



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° 17

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

Rapporteur spécial : M. MATTHIAS RENAULT

Député

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL	7
DONNÉES CLÉS	9
I. LE PROGRAMME 205 <i>AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE</i> : UNE RECHERCHE D'ÉCONOMIES BUDGÉTAIRES INDISCRIMINÉE QUI ABANDONNE LES PARTENAIRES DE L'ÉTAT DANS LEURS MISSIONS POURTANT ESSENTIELLES	10
A. PROLÉGOMÈNES : UNE HAUSSE DES CRÉDITS POUR DES RAISONS TECHNIQUES LIÉES AUX FONDS TRANSITANT PAR L'UNION EUROPÉENNE.....	10
1. L'évolution des crédits budgétaires : une hausse de 8 % en crédits de paiement...	10
2. L'évolution des fonds de concours : une hausse conséquente mais inexplicée....	11
B. LES DÉPENSES FISCALES : UN SOUTIEN INDISPENSABLE AUX ARMATEURS, DES ZONES D'OMBRE PERSISTANTES	11
1. Une dépense fiscale majeure : la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires	11
a. Un dispositif au coût variable.....	11
b. Un dispositif nécessaire pour préserver la compétitivité du pavillon français.....	12
c. Un dispositif nécessaire eu égard aux exigences de décarbonation du transport maritime....	12
d. Une contribution exceptionnelle des armateurs désormais éteinte.....	15
2. D'autres dépenses fiscales insuffisamment évaluées voire oubliées	15
a. La déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques : un dispositif insuffisamment évalué.....	15
b. L'exonération de l'accise sur les énergies pour les produits taxables en tant que carburant ou combustible et consommé pour les besoins de la navigation maritime : une qualification de dépense fiscale contestée	17
C. LES CRÉDITS DEMANDÉS : QUELQUES RÉDUCTIONS MALVENUES MASQUÉES PAR LES HAUSSES TECHNIQUES	18
1. L'action 1 <i>Surveillance et sûreté maritimes</i> : le sauvetage en mer face au défi de l'immigration incontrôlée et de ses adeptes	18

a. La Société nationale de sauvetage en mer : une crise de financements aggravée par les ravages de l’immigration incontrôlée	19
b. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage : des acteurs essentiels à soutenir face à l’extrême gauche	25
c. La signalisation maritime	26
2. L’action 2 <i>Emplois et formations maritimes</i> : le renoncement inavoué aux objectifs du Fontenoy du maritime	27
a. Présentation générale	27
b. L’École nationale supérieure maritime : un pourvoyeur de formations d’excellence, victime des renoncements de l’État	28
c. Les lycées professionnels maritimes	32
3. L’action 3 <i>Innovation et flotte de commerce</i> : un soutien économique à restaurer en faveur de la flotte de commerce	32
a. Présentation générale	32
b. Les exonérations de cotisations patronales : des évolutions majeures en 2025 aux répercussions funestes	33
4. L’action 4 <i>Action interministérielle de la mer</i> : des crédits stables à périmètre constant ..	35
a. La surveillance des activités maritimes	36
b. Le dispositif anti-pollution Polmar terre	37
5. L’action 5 <i>Soutien et systèmes d’information</i> : la forte baisse des dépenses de fonctionnement de l’administration	37
6. L’action 7 <i>Pêche et aquaculture</i> : des aides nécessaires face aux ravages de l’écologie punitive	38
a. Un secteur confronté à de multiples défis	38
b. Les aides découlant de la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne	40
c. Les aides liées à des crédits transitant par l’Union européenne	43
7. L’action 8 <i>Planification et économie bleue</i> : une existence questionnable depuis la suppression du fonds d’intervention maritime	45
II. LES FINANCEMENTS DE L’ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES EN CHUTE DRASTIQUE QUI METTENT À MAL LA COMPÉTITIVITÉ ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS	45
A. DEUX SOUS-ACTIONS POUR DEUX VOIES DE FINANCEMENT	45
B. LES PORTS : UNE MÊME APPELLATION, DES RÉGIMES JURIDIQUES DISTINCTS	46
C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : UN NOUVEL EFFORT CONSÉQUENT DEMANDÉ AUX PORTS	46
1. La chute des crédits en faveur du dragage	46
a. Une opération essentielle normalement financée par l’État	46
b. Un taux de couverture des dépenses par l’État réduit de moitié depuis 2019	47
c. Une évolution de la réglementation renchérissant également les dépenses de dragage	48

2. Une nouvelle action : la pénibilité portuaire.....	48
D. LES FONDS DE CONCOURS : LE SOUTIEN APPORTÉ AUX PORTS FACE AUX DÉFIS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA CONCURRENCE EUROPÉENNE.....	49
1. Une évolution absconse	49
2. Le soutien à la transition écologique des ports	49
3. Le soutien à la compétitivité des ports.....	49
4. Une budgétisation contestable	50
a. Un intermédiaire critiqué : l'Agence de financement des infrastructures de transport de France	50
b. L'engagement du rapporteur spécial	51
c. Une suppression consensuelle	51
EXAMEN EN COMMISSION	53
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL	119

Cette année, le projet de loi de finances 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 77 %.

PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

L'évolution des crédits couverts par le rapport spécial *Affaires maritimes* s'explique essentiellement par l'augmentation des crédits alloués à l'action 7 *Pêche et aquaculture*, pour des raisons techniques liées aux fonds européens qui sont développées dans le présent rapport spécial.

La quasi-stabilité des crédits de l'action 43 *Ports* masque quant à elle des mouvements de crédits significatifs, à savoir :

– 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, la mise en place 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 sur les 20 prochaines années.

Le coût de la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires, principale dépense fiscale rattachée au programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, est évalué à 0,62 milliard d'euros en 2026, contre 1,38 milliard d'euros en 2025.

Le rapporteur spécial rappelle son soutien à cette modalité spécifique de taxation des entreprises de transport maritime, car il estime nécessaire de défendre le pavillon français dans un univers très concurrentiel et alors qu'il est facile de changer de pavillon.

Le rapporteur spécial est défavorable à l'adoption des crédits pour une raison majeure, à savoir 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. Il rappelle que la SNSM accomplit des missions cruciales de sauvetage en mer, et qu'**il s'agit d'une association apolitique qui, contrairement à d'autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, se borne à sauver des vies en mer sans poursuivre des objectifs immigrationnistes.**

Il estime que **la SNSM mérite d'autant plus un soutien de l'État qu'elle doit subir comme tous les Français les conséquences funestes de l'immigration incontrôlée.** Il ne serait ainsi pas rare que les étrangers secourus en mer soient munis de couteaux, qu'ils se battent entre eux et qu'ils refusent, lorsqu'il s'agit de femmes, d'être pris en charge par des hommes, en invoquant des raisons religieuses. Ce contexte difficile d'exercice des missions de la SNSM rend d'autant moins compréhensible à ses yeux le défaut de soutien de l'État.

Pour toutes ces raisons, si le rapporteur spécial est conscient que le contexte budgétaire justifie certaines économies, y compris sur les crédits dont il est rapporteur spécial, il appelle à agir avec discernement. L'insuffisante subvention à la SNSM lui paraît inacceptable et de nature, à elle seule, à justifier son opposition à l'ensemble des crédits relatifs aux affaires maritimes.

Au demeurant, il remarque aussi que **la stabilisation du plafond d'emplois de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) ne lui permettra pas d'atteindre l'objectif du Fontenoy du maritime** : un doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés en 2027 par rapport à 2021. **Le rapporteur spécial appelle le Gouvernement à reconnaître publiquement l'abandon dudit objectif**, plutôt que de le présenter comme maintenu sans donner à l'ENSM les moyens idoines.

Le rapporteur spécial tient également à apporter son soutien aux agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) face aux intimidations judiciaires des associations immigrationnistes d'extrême gauche. Les agents des CROSS seraient en effet confrontés à des procès incessants d'associations telles que Utopia 56, largement subventionnée par l'État, et par ailleurs visée par des enquêtes pénales à la suite d'appels téléphoniques effectués par ses membres propageant de fausses informations.

Enfin, **le rapporteur spécial se réjouit du rétablissement des exonérations de cotisations patronales pour l'ensemble des entreprises de transport maritime**, adopté par voie d'amendement en séance au projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2026. Il souligne que les crédits couvrant le coût de ce rétablissement, estimé à une dizaine de millions d'euros, devront être ouverts au programme 205 au cours de la discussion budgétaire.

DONNÉES CLÉS

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES PROGRAMMES 205 ET 203 (ACTION 43)

(en millions d'euros)

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025-2026	LFI 2025	PLF 2026	Évolution 2025-2026
Programme 205 <i>Affaires maritimes, pêche et aquaculture</i>	253	290	15 %	269	290	8 %
Programme 203 action 43 <i>Ports</i>	82	87	6 %	82	87	6 %
Total	336	378	13 %	351	377	7 %

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

Ces crédits ont été rejetés par la commission des finances.

I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE : UNE RECHERCHE D'ÉCONOMIES BUDGÉTAIRES INDISCRIMINÉE QUI ABANDONNE LES PARTENAIRES DE L'ÉTAT DANS LEURS MISSIONS POURTANT ESSENTIELLES

A. PROLÉGOMÈNES : UNE HAUSSE DES CRÉDITS POUR DES RAISONS TECHNIQUES LIÉES AUX FONDS TRANSITANT PAR L'UNION EUROPÉENNE

1. L'évolution des crédits budgétaires : une hausse de 8 % en crédits de paiement

Les crédits du programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* sont proposés, pour 2026, à 290 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE), soit + 15 %, et 290 millions d'euros en crédits de paiement (CP), + 8 %.

Cette évolution s'explique essentiellement par l'augmentation des crédits alloués à l'action 7 *Pêche et aquaculture* (+ 47 millions d'euros en AE et + 28 millions d'euros en CP), pour des raisons techniques liées aux fonds transitant par l'Union européenne, à savoir :

– d'une part, la volonté de « *sécuriser la programmation sur les deux dernières années d'engagement du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) (1)* » ;

– d'autre part, la création d'une enveloppe de 19 millions d'euros en AE et CP destinée à « *permettre le financement, dans des délais évitant le paiement de pénalités, des refus d'apurement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) (2)* ».

Ces deux éléments sont précisés dans la sous-partie du présent rapport spécial relative à l'action 7.

Sur l'action 3 *Innovation et flotte de commerce*, la baisse modérée des crédits demandés (– 4 %) masque deux logiques contradictoires :

– D'une part, la non-reconduction des 14 millions d'euros budgétés l'an dernier pour couvrir les versements du dispositif temporaire de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM) (3) au titre du second semestre 2024 ;

(1) Le FEAMPA, couvrant la période 2021-2027, est un fonds européen distribué par appels à projets, conçu pour accompagner l'adaptation de la pêche et de l'aquaculture vers un développement économique durable.

(2) Il s'agit du prédécesseur du FEAMPA, couvrant la période 2014-2020.

(3) Le SEAM était un dispositif d'aide mis en place pendant la crise sanitaire consistant en le remboursement à certains armateurs des cotisations sociales versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale.

— D'autre part, la revalorisation des dispositifs d'aide à la flotte de commerce (soit les exonérations de cotisations patronales), portés de 60 millions d'euros à 70 millions d'euros pour 2026.

Il faut enfin noter la baisse de 3 millions d'euros de la subvention pour charges de service public (SCSP) attribuée à l'École nationale supérieure maritime (ENSM) sur l'action 2 *Emplois et formations maritimes* ainsi que, sur l'action 1 *Surveillance et sûreté maritimes*, la nouvelle baisse de la subvention de la SNSM, s'ajoutant à la forte diminution intervenue l'an dernier.

2. L'évolution des fonds de concours : une hausse conséquente mais inexploquée

Ces crédits devraient être complétés par 15 millions d'euros de fonds de concours en AE et en CP (+ 24 %). Peu d'informations sont fournies quant à cette hausse, répartie entre + 2 millions d'euros sur l'action 4 *Action interministérielle de la mer* et + 1 million d'euros sur l'action 7 *Pêche et aquaculture*. La DGAMPA explique même dans sa réponse au questionnaire budgétaire, s'agissant de la première de ces deux actions, qu'« aucune évolution n'est prévue entre les deux années », ce qui est démenti dans le présent projet.

B. LES DÉPENSES FISCALES : UN SOUTIEN INDISPENSABLE AUX ARMATEURS, DES ZONES D'OMBRE PERSISTANTES

1. Une dépense fiscale majeure : la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires

a. Un dispositif au coût variable

Le programme 205 porte une dépense fiscale majeure⁽¹⁾ : la « détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage⁽²⁾ de leurs navires »⁽³⁾, souvent appelée « taxe au tonnage ».

Les entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour au moins 75 % de l'exploitation de navires de commerce peuvent opter pour ce mode de taxation. Leur impôt sur les sociétés est alors calculé sur la base du tonnage des navires qu'elles exploitent, indépendamment du bénéfice réel réalisé. L'option est choisie pour une durée de dix ans.

Le coût de la dépense fiscale est évalué pour 2026 à 620 millions d'euros. Il se caractérise par de fortes variations d'une année à l'autre.

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

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

(3) N° 320119.

**COÛT POUR L'ÉTAT DE LA DÉTERMINATION DU RÉSULTAT IMPOSABLE DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT MARITIME EN FONCTION DU TONNAGE DE LEURS
NAVIRES**

(en millions d'euros)

	2020	2021	2022	2023	2024	Évaluation 2025	Évaluation 2026
Coût	52	395	3 815	5 615	625	1 435	620

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

b. Un dispositif nécessaire pour préserver la compétitivité du pavillon français

L'objectif de ce dispositif est, en rendant les armateurs français plus compétitifs, de soutenir l'emploi français face à la forte concurrence internationale. Partageant ces objectifs, **le rapporteur spécial soutient la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires** et l'a défendue en commission des finances.

La position du rapporteur spécial en faveur de la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires

« Il faut veiller à défendre le pavillon français dans un univers très concurrentiel et alors qu'il est très facile de changer de pavillon – cela prend moins de vingt-quatre heures. Cette activité exige des investissements colossaux – d'autres sont d'ailleurs prévus pour la décarbonation. Par ailleurs, elle est cyclique. Les bénéficiaires ont été très importants en 2023 et en 2024, ce qui a justifié l'adoption d'une contribution exceptionnelle l'année dernière. Mais pour 2026, c'est un déficit qui est prévu. Dans ce cas, la taxe au tonnage, contrairement au régime de l'impôt sur les sociétés, permet de maintenir des rentrées fiscales.

« Nous sommes donc défavorables à la remise en cause de cette taxation particulière, d'autant qu'elle est appliquée quasiment partout dans le monde. »

Source : intervention du rapporteur spécial (commission des finances, compte rendu de la réunion du mardi 21 octobre 2025 à 14 heures 30, p. 27).

c. Un dispositif nécessaire eu égard aux exigences de décarbonation du transport maritime

i. Des objectifs ambitieux

La détermination du résultat imposable en fonction du tonnage permet aux armateurs de dégager des ressources pour investir dans leur nécessaire décarbonation, pour laquelle des cibles ambitieuses ont été fixées aux niveaux international et européen.

Les obligations européennes et internationales en matière de décarbonation du transport maritime

« En juillet 2023, une stratégie révisée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été adoptée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires ; cette révision a fixé l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes provenant des navires avant ou vers 2050.

« Dans le cadre du train de propositions visant à concrétiser le pacte vert pour l'Europe, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une série de mesures en 2023 visant à ce que le secteur du transport maritime contribue aux ambitions de l'Union en matière de climat. Il s'agit notamment de la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE) ⁽¹⁾, qui, depuis le 1^{er} janvier 2024, couvre également les émissions de CO₂ des grands navires entrant dans les ports de l'UE, quel que soit leur pavillon, et du règlement *FuelEU Maritime* ⁽²⁾ qui, à partir de 2025, permettra de réduire progressivement l'intensité des gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires, au fil du temps.

« Les voyages ayant fait l'objet d'une surveillance pour l'année de déclaration 2023 ont entraîné l'émission de 126,7 millions de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. Ces émissions étaient inférieures de 7,9 % à celles déclarées en 2022.

« En 2023, la grande majorité des types de navires ont déclaré des émissions inférieures à celles de 2022, ce qui reflète la baisse des niveaux d'activité observée dans la plupart des sous-secteurs de l'industrie maritime. Cette baisse s'explique en grande partie par une diminution du volume de marchandises traitées dans les ports de l'UE (- 3,9 % par rapport à 2022), principalement en raison des restrictions imposées au transport de marchandises avec la Russie. »

Source : rapport 2024 de la Commission européenne sur les émissions de CO₂ du transport maritime, 12 février 2025, pp. 2-4.

ii. Une promesse reniée

Le rapporteur spécial déplore cependant que l'État soit revenu sur la promesse formulée par le Premier ministre François Bayrou d'une affectation des recettes issues du transport maritime à la décarbonation de ce même transport. Les recettes dont il est ici question sont celles dont s'acquittent les entreprises de transport maritime dans le cadre du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne (SEQE). Dans ce cadre, pour certaines activités polluantes, une obligation d'achat de quotas carbone est prévue, le nombre de quotas délivrés par les autorités européennes diminuant progressivement afin d'inciter les industries polluantes à effectuer leur transition écologique.

Le Premier ministre François Bayrou avait écrit en mai 2025 : « *Notre économie bleue doit se « verdier », 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*

(1) Par la directive (UE) 2023/959 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

(2) Règlement (UE) 2023/1805 (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

générés par le marché carbone européen maritime pourront être mobilisés en 2026 afin de participer à cet effort de décarbonation »⁽¹⁾. Il avait ensuite été conclu encore plus explicitement : « *Le Comité interministériel de la mer (Cimer) décide qu'une partie des revenus générés par le produit de l'ETS⁽²⁾ maritime, ainsi que par les éventuelles pénalités applicables dans le dispositif FuelEU, sera mobilisée pour la décarbonation du secteur maritime, à hauteur des montants collectés au titre de l'année passée* »⁽³⁾.

Or, il appert qu'**aucun crédit ne figure dans le présent projet malgré cet engagement écrit de l'État**. Au-delà du respect de la parole donnée, cette absence pose la question de la capacité des armateurs à financer la transition écologique du transport maritime. La prédécesseure du rapporteur spécial, membre du groupe Renaissance, avait ainsi écrit : « *D'après les chiffres [que les armateurs] ont communiqué à la rapporteure spéciale, " les besoins de financement pour le renouvellement de 90 % de la flotte de commerce existante sous pavillon français dans les 10 prochaines années sont estimés entre 14 et 18 milliards d'euros selon les technologies utilisées, soit entre 1,5 et 2 milliards d'euros par an. À cela doivent s'ajouter les investissements nécessaires pour le renouvellement de la flotte française sous pavillon étranger (environ 1 000 navires). Plus largement, le coût de la transition est estimé entre 75 et 110 milliards d'euros sur la période 2023-2050 pour l'ensemble des acteurs de la filière française "* »⁽⁴⁾.

D'après les personnes auditionnées par le rapporteur spécial, les projets de décarbonation seraient bien identifiés ; il ne manquerait plus que leur financement.

Même le Président de la République s'est exprimé en faveur du respect de la parole donnée : « *Je veux le dire très clairement, je souhaite que les budgets prévus soient bien dégagés, car nous ne pouvons pas laisser nos industriels sans soutien financier. Et ce qui avait été acté au Cimer, il est important que cela puisse être pleinement décliné* »⁽⁵⁾.

Pour toutes ces raisons, **le rapporteur spécial appelle au respect des engagements pris lors du Cimer d'affecter à la décarbonation du transport maritime les recettes issues de la taxation européenne de ce même secteur**.

(1) *Secrétariat général de la mer*, « dossier de presse du Comité interministériel de la mer 2025 », partie « éditorial du Premier ministre », 27 mai 2025, p. 5.

(2) *Soit le marché carbone européen*.

(3) *Secrétariat général de la mer*, « dossier de presse du Comité interministériel de la mer 2025 », 27 mai 2025, p. 13.

(4) *Rapport spécial n° 1745, annexe 18 de Mme Christine Decodts sur le projet de loi de finances pour 2024*, 14 octobre 2023, p. 13.

(5) *Présidence de la République*, « discours du Président de la République à l'occasion des Assises de l'économie de la mer », 5 novembre 2025, p. 5.

d. Une contribution exceptionnelle des armateurs désormais éteinte

L'article 50 de la LFI 2025⁽¹⁾ a instauré pour un an une contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime. Pour les entreprises qui ont opté pour la taxation au tonnage et qui réalisent un chiffre d'affaires annuel supérieur à 1 milliard d'euros, une taxation de leur résultat d'exploitation sera appliquée à un taux de 12 % sur le seul exercice 2025⁽²⁾, pour un rendement attendu de 500 millions d'euros⁽³⁾.

Le présent projet ne prévoit pas de reconduction de cette contribution exceptionnelle en 2026. La commission des finances⁽⁴⁾ comme l'Assemblée en séance⁽⁵⁾ ont rejeté des amendements (auxquels s'est opposé le rapporteur spécial à titre personnel) proposant son rétablissement.

2. D'autres dépenses fiscales insuffisamment évaluées voire oubliées

a. La déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques : un dispositif insuffisamment évalué

La déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques est une dépense fiscale⁽⁶⁾ rattachée au programme 205.

(1) Issu de l'article 12 du PLF.

(2) Le dispositif de la loi de finances diffère en cela significativement de celui initialement envisagé dans le PLF.

(3) Rapport n° 873 de MM. David Amiel et Jean-François Husson fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi de finances pour 2025, 31 janvier 2025, p. 46.

(4) N° I-CF1129, compte rendu de la réunion du mardi 21 octobre 2025 à 14 heures 30, pp. 49-50.

(5) N° 3301, compte rendu des débats de la deuxième séance du vendredi 14 novembre 2025.

(6) N° 230103.

Une déduction en faveur de la transition écologique des navires

« L'article 39 *decies* C du CGI, introduit en loi de finances pour 2019 ⁽¹⁾ puis modifié en loi de finances pour 2020 ⁽²⁾, en loi de finances pour 2022 ⁽³⁾, en loi de finances pour 2024 ⁽⁴⁾ et en loi de finances pour 2025 ⁽⁵⁾, prévoit un dispositif exceptionnel de déduction afin d'inciter les propriétaires de navires et de bateaux de transport de marchandises ou de passagers à investir dans des équipements de propulsion plus respectueux de l'environnement. Il s'agit d'un suramortissement de nature uniquement fiscale, et non comptable, qui s'ajoute à la déduction pratiquée au titre de l'amortissement.

« Cette déduction fiscale [à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu] s'applique aux entreprises qui acquièrent ou louent un ou plusieurs biens éligibles en vue d'en équiper un navire ou un bateau de transport de marchandises ou de passagers éligible.

« La déduction s'applique aux investissements éligibles équipant des navires armés au commerce ⁽⁶⁾ battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne (UE) ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE).

« La déduction s'applique également aux investissements réalisés dans des bateaux ⁽⁷⁾ de transport de marchandises naviguant dans les eaux intérieures. »

Source : rapport d'information n° 1888 de M. Charles de Courson sur l'application des mesures fiscales, 30 septembre 2025, p. 38.

Cette dépense fiscale, mentionnée dans la documentation budgétaire, n'y est cependant pas évaluée, et son utilité ne semble pas avérée.

(1) Article 56 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019.

(2) Article 48 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020.

(3) Article 25 de la loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

(4) Article 42 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

(5) Article 51 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.

(6) Les navires armés au commerce sont ceux qui sont exploités exclusivement dans un but lucratif et dont l'équipage est composé de professionnels. Il s'agit de navires affectés au transport de marchandises ou de passagers, à la fourniture de services ou à la recherche. Les navires armés à la pêche, à la culture marine ou à la plaisance non professionnelle sont, en revanche, exclus de cette catégorie et donc de l'avantage fiscal.

(7) Un navire est un bâtiment destiné à la navigation sur mer ; un bateau est destiné à la navigation fluviale.

Le manque d'informations sur le coût et l'efficacité de la déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques

« En raison des nombreuses modifications apportées à ce suramortissement depuis 2020, et de son impact potentiel sur la décarbonation du transport maritime, le rapporteur général a souhaité disposer d'une évaluation de celui-ci. Aussi a-t-il interrogé le ministère de l'économie et des finances sur le nombre d'entreprises bénéficiaires, leur nationalité et les types d'équipements concernés par année depuis sa création, ainsi que sur le coût et l'impact environnemental de ce dispositif.

« Aucune donnée précise ne lui a été transmise. Il lui a seulement été indiqué :

– que le coût budgétaire était « *négligeable* » ;

– et que « *le dispositif démarre progressivement, quelques projets bénéficiant du suramortissement* ». Les solutions véliques seraient « *assez prisées et prometteuses en termes de résultats* ».

« Le rapporteur général s'étonne que le nombre de bénéficiaires ne puisse lui être transmis, alors qu'on lui indique dans le même temps que « *quelques projets bénéficient du suramortissement* », notamment des projets impliquant une propulsion vélique. L'administration fiscale semble disposer de données qu'elle ne souhaite pas transmettre.

« Le rapporteur général ne peut que conclure à l'absence d'évaluation du dispositif, notamment quant à son efficacité. »

Source : rapport d'information n° 1888 de M. Charles de Courson sur l'application des mesures fiscales, 30 septembre 2025, p. 41.

b. L'exonération de l'accise sur les énergies pour les produits taxables en tant que carburant ou combustible et consommé pour les besoins de la navigation maritime : une qualification de dépense fiscale contestée

Dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial tient à rappeler les observations qu'il avait formulées lors du dernier Printemps de l'évaluation.

Une dépense fiscale absente de la documentation budgétaire

« Les pêcheurs jouissent d'une exonération de l'accise sur les énergies ⁽¹⁾. Étrangement, cette exonération ne semble pas mentionnée par les documents annexés au projet de loi de finances (PLF) ⁽²⁾ comme une dépense fiscale, alors que c'est par exemple le cas de celle dont bénéficie le transport fluvial ⁽³⁾. Mentionner ce soutien comme une dépense fiscale permettrait d'en connaître le coût, même si, n'étant pas spécifique aux pêcheurs mais englobant l'ensemble de la « navigation maritime à des fins commerciales ou pour les besoins des autorités publiques », il ne serait pas possible de déduire de ce chiffre la part dont bénéficient les pêcheurs.

« Le rapporteur spécial propose donc de compléter la liste des dépenses fiscales, dans un souci de transparence budgétaire. Il remarque au demeurant qu'il s'agissait d'une recommandation portée par l'un de ses prédécesseurs ⁽⁴⁾.

« Recommandation n° 1 (*Gouvernement*) : Ajouter l'exonération de l'accise sur les énergies dont bénéficient les pêcheurs à la liste des dépenses fiscales établie par la documentation budgétaire et la rattacher au programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. »

Source : rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, pp. 18-19.

Le rapporteur spécial a interrogé la DGAMPA sur l'absence dans la documentation budgétaire de cette exonération. Il appert que son caractère de dépense fiscale est questionné par l'administration. Dans la mesure où elle découle d'une obligation communautaire ⁽⁵⁾, la direction de la législation fiscale a estimé que « *cette disposition n'est donc pas une dérogation à une norme* », et que par conséquent « *elle n'est pas considérée comme une dépense fiscale* ».

C. LES CRÉDITS DEMANDÉS : QUELQUES RÉDUCTIONS MALVENUES MASQUÉES PAR LES HAUSSES TECHNIQUES

1. L'action 1 *Surveillance et sûreté maritimes* : le sauvetage en mer face au défi de l'immigration incontrôlée et de ses adeptes

L'action 1 *Surveillance et sûreté maritimes* finance les missions régaliennes d'organisation du sauvetage en mer, de contrôle de la sécurité à bord des navires et de maintenance des phares et balises.

(1) Article L. 312-48 et troisième alinéa de l'article L. 312-55 du code des impositions sur les biens et services.

(2) Évaluation des voies et moyens, tome II : dépenses fiscales et projet annuel de performances (PAP) de la mission Écologie, développement et mobilités durables.

(3) N° 800117, Évaluation des voies et moyens, tome II : dépenses fiscales p. 174.

(4) Rapport spécial n° 4524, annexe 16 de M. Saïd Ahamada sur le projet de loi de finances pour 2022, 7 octobre 2021, p. 17.

(5) c) de l'article 14 de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Les crédits de cette action sont demandés dans le présent projet à hauteur de 32,4 millions d’euros en AE et 33,8 millions d’euros en CP, en baisse de 1 % en AE et en augmentation de 3 % en CP.

Ces crédits devraient en outre être complétés par des fonds de concours à hauteur de 10 millions d’euros, évaluation reconduite ⁽¹⁾.

a. La Société nationale de sauvetage en mer : une crise de financements aggravée par les ravages de l’immigration incontrôlée

i. Une association essentielle

La SNSM est une association reconnue d’utilité publique qui est un partenaire de l’État dans ses missions de secours en mer ⁽²⁾. Elle intervient tant par ses nageurs sauveteurs sur les zones de plage que par ses sauveteurs embarqués en mer. Héritière d’une haute tradition de solidarité des gens de mer, elle prend part à près de la moitié des opérations de recherche et de sauvetage coordonnées par les CROSS, ce qui a représenté 4 143 interventions en 2025, à la date du 25 août. Chaque année, les sauveteurs de la SNSM secourent plus de 10 000 personnes au large et en secourent ou soignent plus de 20 000 sur les plages et dans le cadre des opérations de sécurité civile.

Le président de la SNSM a précisé, lors de son audition par le rapporteur spécial, que la principale période de sollicitation des sauveteurs de l’association s’était élargie : il y a quelques années cette période s’étendait de juillet à août mais elle dure aujourd’hui de juin à septembre. D’après les premières estimations disponibles, l’activité de la SNSM devrait continuer à croître de 10 % en 2025 par rapport à 2024.

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

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

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

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

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

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

Les moyens de la Société sont matériels et humains : 785 embarcations pour le sauvetage et la formation, 11 000 bénévoles et 134 salariés travaillant dans 206 stations de sauvetage implantées sur le littoral.

ii. Des besoins de financement conséquents

La SNSM fait face à plusieurs défis financiers majeurs :

– **Elle est confrontée à des besoins d’investissements importants en raison du vieillissement de sa flotte** et de la nécessité de parfaire ses infrastructures à terre, afin à la fois d’améliorer les conditions de travail des sauveteurs en mer et de pouvoir être plus réactive au déclenchement d’une alerte ;

– Ce besoin d’investissement est conjugué à un désengagement croissant des collectivités territoriales dans le financement des investissements de la SNSM, qui compromet le renouvellement de sa flotte, et plus largement, la continuité de ses missions opérationnelles ;

– Enfin, le prix des navires de sauvetage a doublé en sept ans.

**RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER EN 2025**

(en millions d’euros)

	Montant
Navires	19,6
Autres investissements dans les structures locales (essentiellement immobiliers)	5
Siège (système informatique et véhicules)	2,1
Total	26,7

Source : réponse de la SNSM au questionnaire d’audition du rapporteur spécial.

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

● *Un éventail de recettes diverses*

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

ÉVOLUTION DES FINANCEMENTS DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

(en millions d'euros)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ⁽¹⁾	2026 ⁽²⁾
Subvention de l'État (programme 205)	6	10,3	10,3	10,3	10	7,8	7,6
Fraction du produit de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer	–	–	– ⁽³⁾	0,5	0,8	1,4	1,8
Fraction du produit de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP)	0,4	0,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
<i>Sous-total du soutien de l'État</i>	<i>6,4</i>	<i>10,5</i>	<i>14,2</i>	<i>14,7</i>	<i>14,7</i>	<i>13,1</i>	<i>13,3</i>
Autres soutiens publics (dont collectivités territoriales)	2,3	2,3	1,1	1,8	1,7	1,7	À déterminer
Financements privés (dons, legs et mécénat)	17,3	21	30,8	37,8	37,5	35,7	À déterminer
Recettes pour des prestations réalisées ou des marchandises vendues	21	21,2	11,8	8,5	9,5	8,3	À déterminer
Autres produits liés à la générosité du public	–	–	–	3,7	3,8	3,8	À déterminer
Total	47	55	58	66,5	67,2	62,6	À déterminer

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

Le rapporteur spécial constate qu'au total, en dépit des arguments fréquemment avancés par le Gouvernement, le soutien de l'État est sur une tendance à la baisse, en chute de 10 % entre 2024 et 2026.

- *Les subventions des collectivités territoriales*

La SNSM a évoqué auprès du rapporteur spécial une baisse préoccupante du soutien que lui apportent les collectivités territoriales. La DGAMPA a confirmé au rapporteur spécial cette tendance.

(1) Budget révisé fourni par la SNSM à la DGAMPA, lors du comité de suivi 2025 (4 juin 2025).

(2) Budget révisé fourni par la SNSM à la DGAMPA, lors du comité de suivi 2025 (4 juin 2025).

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

La baisse du soutien des collectivités territoriales à la Société nationale de sauvetage en mer

« Lors du comité annuel de suivi [avec] la SNSM tenu le 4 juin 2025, la SNSM a confirmé le constat d'une réduction des contributions des collectivités dans les programmes d'acquisition de moyens nautiques. À titre d'illustration, le président a notamment précisé que tous les départements [méridionaux de la région] Aquitaine se sont retirés des investissements SNSM (les régions continuent), [tandis que] les autres « plafonnent drastiquement » leurs contributions.

« Le taux de prise en charge par les collectivités territoriales des investissements sur les moyens nautiques est aujourd'hui de 34 % alors qu'il était usuellement de 50 % depuis de nombreuses années (25 % en provenance des régions, 25 % des départements et 50 % à la charge de l'association). »

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire d'audit du rapporteur spécial.

Face à cette situation budgétaire particulièrement alarmante, le conseil d'administration de la SNSM a été contraint d'adopter un plan d'austérité qui se traduit par une réduction des dépenses de fonctionnement de l'association, une réduction du nombre et de la taille des navires composant sa flotte, le choix de la réparation des navires existants plutôt que de l'achat de nouveaux ainsi que le lissage de ses investissements dans le temps. Les conséquences de ce plan d'austérité se verront à moyen terme ; elles risquent d'entraver les opérations de sauvetage conduites par l'association.

D'après son président, **les investissements de la SNSM chuteront ainsi de 44 % en 2026**, passant de 26,7 millions d'euros en 2025 à 15 millions d'euros en 2026. La trésorerie de l'association a également été ponctionnée et va par conséquent fortement décroître en 2025, passant de 40 millions l'an dernier à 9 millions d'euros prévus à la fin de l'année, soit l'équivalent de deux mois de fonctionnement de l'association, ce qui paraît très insuffisant au vu de l'incertitude pesant sur ses ressources et du caractère imprévisible de son activité. Le président de la SNSM a en outre alerté sur la situation particulièrement préoccupante dans les départements et collectivités d'outre-mer, dans lesquels plus aucune collectivité ne participerait au financement de ses investissements.

● *Les taxes affectées*

Le législateur a assuré à la société l'affectation d'une fraction de deux recettes fiscales : la TAEMUP ⁽¹⁾ et 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 ⁽²⁾.

(1) Articles L. 423-4 et suivants du code des impositions sur les biens et services.

(2) Article 1519 B du code général des impôts.

La TAEMUP, à laquelle sont assujettis les navires de plaisance, devrait rapporter entre 3,9 ⁽¹⁾ et 4,17 ⁽²⁾ millions d'euros à la SNSM en 2026 ⁽³⁾.

Dans le cas de la seconde de ces taxes, seule une fraction correspondant à 5 % du produit est affectée à la SNSM ⁽⁴⁾. Cette fraction devrait s'élever à 1,8 million d'euros en 2026, la croissance par rapport à 2025 s'expliquant par la mise en service prévue d'un nouveau champ d'éoliennes en mer.

Afin de soutenir les sauveteurs en mer face aux difficultés auxquelles ils sont confrontés, le rapporteur spécial a déposé un amendement rehaussant la part de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer affectée à la SNSM, sans coût pour l'État puisque celle-ci serait compensée par une baisse concomitante de la part affectée à l'Office français de la biodiversité ⁽⁵⁾.

● *La subvention pour charges de service public versée par l'État : une baisse certes minime en 2026 mais qui la fixe à un niveau largement inférieur à celui auquel l'État s'était engagé*

La SCSP de la SNSM a diminué de 25 % en 2025 pour s'établir à 7,85 millions d'euros, alors même que l'association avait signé avec l'État, en juin 2024, une convention trisannuelle dans laquelle ce dernier s'était engagé à maintenir, jusqu'en 2027, la SCSP à son niveau de 2024, soit 10,5 millions d'euros avant mise en réserve et 10 millions d'euros après. Pour 2026, la subvention, à nouveau revue à la baisse, s'élèverait à 7,62 millions d'euros, soit une baisse de 27 % par rapport à 2024 et aux engagements qui avaient été pris.

Interrogé par le rapporteur spécial sur la nouvelle baisse de la subvention prévue par le présent projet, le président de la SNSM estime qu'elle « *n'aura pas d'influence sur l'équilibre financier* » de la Société, mais appelle à une visibilité et une stabilité accrues afin de lui permettre de réaliser une « *planification pluriannuelle solide de ses investissements* ».

(1) Chiffre de la DGAMPA en réponse au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

(2) Ligne 122 du tableau au I. de l'article 36 du PLF (le rendement prévisionnel étant équivalent au plafond d'affectation).

(3) I. de l'article 36 du PLF.

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

(5) Amendement n° 366.

**L'engagement de l'État sur la subvention versée
à la Société nationale de sauvetage en mer**

« L'État et la SNSM s'engagent dans une démarche partenariale réaffirmée autour des axes déclinés ci-dessous.

« L'État renforce son soutien financier à la SNSM pour l'accompagner dans son processus de modernisation sans porter atteinte à son autonomie. À cette fin, la participation au budget de l'association est augmentée de 4,5 millions d'euros, portant ainsi la subvention annuelle à 10,5 millions d'euros avant réserve. »

Source : ministère de la mer et SNSM, « feuille de route partenariale État-SNSM : engagement pour les sauveteurs en mer », 12 décembre 2020, p. 1.

iv. L'avis du rapporteur spécial : un engagement de l'État à honorer face aux défis financier et migratoire auxquels l'association est confrontée

Le rapporteur spécial note que l'engagement de l'État portait sur la seule subvention allouée à la SNSM, sans qu'eussent été évoquées dans la feuille de route susmentionnée les taxes affectées. **Il s'agit donc d'une promesse, formalisée par écrit, sur laquelle le Gouvernement est revenu.**

Le rapporteur spécial désapprouve le fait que l'État trahisse ses engagements alors même que la SNSM est confrontée à plusieurs défis financiers. Il rappelle que la SNSM accomplit des missions cruciales de sauvetage en mer ; la soutenir ne relève pas d'une œuvre de charité mais est la conséquence des missions de service public qu'elle effectue pour le compte de l'État. De surcroît, il s'agit d'une association apolitique qui, contrairement à d'autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, **se borne à sauver des vies en mer sans poursuivre des objectifs immigrationnistes.**

Le rapporteur spécial estime que **la SNSM mérite d'autant plus un soutien de l'État qu'elle doit subir comme tous les Français les conséquences funestes de l'immigration incontrôlée.** Il ne serait ainsi pas rare que les étrangers secourus en mer soient munis de couteaux, qu'ils se battent entre eux et qu'ils refusent, lorsqu'il s'agit de femmes, d'être pris en charge par des hommes, en invoquant des raisons religieuses.

Pour toutes ces raisons, **le rapporteur spécial ne comprend pas que le Gouvernement sacrifie la sécurité des Français sur l'autel de la rigueur budgétaire.** Il est conscient que le contexte budgétaire justifie des efforts d'économies, y compris sur les crédits qu'il rapporte. Toutefois, l'insuffisance de la subvention à la SNSM lui paraît inacceptable et de nature, à elle seule, à justifier son opposition à l'ensemble des crédits relatifs aux affaires maritimes.

Il aurait préféré que les économies budgétaires portent sur les secteurs identifiés de longue date par le groupe auquel il appartient ⁽¹⁾, plutôt que de

(1) Voir par exemple le rapport spécial n° 1996, annexe 47 de M. Jean-Philippe Tanguy sur le projet de loi de finances pour 2026, 23 octobre 2025.

mettre en péril des missions aussi essentielles que celles des bénévoles de la SNSM. Il tient enfin à rendre hommage aux sauveteurs en mer, dont il souligne le courage et l'abnégation dans l'exercice de leur mission.

b. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage : des acteurs essentiels à soutenir face à l'extrême gauche

i. Des acteurs essentiels aux missions diverses

« Afin d'assurer la surveillance et la sécurité de la navigation maritime, la France est dotée dans l'Hexagone de 5 CROSS (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Étel et La Garde) et en outre-mer de 2 CROSS (Antilles-Guyane et La Réunion) et 2 centres spécialisés (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française) »⁽¹⁾.

Les CROSS assument des tâches aussi variées qu'essentielles :

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

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

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

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

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

Aux sept CROSS s'ajoutent divers centres aux fonctions similaires quoiqu'aux dénominations diverses en outre-mer.

Le rapporteur spécial apporte son soutien aux agents des CROSS face aux intimidations judiciaires des associations immigrationnistes d'extrême gauche. D'après les informations qui lui ont été communiquées, les agents des CROSS seraient en effet confrontés à des procès incessants d'associations telles que Utopia 56, largement subventionnée par l'État par l'intermédiaire de la réduction d'impôt sur le revenu pour 75 % du montant de chaque don qui lui est fait, cette

(1) *Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires*, « Chiffres clés de la mer et du littoral édition 2024 », mars 2024, p. 44.

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

association étant par ailleurs visée par des enquêtes pénales à la suite d'appels téléphoniques effectués par ses membres propageant de « *fausses informations dans le but de faire croire à un sinistre et de nature à provoquer l'intervention inutile des secours* »⁽¹⁾.

Ce harcèlement juridique a été confirmé à demi-mots au rapporteur spécial par la DGAMPA, cette dernière évoquant pudiquement un « *contexte de judiciarisation des événements de mer* ».

ii. Les charges hors personnel

Les crédits de fonctionnement demandés pour les CROSS en 2026 s'élèvent à 5,21 millions d'euros en AE et en CP (4,62 millions d'euros en AE et CP en 2025) et leurs dépenses d'investissement à 5,29 millions d'euros en AE et 4,49 millions d'euros en CP (3,45 millions d'euros en AE et 5,65 millions d'euros en CP en 2025).

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

En revanche, leur masse salariale figure sur l'action 11 *Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes »* du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*. La DGAMPA estime que les personnels travaillant dans le réseau des CROSS équivalent à 340 ETPT, pour un coût « *supérieur à 25 millions d'euros* ».

c. La signalisation maritime

En vertu de ses obligations internationales⁽²⁾, la France fournit les aides nécessaires à la navigation, par le biais de la signalisation maritime, sur les territoires qui relèvent de sa responsabilité. Or ceux-ci sont très étendus.

(1) *Lemonde.fr*, « L'association d'aide aux migrants Utopia 56 visée par trois enquêtes pénales », *Julia Pascual*, 29 novembre 2024.

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

La France, une puissance maritime mondiale

« Forte de ses 18 000 kilomètres de littoraux, 75 % de ses approvisionnements et de ses exportations empruntent la voie maritime quand 95 % des échanges d'information à destination ou en provenance de notre pays transitent par des câbles sous-marins. Présente dans le Pacifique, l'océan Indien, l'Atlantique et en mer Méditerranée, avec près de 11 millions de kilomètres carrés d'espaces maritimes, la France dispose du deuxième domaine maritime mondial. À la différence de l'espace maritime américain – le premier au monde –, le domaine français bénéficie d'une présence sur tous les océans qui accentue son importance en termes (*sic*) stratégiques, économiques et culturels.

« En considérant l'ensemble de son territoire, la France est bordée par près de 22 860 kilomètres de frontières maritimes qu'elle partage avec 30 États. L'espace maritime français et la zone économique exclusive qui en découle sont très majoritairement portés par les territoires ultramarins : ces derniers représentent près de 96 % de la ZEE et concentrent plus de 80 % de la biodiversité nationale ⁽¹⁾ ».

Source : rapport d'information n° 1689 de M. Bruno Fuchs sur le déplacement d'une délégation de la commission des affaires étrangères à Nice, à l'occasion de la troisième conférence des Nations unies sur l'océan, du 8 au 10 juin 2025, 9 juillet 2025, pp. 5 et 11.

Ce système d'aides visuelles à la navigation complète, précise et sécurise les systèmes électroniques embarqués à bord des navires.

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

Les crédits demandés s'élèvent :

- pour le fonctionnement, à 8,54 millions d'euros en AE et CP ;
- pour l'investissement, à 3,23 millions d'euros en AE et 5,43 millions d'euros en CP.

2. L'action 2 *Emplois et formations maritimes* : le renoncement inavoué aux objectifs du Fontenoy du maritime

a. *Présentation générale*

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

(1) *Ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche, « projet de feuille de route sur l'économie bleue ultramarine à horizon 2030 », 10 décembre 2024.*

Les crédits de cette action sont proposés à 32 millions d’euros en AE (– 10 %) comme en CP (– 14 %).

Leur diminution, en CP comme en AE, s’explique principalement par la baisse des subventions allouées à l’ENSM. Le montant de la SCSP de l’école serait en effet révisé à la baisse de 3 millions d’euros par rapport à la LFI 2025, la subvention d’investissement de 2 millions d’euros en CP en 2025 ne devant pas être reconduite en 2026. Au total, le montant des subventions de l’école diminuerait donc de 5 millions d’euros par rapport à 2025.

b. L’École nationale supérieure maritime : un pourvoyeur de formations d’excellence, victime des renoncements de l’État

i. Un objectif ambitieux mais confus

Le Fontenoy du maritime, tenu en 2020, a consisté en une concertation de plusieurs acteurs du secteur du maritime piloté par l’État. Il a conclu à un objectif de doublement du nombre d’officiers de marine marchande ⁽¹⁾ d’ici 2027, confirmé par le Président de la République lors des assises de l’économie de la mer à Nice en septembre 2021.

Dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial renvoie pour la présentation de cet objectif et de l’École aux travaux qu’avait conduits sa prédécesseure dans le cadre du Printemps de l’évaluation 2024 ⁽²⁾.

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

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

**ÉVOLUTION DU NOMBRE D’OFFICIERS DE MARINE MARCHANDE
DIPLÔMÉS DE L’ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME D’APRÈS LA DIRECTION
GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES, DE LA PÊCHE ET DE L’AQUACULTURE**

	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation initiale	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation professionnelle	Nombre total d’officiers ayant obtenu leur diplôme
2021	153	69	222
2022	148	135	283
2023	170	125	295
2024	190	175	365
2025	191	170	361
2026	240	198	438
2027	254	188	442

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

Le rapporteur spécial constate avec attention que la trajectoire a été rehaussée par rapport à ce qui lui avait été présenté l’année dernière. La cible pour 2027 est en effet désormais de 442 officiers diplômés, contre 427 projetés l’an dernier ⁽¹⁾, et retrouve ainsi un niveau quasiment équivalent à celui (446) qui avait été présenté à sa prédécesseure lors du travail qu’elle avait conduit à ce sujet dans le cadre du Printemps de l’évaluation ⁽²⁾. La cible d’un doublement du nombre d’officiers diplômés en 2027 par rapport à 2021 serait ainsi toujours d’actualité, au moins dans les discours, mais sa plausibilité est mise à mal par l’absence de relèvement du plafond d’emplois.

Ces chiffres ne correspondent toutefois pas à ceux communiqués par l’ENSM elle-même au rapporteur spécial, qui sont plus ambitieux.

(1) Rapport spécial n° 468, annexe 18 de M. Matthias Renault sur le projet de loi de finances pour 2025, 19 octobre 2024, p. 19.

(2) Rapport d’information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l’état d’avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l’École nationale supérieure maritime, 16 mai 2024, p. 16.

**ÉVOLUTION DU NOMBRE D’OFFICIERS DE MARINE MARCHANDE
DIPLOMÉS DE L’ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME D’APRÈS L’ÉCOLE
NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME**

	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation initiale	Nombre d’officiers ayant obtenu leur diplôme en formation professionnelle	Nombre total d’officiers ayant obtenu leur diplôme
2021	153	69	222
2022	148	135	283
2023	170	125	295
2024	190	175	365
2025	197	186	383
2026	248	191	439
2027	246	222	468

Source : réponse de l’ENSM à une demande du rapporteur spécial.

On remarque que la trajectoire de l’École est plus ambitieuse que celle de la DGAMPA. On peut raisonnablement subodorer que la DGAMPA a d’elle-même revu à la baisse les objectifs au vu des perspectives peu favorables d’évolution du plafond d’emploi.

ii. Un objectif idoine

La demande des armateurs semble pourtant encore élevée, et la qualité de la formation prodiguée par l’ENSM toujours reconnue. Le PDG de CMA-CGM a ainsi déclaré en novembre 2025 : « *Ce n’est pas facile de trouver des équipages français en nombre, nous n’en recrutons pas autant que nous voudrions mais nous travaillons activement à améliorer cela dans le cadre de notre partenariat avec l’ENSM qui nous fournit des navigants très bien formés. Cette tension montre surtout que les jeunes formés dans nos écoles de marine trouvent vite un emploi. C’est la preuve que la formation française est solide et reconnue* »⁽¹⁾.

iii. Une réalisation peu plausible

S’il n’avait pas été jugé opportun à l’époque de la signature du COP et de l’assignation à l’ENSM de l’objectif du Fontenoy du maritime d’inclure des évolutions précises, année par année, du plafond d’emplois, il y était bien indiqué que « *la démarche de croissance de l’école oblige à une augmentation des emplois en ligne avec les objectifs décrits dans ce contrat* »⁽²⁾. Or le plafond d’emplois n’a pas évolué depuis 2024 et la DGAMPA prévoit de le maintenir au

(1) *Lemarin.ouest-france.fr*, « Entretien. Rodolphe Saadé : “ Nous allons ajouter dix porte-conteneurs sous pavillon français ” », *Thibaud Teillard et Jean-Marie Cunin*, 4 novembre 2025.

(2) *Secrétariat d’État chargé de la mer et ENSM*, « contrat d’objectifs et de performance 2023-2027 », 19 décembre 2023, p. 3 (p. 7 du document PDF).

même niveau jusqu'en 2027. Déjà en 2025 il était prévu qu'il s'établisse à 248 ETPT, pour atteindre son objectif final de 251 ETPT en 2027 ⁽¹⁾. **Il s'agit, là encore, d'un exemple édifiant de palinodie de la part de l'État.**

ÉVOLUTION DU PLAFOND D'EMPLOIS DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

(en ETPT)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Plafond d'emplois	232	237	239	239	239	239

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

La DGAMPA reconnaît au demeurant elle-même toutes les difficultés qui découlent de cette stagnation.

Les difficultés pour l'École nationale supérieure maritime face au gel de son plafond d'emplois

« Afin de maintenir son offre de formation et d'accueillir un nombre croissant d'étudiants, l'ENSM a eu recours à deux leviers :

- les heures complémentaires assurées par les enseignants ;
- le recrutement accru de vacataires.

« Le recours aux vacataires reste indispensable au fonctionnement de l'ENSM. Cette ressource demeure cependant instable et difficile à piloter.

« Le volume important d'heures complémentaires, reposant uniquement sur le volontariat des enseignants, peut générer une fragilité organisationnelle. Cette situation ne peut être que temporaire, d'autant plus que les effets du Fontenoy du maritime commencent seulement à produire leurs premiers impacts sur l'activité de l'école. »

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

Auditionnée par le rapporteur spécial, l'ENSM estime indispensable un relèvement de son plafond d'emplois à hauteur de 244 ETPT en 2026.

(1) Rapport d'information n° 2629 de Mme Christine Decodts sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Fontenoy du maritime par l'École nationale supérieure maritime, 16 mai 2024, p. 21.

**L’alerte émise par l’École nationale supérieure maritime
en cas de nouvelle stagnation de son plafond d’emplois**

« **L’ENSM ne peut plus avancer sans recruter.** Des choix seront soumis au Conseil d’administration du 25 novembre si nous ne pouvons pas nous assurer de la pérennité du projet du doublement. Le nombre de vacataires augmente mais leur emploi aujourd’hui ne correspond pas à une organisation durable, malgré les réflexions entreprises au sein de l’École devant la réalité du plafond d’emplois.

« À Marseille par exemple, sans assurance de pouvoir recruter un enseignant en électro technique, nous serons contraints de diminuer le nombre d’étudiants qui accèdent à l’ENSM en polyvalence.

« En 2025, le gel du plafond d’emplois a nui au bon déroulement de nos activités, mais nous avons pu compenser encore cette année avec des vacataires et des heures supplémentaires. Cependant la solution n’est pas durable. Nous devons préserver la dynamique de l’établissement et sans recrutement complémentaire au plafond de 239 ETPT nous ne pourrions pas assumer les objectifs à terme. »

Source : réponse de l’ENSM au questionnaire d’audit du rapporteur spécial.

Le rapporteur spécial subodore de ce qui précède que le Gouvernement a abandonné l’objectif du Fontenoy du maritime, mais refuse de l’assumer. Dans un souci de transparence, **il l’appelle à reconnaître officiellement qu’il tourne le dos à l’engagement pris en 2023.**

c. Les lycées professionnels maritimes

L’essentiel des dépenses de l’action hors crédits pour l’ENSM consiste dans les subventions aux lycées professionnels maritimes (LPM), à hauteur de 7 millions d’euros demandés en AE et en CP.

3. L’action 3 *Innovation et flotte de commerce* : un soutien économique à restaurer en faveur de la flotte de commerce

a. Présentation générale

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

Les crédits de l’action 3 sont proposés pour 2026 à 77 millions d’euros en AE et en CP (– 4 %). Cette évolution qui peut sembler modeste masque deux logiques contradictoires :

– D’une part, les dispositifs d’aide à la flotte de commerce (soit les exonérations de cotisations patronales présentées ci-après) passeraient de 60 millions d’euros dans le PLF 2025 à 70 millions d’euros en 2026. La DGAMPA se montre peu disert sur cette évolution, se bornant à mentionner un

« *ajustement de la prise en charge budgétaire des contributions* » aux charges dont s'acquitte ainsi l'État à la place des employeurs ;

– D'autre part, les 14 millions d'euros budgétés l'an dernier pour couvrir les versements du SEAM (disparu depuis le 1^{er} janvier 2025) au titre du second semestre de l'année 2024 ne seront logiquement pas reconduits.

Feu le dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime

« Un dispositif temporaire de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM) ⁽¹⁾, a été institué en 2021 ⁽²⁾, puis prolongé en 2022 jusqu'en 2024 ⁽³⁾ en réaction à la crise sanitaire, pour les armateurs déjà bénéficiaires des exonérations ENIM et non-ENIM, à l'exception de ceux opérant en application d'une délégation de service public (DSP). Il s'agit d'une aide trimestrielle correspondant au remboursement à ces armateurs des cotisations sociales versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale. »

Source : rapport spécial n° 468, annexe 18 de M. Matthias Renault sur le projet de loi de finances pour 2025, 19 octobre 2024, p. 22.

b. Les exonérations de cotisations patronales : des évolutions majeures en 2025 aux répercussions funestes

i. Présentation du dispositif

Un dispositif non borné ⁽⁴⁾ permet aux **entreprises de transport de passagers, de fret et de services** d'être exonérées de certaines cotisations patronales pour les navires de commerce battant pavillon français ou européen et affectés à des activités de transport ou de service maritimes ⁽⁵⁾. Deux conditions cumulatives sont requises :

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

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

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

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

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

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

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

(5) Pour une présentation plus complète de ce dispositif, voir le rapport n° 487 tome II de M. Yannick Neuder sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2025, 25 octobre 2024, pp. 91-93.

ii. Une restriction fâcheuse des entreprises bénéficiaires de certaines exonérations

Le II. de l'article 22⁽¹⁾ de la loi n° 2025-199 du 28 février 2025 de financement de la sécurité sociale pour 2025 a supprimé, **pour les seules entreprises maritimes hors transport de passagers** :

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

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

Ont donc été maintenues :

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

– pour les seuls navires transportant des passagers, y compris les navires de croisière, les exonérations de cotisations patronales relatives, d'une part aux allocations familiales, d'autre part à l'assurance chômage, dites « charges non- ENIM ».

Le cadre juridique de ces exonérations a ainsi été rétabli dans sa forme antérieure à la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

Le contrôle des conditions requises pour bénéficier du dispositif financé à l'action 3 est satisfaisant car il s'effectue antérieurement à leur bénéfice : il est systématique pour chaque entreprise qui souhaite en bénéficier (soit qu'elle n'en ait jamais bénéficié auparavant, soit qu'elle le demande pour un nouveau navire, soit qu'elle demande son renouvellement).

iii. Des inquiétudes partagées

Le Gouvernement a de lui-même exposé les effets négatifs de cette réforme. Il a expliqué en séance : *« Ce coup de rabot a en effet de graves conséquences sur l'emploi des marins français. La ministre [Agnès Pannier-Runacher] a reçu plusieurs représentants du secteur, qui l'ont alertée sur ce point, ainsi que sur les risques de dépavillonnement de plusieurs acteurs en raison des hausses de charges non anticipées et qui mettent à mal leur activité. Il n'est évidemment pas acceptable qu'une réforme coûte beaucoup plus que ce qu'elle rapporte et touche, au-delà des armateurs, les marins »*⁽²⁾.

(1) Ancien article 7 du projet de loi.

(2) Réponse à la question orale sans débat n° 290 de Mme Agnès Firmin Le Bodo, 12 mars 2025.

Face aux critiques suscitées par la suppression des exonérations de cotisations, le Gouvernement s'était engagé à réaliser « une évaluation approfondie du dispositif visant à en apprécier pleinement les effets économiques et budgétaires : il va nous falloir comparer les gains réalisés aux effets produits sur la compétitivité du pavillon français » ⁽¹⁾. Le rapporteur spécial ayant demandé communication de cette étude, il lui a été répondu que : « le coût moyen du marin français augmente substantiellement ; à moyen terme, une perte d'environ 300 emplois français est anticipée. Cette perte toucherait en priorité les jeunes officiers, récemment diplômés de l'ENSM, ce qui compromettrait à terme la capacité de renouvellement du commandement français en mer ».

iv. Un rétablissement possible et souhaitable

Le rapporteur spécial regrette la suppression de ces exonérations, et a défendu en séance leur rétablissement.

Le soutien du rapporteur spécial au rétablissement des exonérations de cotisations patronales pour l'ensemble des entreprises maritimes

« En contrepartie d'économies assez modiques – 10 millions d'euros, cela a été rappelé –, cette suppression pose un problème de compétitivité ; autrement dit, nous nous sommes tiré une balle dans le pied pour pas grand-chose. Chez nos voisins européens, embaucher un marin faiblement qualifié coûte à peu près moitié moins qu'en France ; ailleurs, c'est encore moins cher.

« Soyons clairs : cette exonération ne profitait pas à la CMA-CGM, dont il a beaucoup été question lors de l'examen de la première partie du PLF, mais à tous les armateurs, aux petits armateurs en particulier. Par ailleurs, sa suppression compromet l'employabilité des marins formés à l'ENSM, désormais très inquiets du manque de perspectives à la sortie de l'école. »

Source : Assemblée nationale, compte rendu des débats de la deuxième séance du vendredi 7 novembre 2025.

Il se réjouit qu'à la suite de son intervention, l'Assemblée nationale ait voté l'amendement n° 388. Il souligne que les crédits couvrant le coût de ce rétablissement, estimé à une dizaine de millions d'euros, devront être intégrés au programme 205 au cours de la discussion budgétaire.

4. L'action 4 Action interministérielle de la mer : des crédits stables à périmètre constant

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

(1) Réponse à la question orale n° 0413S de Mme la sénatrice Agnès Canayer, 8 avril 2025.

Pour 2026, les dépenses consacrées sur le programme 205 à l'action 4 *Action interministérielle de la mer* sont proposées à 15 millions d'euros en AE (+ 7 %) et 24 millions d'euros en CP (+ 6 %). Les crédits sont en réalité quasiment stables à périmètre constant, l'évolution s'expliquant uniquement par le transfert sur l'action 4 de 1,1 million d'euros en AE et CP de crédits précédemment budgétés à l'action 7 *Pêche et aquaculture* relatifs au contrôle des pêches.

a. La surveillance des activités maritimes

Les missions de contrôle et de surveillance de l'État en matière d'activités maritimes sont vastes, comme celles-ci sont variées : pêche, navigation, sécurité des navires et des épaves et respect de l'environnement marin sont soumis à des réglementations que l'État doit faire respecter. Compte tenu d'exigences communautaires de plus en plus rigoureuses, le contrôle des pêches s'effectue en association avec l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECF).

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

Le DCS s'articule à deux niveaux :

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

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

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

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

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

Les crédits demandés pour le DCS en 2026 sont de 9 millions d'euros en AE et 19 millions d'euros en CP. Ils couvrent le coût de fonctionnement et d'entretien

des navires, les investissements pour renouveler ceux-ci, la formation des agents et la maintenance des systèmes d'information.

b. Le dispositif anti-pollution Polmar terre

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

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

Ses crédits de fonctionnement financent le fonctionnement et l'entretien des quatorze centres interdépartementaux de stockage (huit en métropole et six outre-mer). Les crédits d'investissement demandés pour Polmar terre financent l'acquisition des matériels : barrages flottants anti-pollution, récupérateurs de produits visqueux, matériels de transport.

5. L'action 5 *Soutien et systèmes d'information* : la forte baisse des dépenses de fonctionnement de l'administration

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

Les crédits proposés s'élèvent à 9 millions d'euros en AE et en CP. Les « *dépenses communes au programme* », c'est-à-dire celles de fonctionnement courant de l'administration centrale et déconcentrée, hors dépenses de personnels, passent de 6,89 millions d'euros en CP en 2025 à 5 millions d'euros en 2026, sans que la nature des efforts demandés à l'administration ne soit explicitée.

6. L'action 7 *Pêche et aquaculture* : des aides nécessaires face aux ravages de l'écologie punitive

L'action 7 serait dotée de 122 millions d'euros en AE (+ 64 %) et 96 millions d'euros en CP (+ 40 %).

a. *Un secteur confronté à de multiples défis*

i. L'analyse du rapporteur spécial

Dans une logique de chaînage vertueux, le rapporteur spécial tient à rappeler ses analyses du dernier Printemps de l'évaluation, lors duquel il avait choisi d'étudier les défis que doivent relever les pêcheurs.

La situation difficile des pêcheurs : l'analyse du rapporteur spécial

« Les pêcheurs se trouvent dans une situation difficile, devant affronter une succession de crises conjoncturelles. Ils ont subi l'explosion des prix de l'énergie. Ils doivent affronter, notamment dans les outre-mer, la concurrence d'une pêche illégale qui prospère en toute impunité. Surtout, leur capacité d'exercer leur activité professionnelle fait l'objet d'attaques répétées de l'État au nom d'une forme d'écologie punitive :

« – Les zones de protection forte, dans lesquelles les activités humaines en mer peuvent être très restreintes voire totalement interdites, s'appliquent de manière indiscriminée à tous les types de pêches, y compris la pêche artisanale qui n'engendre pourtant aucun risque de surpêche ;

« – Le golfe de Gascogne est dorénavant fermé à la pêche un mois par an, certes dans le louable objectif de protéger les cétacés des captures accidentelles, mais alors que les données sur la responsabilité de la pêche en cette matière sont parcellaires et qu'une telle fermeture a des impacts économiques considérables pour les pêcheurs et l'ensemble de la société ;

« – Surtout, le développement irraisonné des éoliennes en mer, qui envahissent toutes les façades maritimes du pays, en les enlaidissant et en provoquant des effets meurtriers pour la biodiversité, prive encore davantage les pêcheurs de l'accès aux ressources marines. »

Source : rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 7.

ii. L'analyse de rapporteurs de la commission des affaires économiques

Depuis la publication du rapport d'information du rapporteur spécial, d'autres députés, rapporteurs d'une mission d'information de la commission des affaires économiques, appartenant pourtant à deux camps politiques opposés à celui du rapporteur spécial, ont abondé dans son sens.

La situation difficile des pêcheurs d'après les rapporteurs d'une mission d'information

« Des limitations croissantes de l'activité de pêche s'opèrent pour des motifs environnementaux (contraintes d'accès à certaines zones, d'ordres spatial et temporel, afin de limiter les captures accidentelles, développement des aires marines protégées, plans de sortie en raison de la diminution de la ressource), géopolitiques (Brexit) ou en raison du développement d'usages de la mer concurrents à la pêche (éolien [en mer], extractions de granulats, réseaux de câbles, *etc.*). La pression de la société civile pour une pêche plus durable limitant l'impact sur la biodiversité et sur les fonds marins s'accroît. Les fermetures spatiales et temporelles, inévitables, deviennent plus prégnantes.

« Les pêcheurs subissent également de plein fouet les conséquences du réchauffement climatique et de la pollution des eaux malgré leurs efforts pour préserver la ressource. Les volumes de pêche débarquée baissent pour des raisons diverses (plans de sortie de flotte, diminution des quotas, diminution de la ressource disponible) et la rentabilité de l'ensemble des acteurs de la filière est fragilisée. »

Source : rapport d'information n° 1964 de M. Stéphane Buchou et M. Damien Girard relatif à l'avenir de la gouvernance de la pêche française au service d'une gestion partagée de la ressource halieutique, 15 octobre 2025, p. 12.

iii. Le diagnostic partagé sur un défi notable : la gouvernance

Les rapporteurs comptent également au nombre des défis que doit relever la pêche française celui de sa gouvernance, estimant pudiquement que celle-ci est « *en quête de lisibilité, de représentativité, de transparence et d'efficacité* » et qu'elle « *suscite aujourd'hui un certain nombre d'interrogations, chez les pêcheurs eux-mêmes* ». Par ailleurs, les rapporteurs affirment que « *la pêche artisanale est structurellement désavantagée par rapport à la pêche industrielle* ». Ils estiment que « *la pêche artisanale ou la petite pêche côtière devraient avoir la garantie de pouvoir faire valoir leurs intérêts dans les comités des pêches* », notant que, alors que « *80 % des navires de pêche français sont des navires de moins de 12 mètres et les navires de plus de 24 mètres ne représentent que 5 % des navires de pêche* », « *le constat s'impose d'une influence dominante de la pêche industrielle en raison d'une surreprésentation des armements structurés dans les instances de gouvernance* ».

Enfin, ils soulignent que, le bureau du comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM) ne comptant que deux représentants des comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMM), « *cette organisation ne permet pas une représentation satisfaisante de la diversité géographique de la pêche française* ». Ils témoignent du fait qu'« *de nombreuses reprises lors des auditions ou lors des déplacements, des pêcheurs, y compris des représentants pêcheurs dans des CRPMM, ont indiqué aux rapporteurs ne pas se sentir représentés par le CNPMM* »⁽¹⁾.

(1) Rapport d'information n° 1964 de M. Stéphane Buchou et M. Damien Girard relatif à l'avenir de la gouvernance de la pêche française au service d'une gestion partagée de la ressource halieutique, 15 octobre 2025, pp. 13-14 et 33.

Ces constats des rapporteurs de la commission des affaires économiques s'inscrivent dans la lignée de ceux précédemment formulés par le rapporteur spécial, qui avait « [appelé] à mieux intégrer les pêcheurs artisanaux aux discussions des mesures relatives à la pêche »⁽¹⁾.

Afin d'améliorer la gouvernance de la pêche française, le rapporteur spécial a proposé⁽²⁾ de modifier la répartition d'une partie de l'affectation de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer entre le comité national et les comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins, afin de donner davantage de moyens aux comités régionaux, sans coût pour l'État puisque ce renforcement s'effectuerait concomitamment à la diminution des moyens du comité national.

Exemples d'utilisations des crédits issus de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer affectés aux comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins

« À l'issue d'un appel à manifestation d'intérêt lancé en 2024, 300 000 euros ont ainsi été alloués à des initiatives autour de la formation maritime et de l'attractivité des métiers : fourniture d'équipements individuels au lycée maritime Jacques-Cassard de Nantes, création d'une série vidéo dédiée à la pêche française par la meilleure ouvrière de France en poissonnerie écaillerie Sonia Bichet (intitulée « 20 000 Lieux sur les mers »), modernisation de l'espace « La Pêche aujourd'hui » au musée de La Turballe et actions de promotion des métiers.

« Ion Tillier, chargé du suivi des projets d'énergies marines renouvelables [dans un comité régional], détaille notamment le cas du lycée maritime Jacques-Cassard, où les jeunes n'avaient pas de dotation en matériel de sécurité : les maîtres de stage leur prêtaient des équipements qui ne leur étaient pas dédiés. Désormais, chaque apprenant recevra un kit complet – bottes, gants, ciré, gilet - adapté à sa taille et qu'il conservera en sortant diplômé. »

Source : *Lemarin.ouest-france.fr*, « Taxe éolienne : la pêche ligérienne dévoile ses premiers projets financés et prépare la suite », *Mélanie Chartier*, 31 octobre 2025.

b. Les aides découlant de la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne

i. Une décision inopportune

Le rapporteur spécial s'était intéressé dans le cadre du Printemps de l'évaluation à la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne.

(1) Rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 7.

(2) Amendement n° 361.

Genèse de la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne

« La directive dite « habitats »⁽¹⁾ vise à contraindre les États membres à mettre en place des mesures de conservation des espèces. Dans ce cadre, la forte hausse du nombre des captures accidentelles a conduit la Commission européenne à mettre en demeure la France à l'été 2022 de renforcer les mesures de lutte contre ce phénomène.

« Le Conseil d'État, saisi par trois associations de défense de la biodiversité marine, a considéré, dans sa décision du 20 mars 2023, que les actions mises en œuvre par le Gouvernement n'étaient pas suffisantes pour parvenir à respecter les dispositions de la directive habitats. Il a donc enjoint à l'État d'adopter des « *mesures complémentaires de nature à réduire l'incidence des activités de pêche dans le golfe de Gascogne sur la mortalité accidentelle des petits cétacés à un niveau ne représentant pas une menace pour l'état de conservation de ces espèces* »⁽²⁾.

« En exécution de cette décision, le ministre chargé de la mer a pris un arrêté au mois d'octobre 2023⁽³⁾ interdisant notamment aux navires de 8 mètres ou plus et équipés de certains filets de pêcher dans le golfe de Gascogne pendant 4 semaines durant l'hiver 2024 (du 22 janvier au 20 février), puis en 2025 et 2026. De larges dérogations avaient toutefois été prévues dans cet arrêté pour la période 2024.

« Derechef, saisi par des associations de défense de la biodiversité marine, le Conseil d'État a suspendu, en décembre 2023⁽⁴⁾, ces dérogations prévues pour 2024, avec comme conséquence la fermeture totale de la pêche dans le golfe de Gascogne entre le 22 janvier et le 20 février pour un grand nombre de navires. Il s'agit d'une « mesure inédite par son ampleur »⁽⁵⁾ ».

Source : rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 20.

Le rapporteur spécial avait à l'occasion de ses travaux rappelé son opposition à une telle mesure, qu'il avait qualifiée d' « *excessive* » et « *aux effets dévastateurs* », alors que ses « *effets sont difficilement mesurables sur les captures de cétacés* »⁽⁶⁾.

(1) Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

(2) Décision du Conseil d'État association France nature environnement et autres (n° 449788 – 20 mars 2023).

(3) Arrêté du 24 octobre 2023 établissant des mesures spatio-temporelles visant la réduction des captures accidentelles de petits cétacés dans le golfe de Gascogne pour les années 2024, 2025 et 2026.

(4) Ordonnance du Conseil d'État association France nature environnement et autres (n° 489926 – 22 décembre 2023).

(5) Rapport d'information n° 525 des sénateurs MM. Alain Cadec, Yves Bleunven et Philippe Grosvalet relatif à la pêche dans le golfe de Gascogne, 9 avril 2025, p. 9.

(6) Rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, pp. 20 et 24.

L'avis du rapporteur spécial sur la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne

« Le rapporteur spécial est opposé à des mesures aussi disproportionnées qu'une fermeture totale d'un vaste espace de pêche, pour l'ensemble des navires, pour une durée très longue. Il propose d'instaurer un moratoire sur toute nouvelle fermeture d'espaces de pêche supérieure à une semaine.

« Recommandation n° 3 (*Parlement*) : Instaurer un moratoire sur toute nouvelle fermeture d'espace de pêche d'une durée supérieure à une semaine.

L'article L. 921-1 du code rural et de la pêche maritime est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour toute zone ne faisant pas déjà l'objet d'une telle interdiction au 1^{er} juillet 2025, l'autorité administrative ne peut interdire l'usage de tout navire de pêche d'une longueur hors tout supérieure ou égal à huit mètres que pour des raisons d'intérêt général et pour une durée qui n'excède pas sept jours.

« Pour une zone au moins partiellement incluse dans une zone concernée par l'alinéa précédent, il ne peut être fait usage de la prérogative mentionnée à ce même alinéa qu'à l'expiration d'un délai d'un an après le dernier usage de ladite prérogative ».

Source : rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 27.

ii. Des aides nécessaires

Le rapporteur spécial avait exposé à l'occasion du Printemps de l'évaluation les aides dont bénéficient les professionnels affectés par cette décision.

Les aides compensant la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne

L'enveloppe de 20 millions d'euros en 2025 « a financé les trois types d'indemnités octroyées à la filière :

- « une indemnité des pêcheurs de l'ordre de 80 à 85 % de leur chiffre d'affaires » ;
- « un soutien au mareyage, la filière en aval, de l'ordre de 75 % de la perte d'excédent brut d'exploitation » ;
- « la possibilité de recourir au chômage partiel pour les ports, les criées et les mareyeurs »⁽¹⁾.

« Si le Comité national des pêches, au cours de son audition, a fait savoir au rapporteur spécial qu'il n'avait reçu aucun retour négatif de la part des professionnels de la pêche en ce qui concerne le montant de cette indemnité, l'UFPA critique vivement ce dispositif, jugé insuffisant pour couvrir les charges fixes des pêcheurs artisans. »

Source : rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 23.

Les aides accordées aux professionnels concernés par la fermeture à la pêche du golfe de Gascogne sont budgétées à hauteur de 21 millions d'euros, sur la ligne des « interventions économiques non cofinancées par l'UE », alors qu'elles

(1) Réponse à la question au Gouvernement n° 1526 de Mme Lysiane Métayer, 24 janvier 2024.

l'étaient l'an dernier sur celle du « suivi scientifique et données »⁽¹⁾. Leur montant demandé est cependant revalorisé par rapport au dernier PLF (10 millions d'euros), mais reste stable par rapport à celui qui avait finalement été voté pour 2025 (22 millions d'euros).

AIDES AU TITRE DE LA FERMETURE À LA PÊCHE DU GOLFE DE GASCogne

(en millions d'euros)

	Montant en LFI	Dépenses effectives
2024	37,4 ⁽²⁾	16,32 ⁽³⁾
2025	22 ⁽⁴⁾	17 ⁽⁵⁾
2026	PLF : 21	

Source : commission des finances d'après les références susmentionnées.

c. Les aides liées à des crédits transitant par l'Union européenne

i. Des évolutions relativement complexes

Au sein de l'action 7, les « interventions économiques cofinancées par l'UE » passeraient de 13 millions d'euros en AE et 9 millions d'euros en CP en 2025 à 61 millions d'euros en AE et 36 millions d'euros en CP pour 2026, soit une hausse de 47 millions d'euros en AE et 27 millions d'euros en CP. L'enveloppe de l'an dernier était décrite par la documentation budgétaire comme finançant exclusivement les contreparties nationales apportées par l'État aux bénéficiaires de financements du FEAMPA⁽⁶⁾. Ces contreparties sont indiquées cette année à 42 millions d'euros en AE et 17 millions d'euros en CP⁽⁷⁾, en augmentation donc de 29 millions d'euros en AE et 8 millions d'euros en CP. Le rapport annuel de performances indique sobrement que cette hausse vise à « sécuriser la programmation sur les deux dernières années d'engagement du FEAMPA » ; dans sa réponse au questionnaire budgétaire, la DGAMPA expose quant à elle une « optimisation de la mobilisation de ce fonds en sécurisant les contreparties nationales ». L'État membre bénéficiaire d'une partie des crédits du FEAMPA, en l'occurrence la France, peut en effet être sanctionné et contraint de reverser les fonds

(1) PAP de la mission Écologie, développement et mobilité durables annexé au PLF 2025, p. 131.

(2) Réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial sur le PLF 2025.

(3) Rapport d'information n° 1657 de M. Matthias Renault sur la situation des pêcheurs, 2 juillet 2025, p. 23.

(4) Rapport spécial n° 468, annexe 18 de M. Matthias Renault sur le projet de loi de finances pour 2025, 19 octobre 2024, p. 29 (10 millions d'euros prévus dans le PLF) et amendement II-1947 adopté par le Sénat dans sa séance du 20 janvier 2025 (12 millions d'euros supplémentaires), retenu dans le texte de la CMP (rapport n° 873 (numéro de l'Assemblée nationale) de MM. David Amiel et Jean-François Husson sur le projet de loi de finances pour 2025, 31 janvier 2025, p. 121).

(5) Réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

(6) Le FEAMPA, couvrant la période 2021-2027, est un fonds européen distribué par appels à projets, conçu pour accompagner l'adaptation de la pêche et de l'aquaculture vers un développement économique durable.

(7) Pour les CP, cette somme n'est pas précisée dans la documentation budgétaire mais découle d'un calcul du rapporteur spécial, en soustrayant au total (36 millions d'euros) des CP prévus pour les interventions économiques cofinancées par l'UE la somme (19 millions d'euros) présentée par la documentation budgétaire comme finançant autre chose (les refus d'apurement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), prédécesseur du FEAMPA, couvrant la période 2014-2020).

perçus s'il manque à son obligation de verser au préalable aux bénéficiaires des crédits du FEAMPA les contreparties nationales.

Fait également son apparition sur la ligne des « interventions économiques cofinancées par l'UE » une enveloppe de 19 millions d'euros en AE et CP destinée à « *permettre le financement, dans des délais évitant le paiement de pénalités, des refus d'apurement du FEAMP* ». Il s'agit de crédits européens payés par l'État aux bénéficiaires qu'il estimait éligibles, mais qui n'ont en définitive pas été considérés comme tels par la Commission européenne, contraignant l'État à rembourser à cette dernière lesdits crédits, sans pouvoir récupérer les sommes déjà versées aux bénéficiaires. Malheureusement, ni le RAP, ni la réponse au questionnaire budgétaire, ni celles au questionnaire d'audition ne sont particulièrement prolixes à ce sujet, et la DGAMPA n'a pas répondu aux demandes d'éclaircissement spécifiques sur ce sujet envoyées par le rapporteur spécial. Ce dernier a d'ores et déjà complété le questionnaire budgétaire qu'il enverra à la DGAMPA l'année prochaine pour obtenir des informations plus détaillées sur ces refus d'apurement et comprendre leur montant.

La procédure d'apurement des crédits européens

« Concernant le refus d'apurement communautaire, vous savez que, chaque année, des sommes importantes d'aides européennes font l'objet d'un refus d'apurement. La Commission européenne refuse en effet parfois de verser les montants prévus à la suite d'inspections lorsqu'elle estime que les conditions nécessaires ne sont pas remplies. »

Source : intervention de Mme Annie Genevard, ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire (commission des finances, compte rendu de la réunion du mercredi 14 mai 2025 à 21 heures, p. 10).

ii. Des fonds en réalité nationaux

Le rapporteur spécial rappelle que les crédits du FEAMPA ne peuvent véritablement être qualifiés d'« européens » dans la mesure où ils sont en réalité financés par l'argent des Français, auxquels la Commission ne daigne ensuite reverser qu'une partie de ce qu'ils ont versé.

Les mal nommés fonds « européens »

« En prenant en compte le prélèvement sur recettes et les droits de douane prélevés au nom de l'Union européenne, [la contribution totale de la France à l'Union européenne] devrait atteindre 30,8 milliards d'euros en 2026, ce qui représente une hausse de 5,8 milliards d'euros par rapport à 2025.

« La contribution nette de la France au budget de l'Union ne cesse de s'accroître : elle a plus que triplé depuis les années 2000, passant de 2,6 milliards d'euros annuels en moyenne entre 2000 et 2006 à 7,6 milliards d'euros annuels en moyenne entre 2014-2020 pour atteindre 9,8 milliards d'euros annuels en moyenne au titre des quatre premières années du cadre financier pluriannuel 2021-2027. »

Source : rapport spécial n° 1996, annexe 47 de M. Jean-Philippe Tanguy sur le projet de loi de finances pour 2026, 23 octobre 2025, pp. 7-8.

7. L'action 8 *Planification et économie bleue* : une existence questionnable depuis la suppression du fonds d'intervention maritime

L'action 8 retrace les crédits dédiés à la plaisance, à la planification maritime et à la coordination mer et littoral. Elle serait dotée de 3 millions d'euros en AE (+ 13 %) et 18 millions d'euros en CP (+ 30 %) pour 2026. L'écart très élevé entre AE et CP s'explique par le reliquat de crédits du fonds d'intervention maritime (FIM), dispositif supprimé l'an dernier par lequel le ministère apportait un concours financier à des investissements, des études ou des interventions ponctuelles conduits par des acteurs locaux.

Ne restent plus en 2026 sur cette action, qui devrait logiquement disparaître d'ici quelques années, que des financements pour couvrir les engagements passés, ceux également du plan Destination France⁽¹⁾ (appelé « plan tourisme » dans la documentation budgétaire), ainsi que (y compris en AE) quelques dépenses extrêmement marginales, par exemple pour financer « *des brochures et des campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques* ».

II. LES FINANCEMENTS DE L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES EN CHUTE DRASTIQUE QUI METTENT À MAL LA COMPÉTITIVITÉ ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS

A. DEUX SOUS-ACTIONS POUR DEUX VOIES DE FINANCEMENT

Les dépenses de l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* ont pour objet le financement des ports et sont regroupées en trois sous-actions.

La sous-action 43-01 *Infrastructures portuaires* est financée par voie de fonds de concours⁽²⁾ versés principalement par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Elle concerne les investissements dans les grands ports maritimes (GPM), le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon, le port autonome de Strasbourg et, dans une moindre mesure, dans des ports intérieurs. Ces investissements sont réalisés principalement dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER) et de leurs équivalents en outre-mer les contrats de convergence et de transformation (CCT). Il s'agit de projets de transition écologique et énergétique des ports, de logistique, de développement industriel, d'aménagement du domaine portuaire, et de développement de la multimodalité.

La sous-action 43-02 *Entretien des ports* est financée par les crédits ouverts en lois de finances. Elle concerne principalement la compensation des dépenses

(1) « Annoncé en novembre 2021 par le Premier ministre, le plan « Destination France » était initialement doté d'1,9 milliard d'euros sur trois ans et vise à transformer le secteur pour faire de la France la première destination du tourisme durable au monde » (*rapport spécial n° 1745, annexe 22 de Mme Émilie Bonnard sur le projet de loi de finances pour 2024, 14 octobre 2023, p. 17*).

(2) *Prévu au II. de l'article 17 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, les mouvements de crédits correspondant aux fonds de concours matérialisent l'existence, avec un tiers, d'une convention financière permettant de réaliser une opération déterminée d'investissement.*

d'entretien et d'exploitation des infrastructures portuaires, dont celles de dragage. Elle permet également de financer les frais d'exploitation du port de Saint-Pierre-et-Miquelon, exploité par la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer.

B. LES PORTS : UNE MÊME APPELLATION, DES RÉGIMES JURIDIQUES DISTINCTS

La France compte 66 ports de commerce sur son territoire, parmi lesquels :

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

Leurs compétences et leur gouvernance avaient été exposées par le passé par la prédécesseure du rapporteur spécial⁽²⁾.

C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : UN NOUVEL EFFORT CONSÉQUENT DEMANDÉ AUX PORTS

1. La chute des crédits en faveur du dragage

a. Une opération essentielle normalement financée par l'État

Le dragage est une opération indispensable pour assurer l'accès aux ports des navires à fort tirant d'eau. Devant être effectué quotidiennement, il a pour finalité d'éviter l'ensablement et l'envasement en retirant les sédiments. Il est indispensable pour des raisons de sécurité liées à l'accueil des navires, pour maintenir et développer la compétitivité des ports et pour des raisons de sécurité des personnes telles que la prévention du risque inondation.

L'État est supposé compenser⁽³⁾ par les crédits de l'action 43 les charges supportées par les grands ports maritimes (GPM) pour leurs travaux de dragage. En 2026, les crédits budgétaires demandés s'établissent à 68 millions d'euros, en AE comme en CP, un montant en baisse de 27 % par rapport à la LFI 2025. Ils financent exclusivement les dépenses de dragage des grands ports maritimes. Ils ne supportent aucune dépense de personnel, car celui employé par les grands ports

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

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

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

maritimes ne relève pas de la fonction publique d'État, mais d'une convention collective.

b. Un taux de couverture des dépenses par l'État réduit de moitié depuis 2019

Cependant, **l'inflation a engendré depuis 2022 une forte augmentation des dépenses de dragage des grands ports maritimes**. Elle tient en particulier à la hausse des prix des carburants, qui représentent environ un cinquième du coût d'exploitation des engins de dragage. Le coût total des opérations de dragage des grands ports maritimes est ainsi estimé à 136,8 millions d'euros en 2026.

Alors que la subvention de l'État couvrait encore 100 % des charges de dragage en 2019, le pourcentage devrait passer pour la première fois en 2026 sous les 50 %.

L'analyse détaillée de la couverture des dépenses de dragage par la subvention de l'État fait ainsi apparaître une baisse préoccupante depuis plusieurs années, cette baisse devenant drastique en 2026.

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

(en millions d'euros)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Charges de dragage déclarées par les grands ports maritimes	91,9	100,9	120,2	132,1	127,3	136,8	136,8
Subvention budgétaire de l'État aux grands ports maritimes au titre de leurs dépenses de dragage	88,1	88,2	87,9	87,2	87,3	77,1 ⁽¹⁾	67,5
Taux de couverture (en %)	96	87	73	66	64	56	49

Source : réponse de la DGAMPA au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

Dans un contexte de stabilisation, et désormais de baisse, des crédits malgré l'augmentation des coûts, il a été demandé aux GPM d'améliorer leur productivité. Les axes d'amélioration de cette productivité sont multiples : meilleure utilisation de la flotte d'engins de dragage, meilleure connaissance des mécanismes de dépôt des sédiments dans les estuaires afin de réduire les volumes totaux dragués, optimisation des techniques de dragage.

Le rapporteur spécial fait sienne les craintes exprimées précédemment par sa prédécesseure, qui avait exprimé sa crainte que « *la stabilité des crédits consacrés au dragage ne [nuisît] sur le moyen terme à la santé financière de ces ports, qui pourraient être contraints de financer sur leurs ressources propres la partie des dépenses de dragage non couverte par les crédits de l'action 43. De telles dépenses ne pouvant pas être reportées ou annulées, le risque est ainsi qu'à terme*

(1) Si la LFI 2025 prévoyait 92,5 millions d'euros, la DGITM a informé le rapporteur spécial qu'« à la suite du décret n° 2025-374 du 25 avril 2025 portant annulation de crédits, la dotation d'entretien avait été réduite à 77,1 million d'euros en 2025 ».

les dépenses additionnelles que devront financer les grands ports pour le dragage ne se substituent partiellement aux dépenses qu'ils pourraient engager pour investir dans leur verdissement »⁽¹⁾ et ce alors que les ports seront déjà confrontés, à l'horizon 2030, à des enjeux de disponibilité foncière importants.

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

Les opérations de dragage seront aussi confrontées aux défis résultant de l'évolution de la législation face au dérèglement climatique. En effet, l'article 85 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue⁽²⁾ prévoit l'interdiction du rejet en mer des sédiments pollués à compter de 2025.

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

Ayant renouvelé ses interrogations cette année, le rapporteur spécial a appris que le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires⁽³⁾ avait été enrichi d'une nouvelle mesure dite « mer et littoral », visant « *notamment à soutenir l'adaptation des infrastructures portuaires, maritimes et littorales aux enjeux environnementaux afin de favoriser la transition écologique des infrastructures et du patrimoine maritime. Seraient éligibles, par exemple, les études notamment expérimentales, et les travaux pour la valorisation des sédiments et résidus de dragage, hors opérations de dragage. L'examen des dossiers déposés, qui peuvent ainsi porter sur la valorisation des sédiments de dragage, est réalisé dès cette année au fil de l'eau* ».

2. Une nouvelle action : la pénibilité portuaire

L'action 43 comprendra en 2026 une nouvelle sous-action, la 43-04 *Pénibilité portuaire*, dotée de 20 millions d'euros en AE et en CP. Très peu d'informations sont disponibles à ce sujet, aussi bien dans la documentation budgétaire que dans la réponse au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial et même dans la presse, la DGITM n'ayant par ailleurs pas répondu aux demandes d'éclaircissement spécifiques à ce sujet du rapporteur spécial.

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

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

(3) Budgété sur le programme éponyme 380 de la mission Écologie, développement et mobilité durables, analysé dans le rapport spécial 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 écologique dans les territoires.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de l'engagement pris par l'État sur les 20 prochaines années pour passer de 4 à 5 ans la durée d'anticipation des départs avant l'âge légal pour cause de pénibilité, au bénéfice des « *ouvriers dockers et travailleurs portuaires* »⁽¹⁾.

D. LES FONDS DE CONCOURS : LE SOUTIEN APPORTÉ AUX PORTS FACE AUX DÉFIS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA CONCURRENCE EUROPÉENNE

1. Une évolution absconse

Sur l'action 43, les fonds de concours connaîtront d'importantes évolutions (+ 18 millions d'euros en AE et – 20 millions d'euros en CP). Aucune véritable explication n'est fournie par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), qui évoque, dans sa réponse au questionnaire budgétaire, « *l'évolution des moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)* », alors que celle-ci ne verra ses crédits totaux n'augmenter que de 1 % en 2026 (sur un budget supérieur à 3,5 milliards d'euros).

2. Le soutien à la transition écologique des ports

Ces fonds de concours, issus donc de l'AFITF et transitant par l'action 43, financent les projets de modernisation et de développement des infrastructures portuaires inscrits dans les contrats de plan État-région (CPER). Ils doivent permettre aux ports de parachever leur transition écologique, grâce par exemple au déploiement de prises d'électricité à quai, conformément au droit européen. Enfin, les ports doivent adapter leurs infrastructures « *pour la construction et la maintenance des capacités éoliennes en mer* »⁽²⁾.

3. Le soutien à la compétitivité des ports

Les fonds de concours qu'ils reçoivent permettent également aux ports de développer leurs infrastructures fluviales ou ferroviaires afin de favoriser un fret terrestre plus durable pour les marchandises acheminées par la mer, et ce dans un contexte de forte compétition européenne.

(1) Réponse à la question écrite n° 6510 de M. François Cormier-Bouligeon, 12 août 2025.

(2) Secrétariat général de la mer, « dossier de presse du Comité interministériel de la mer 2025 », 27 mai 2025, p. 27.

Les ports français face au défi de la concurrence internationale

« Les ports maritimes français gagnent en compétitivité mais jouent sans doute un rôle en-deçà de ce qu'il pourrait être face à la redoutable concurrence des ports du delta d'or (Anvers-Rotterdam) et de Méditerranée. Il est estimé que plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent par d'autres ports européens (principalement Anvers et Rotterdam) ⁽¹⁾.

« La connexion entre le port et l'*hinterland* est un enjeu majeur pour le développement des ports. Dans le cadre de l'enquête menée par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, la majorité des armateurs et consignataires ont souligné que la capacité d'intermodalité d'un port représentait l'un des critères les plus importants pour choisir le lieu d'escale d'un navire. Les ports de la *Northern Range* [entre Le Havre et Hambourg] possèdent un lien très fort avec leur *hinterland*, cette connexion avec l'arrière-pays renforce leur compétitivité au niveau européen et mondial.

« Les ports français entretiennent un lien plus ténu avec leur arrière-pays. En effet d'après l'indice de connectivité de la CNUCED [organe des Nations-Unies spécialisé sur le commerce et le développement] de 2019, le grand port maritime de Dunkerque se situe à la soixantième place mondiale des ports le mieux connectés avec leur *hinterland* ; le port d'Anvers est quant à lui classé à la sixième place. La desserte de l'*hinterland* demeure un enjeu majeur de développement des GPM : la proportion des modes massifiés 142 pour le transport de conteneur demeure peu développé par rapport au trafic routier. »

Source : secrétariat général de la mer et Cluster maritime français, « L'économie bleue en France édition 2022 », avril 2023, pp. 9, 67, 75.

4. Une budgétisation contestable

a. Un intermédiaire critiqué : l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Le rapporteur spécial déplore que les subventions de l'État aux investissements effectués par les ports soient financées par des fonds de concours en provenance de l'AFITF, et non par des crédits budgétaires examinés et votés par le Parlement.

Il note que son appréciation est partagée par la Cour des comptes. Cette dernière se montre extrêmement critique de l'existence même de l'Agence, notant qu'elle n'a qu'un « rôle de caisse de financement », dont le « conseil d'administration ne fait qu'avaliser des décisions déjà prises », et qu'elle « constitue avant tout un moyen de contournement de la LOLF » ; par conséquent, la Cour en tire la conclusion que « la recommandation tendant à sa suppression et à la réintégration des crédits concernés au sein du budget général dans le cadre d'une nouvelle mission budgétaire, faite par la Cour dès 2009, conserve toute sa pertinence et son actualité » ⁽²⁾.

(1) *Inspection générale des finances et conseil général de l'environnement et du développement durable, « La transformation du modèle économique des grands ports maritimes », novembre 2018.*

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

b. L'engagement du rapporteur spécial

En ce sens, le rapporteur spécial se félicite que les arguments qu'il avait exposés dans son rapport spécial de l'an dernier aient convaincu les membres de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi de simplification de la vie économique, à laquelle il appartenait également, d'adopter en commission spéciale un amendement supprimant l'AFITF⁽¹⁾, l'Assemblée nationale s'étant par la suite en séance publique opposée au rétablissement de l'Agence⁽²⁾, confirmant donc en première lecture sa suppression à compter du 1^{er} janvier 2026.

À l'occasion de ces débats, le rapporteur spécial est intervenu pour « [se réjouir] de cette suppression qui a été réclamée à trois reprises par la Cour des comptes pour des raisons de lisibilité budgétaire », rappelant que « la Cour a estimé que cette agence était une coquille vide, qui servait de courroie de transmission financière pour des fonds de concours, en particulier pour des ports », et qu'« en tant que rapporteur spécial, [il avait] recommandé sa suppression »⁽³⁾.

c. Une suppression consensuelle

Depuis, une sénatrice, rapporteure d'une commission d'enquête, a proposé de « réinternaliser l'AFITF ».

Les analyses du Sénat sur l'inutilité de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

« L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est dépourvue de toute autonomie et s'appuie intégralement sur les effectifs de l'administration centrale. Son existence n'est justifiée que par la volonté d'apporter une visibilité pluriannuelle sur les financements destinés aux infrastructures.

« Or ce surcroît de visibilité apparaît largement illusoire. Tant qu'un marché public n'est pas signé, le principe d'annualité budgétaire permet de réduire les crédits, quelle que soit la forme juridique de l'opérateur ; et, une fois le marché signé, l'engagement de l'État – matérialisé budgétairement par la consommation d'autorisations d'engagements – est effectif et, là encore, indépendant de l'existence ou non d'un établissement public qui constitue une entité à côté de l'État, mais indépendante de lui.

« Une réinternalisation de l'AFITF donnerait une meilleure visibilité au Parlement sur l'emploi des fonds, qui sont d'un montant considérable, et ne présenterait aucune difficulté administrative, puisque l'agence n'a pas d'administration propre ».

Source : rapport d'enquête n° 807 de la sénatrice Mme Christine Lavarde sur les missions des agences, opérateurs et organismes consultatifs de l'État, 1^{er} juillet 2025, pp. 208-209.

Pour toutes ces raisons, le rapporteur spécial a déposé au PLF un amendement de suppression de l'AFITF⁽⁴⁾.

(1) N° CS470, première séance du 24 mars 2025.

(2) En rejetant les amendements identiques n°s 1964, 1027 et 1193 à l'article premier, première séance du jeudi 10 avril 2025.

(3) Première séance du jeudi 10 avril 2025.

(4) N° 2636.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de ses réunions de 14 heures 30 et 21 heures, le mercredi 12 novembre 2025, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu M. Matthias Renault, rapporteur spécial des crédits du programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et de l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports.

Les enregistrements audio-visuels de ces réunions sont disponibles sur le site de l'Assemblée nationale.

Le compte rendu sera bientôt consultable en ligne.

*Après avoir examiné les amendements de crédits et **adopté** les amendements CF480 et identique, CF69 et CF2470, la commission a **rejeté** les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables ainsi modifiés.*

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). 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, *Sécurité 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 idéal 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 météorologie ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires ; 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 stagne 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'émetts 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 plaidons 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 des 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’usagers 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. Masségli, 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 Masségli (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 chiffrage 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 spécial. 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 Feu (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.

Article 49 et état B (suite) : Crédits du budget général

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 « verdier », 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 l’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 l’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 l’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 l’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 de 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 l’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'embarasse 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-Terreñoir

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'empirement 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 inexactitudes 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 l'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. Kevin 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 pour 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 photovoltaïque 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'efficacité.

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 prônons 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 Laernoës

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 Laernoës (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'émet 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 LE RAPPORTEUR SPÉCIAL

(par ordre chronologique)

Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime (CMA – CGM) * :

- M. Bertrand Bey, directeur central des relations institutionnelles du groupe CMA – CGM ;
- M. Marin Gallian, chargé des relations institutionnelles.

Armateurs de France* :

- M. Édouard Louis-Dreyfus, président ;
- M. Laurent Martens, délégué général ;
- Mme Agathe Rinaudo, responsable communication et relations institutionnelles.

École nationale supérieure maritime :

- M. François Lambert, directeur général.

Société nationale de sauvetage en mer :

- M. Emmanuel de Oliveira, président.

Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture :

- M. Éric Banel, directeur général ;
- M. Olivier Cunin, directeur général adjoint ;
- M. Christophe Josseron, chef de mission budget et commande publique ;
- M. Sébastien Piquot, chef du bureau pilotage et ressources budgétaires.

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