a un cœur qui bat chez quelques députés macronistes. Quelle est cette volonté subite de tronçonner les aides aux pauvres pour qu'ils ne puissent plus se chauffer en hiver ? C'est n'importe quoi.

M. Guillaume Kasbarian (EPR). Ce n'est pas une question de cœur : j'ai cité plusieurs sources très fiables et rationnelles qui se fondent sur des arguments écologiques pour appeler à la fin de la politique des chèques. Vous qui avez un cœur vert, vous devriez y être sensible.

La commission rejette l'amendement.

Contre l'avis du rapporteur spécial Tristan Lahais, la commission rejette l'amendement II-CF2654 de Mme Lisa Belluco.

Amendements II-CF2376 de Mme Lisa Belluco et II-CF2259 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Soucieux du bon usage de l'argent public et de l'entretien des réseaux ferroviaire, routier et fluvial, nous souhaitons interdire le financement de nouveaux grands projets et consacrer les faibles moyens disponibles à la fiabilisation des transports du quotidien et à l'entretien du réseau existant. Avis favorable à l'amendement II-CF2376.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendement II-CF391 de la commission des affaires économiques

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis. Je propose que le gouvernement transmette chaque année au Parlement, avant l'examen du budget, un rapport récapitulant les montants alloués aux politiques publiques dont le financement a été transféré du budget de l'État vers les CEE – c'est notamment le cas, cette année, de la rénovation thermique et de l'électrification des véhicules. Nous pourrions ainsi vérifier que les transferts ne se traduisent pas par des baisses de financement non souhaitées et disposer d'informations sur le bon usage des CEE ainsi que sur les fraudes associées, ce qui serait particulièrement utile en vue de l'examen du budget suivant.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Avis très favorable. Cela dissuadera certains de prétendre que des budgets baissent alors qu'ils augmentent.

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

Budget annexe Contrôle et exploitation aériens

Article 50 et état C : Crédits des budgets annexes

*La commission **adopte** les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens, **non modifiés**.*

Compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale

Article 51 et état D : Crédits des comptes d'affectation spéciale et des comptes de concours financiers

Amendements II-CF287 de M. Fabrice Brun et II-CF392 de la commission des affaires économiques (discussion commune)

M. Fabrice Brun (DR). Depuis le dernier PLF, le CAS Facé (compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*) est directement affecté au budget de l'État. Il s'agit pourtant d'un outil central pour financer les travaux de transformation des réseaux publics de distribution de l'électricité dans les zones rurales, d'où provient l'essentiel des énergies renouvelables. Il s'agit d'adapter nos réseaux électriques pour pouvoir y injecter ces énergies nouvelles.

Cet amendement d'appel vise donc à traduire notre volonté de sanctuariser le budget du CAS Facé. À titre d'exemple, l'Ardèche bénéficie chaque année d'une aide de 6 millions, qui engendre plus de 9 millions d'euros de travaux sur un total de 15 millions nécessaires à l'échelle du département.

M. Paul Midy, rapporteur spécial. Demande de retrait, ou avis défavorable.

La commission rejette l'amendement II-CF287 et adopte l'amendement II-CF392.

Elle adopte les crédits du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale modifiés.

*

* *

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Ademe

- Mme Patricia Blanc, directrice générale déléguée

Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF)

- M. Dominique Cap, maire de Plougastel, président des maires et présidents du Finistère
- Mme Charlotte de Fontaines, chargée des relations avec le Parlement

CFDT

- M. Dominique Vincent, secrétaire général UFETAM FGTE CFDT, secrétaire fédéral FGTE CFDT

Cerema

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

Caisse centrale de réassurance

- M. Édouard Vieillefond, directeur général

CGT

- M. Oliver Ledouble, secrétaire général du Syndicat National CGT Environnement,
- M. Vincent Vauclin, co-secrétaire adjoint de la CGT Environnement

Commissariat général au développement durable (pour le programme 159)

- Mme Amélie Coantic, directrice, adjointe du commissaire général au développement durable
- M. Thierry Courtine, chef du service de la recherche et de l'innovation
- M. Romain Duglué, chef du bureau des affaires budgétaires

France assureurs*

- M. Christophe Delcamp, directeur des assurances de dommages et responsabilités
- Mme Émilie Netter, directrice communication et affaires publiques
- M. Tarek Dehamnia, chargé de mission affaires publiques.

Force ouvrière

- M. Alexandre Bergougnou, secrétaire national collège des personnels exploitation DIR et VNF
- M. Olivier Gleizes, en charge des techniciens supérieurs du développement durable au SNP2E et représentant FO au Cerema
- M. Laurent Janvier, secrétaire fédéral de la FFETS-FO
- M. François Maurice, secrétaire national du SNITPECT-FO
- M. Luc Weinstein, représentant du SNITPECT-FO

Météo France

- Mme Virginie Schwarz, présidente-directrice générale
- Mme Jeanne Strausz, secrétaire générale

**Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature :
direction de l'eau et de la biodiversité (pour le programme 113)**

- M. Damien Lamotte, adjointe à la directrice de l'eau et la biodiversité
- Mme Fanny Cussin-Masset, adjointe au sous-directeur CASP

**Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature :
mission Performance (pour le programme 380)**

- Mme Sylvie Escande-Vilbois, responsable de la mission Performance
- Mme Christine Motard, adjointe auprès de la responsable de la mission Performance
- M. Elliot Combe-Mazeron, chef de projet Fonds vert auprès de la cheffe de mission Performance
- Mme Cathel Ribaute, chargée de mission budgétaire à la mission Performance

**Direction générale de la prévention des risques (pour le
programme 181)**

- Mme Régine Engström, adjointe au directeur général
- Mme Laure Dexcidieux, adjointe à la directrice des ressources et de la synthèse
- M. Nicolas Monié, chef du département de l'appui aux politiques de prévention
- M. Jérémy Debert, chef du bureau de l'action territoriale au département de l'appui aux politiques de prévention

Office français de la biodiversité

- M. Olivier Thibault, directeur général
- M. Denis Charissoux, directeur général

Secrétariat général du ministère de la Transition écologique (pour le programme 217)

- M. Guillaume Leforestier, secrétaire général
- M. Vincent Moreau, directeur des affaires financières
- M. Philippe Cuccuru, chef du service à la direction des ressources humains

SNE-FSU

- Mme Véronique Caraco-Giordano, secrétaire générale
- M. Guillaume Girard, secrétaire général adjoint
- M. Maxime Caillon, secrétaire général adjoint

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

CONTRIBUTIONS ÉCRITES REÇUES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX

Caisse centrale de réassurance

Départements de France

Direction du budget : 4^e sous-direction, en charge des budgets des transports, de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, de la transition énergétique, de l'égalité des territoires, et du logement et de la ville (responsable du programme 362)

France urbaine

I4CE*

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