

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

– Examen de la seconde partie du projet du projet de loi finances pour 2025 (n° 324) (M. Charles de COURSON, rapporteur général) ; examen et vote sur les crédits de la mission :

– *Écologie, développement et mobilité durables* : 2

- *Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sûreté nucléaire et radioprotection ; Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (M. David AMIEL, rapporteur spécial)

- *Infrastructures et services de transports ; Contrôle et exploitation aériens* (Mme Christine ARRIGHI, 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* (M. Tristan LAHAIS et Mme Eva SAS, rapporteurs spéciaux)

- *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* (M. Matthias RENAULT, rapporteur spécial)

Présences en réunion 59

Mercredi

30 octobre 2024

Séance de 15 heures

Compte rendu n° 034

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Présidence de

**M. Éric Coquerel,
Président**



La commission examine la seconde partie du projet de loi de finances pour 2025 (n° 324) (M. Charles de Courson, rapporteur général)

Mission *Écologie, développement et mobilité durables* (Mme Christine Arrighi, M. David Amiel, Mme Eva Sas, M. Tristan Lahais et M. Matthias Renault, rapporteurs spéciaux)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce projet de budget est marqué par deux mouvements de balancier. Le premier est l'augmentation très forte du soutien aux énergies renouvelables dans le programme 345. Les AE qui leur sont dédiées passent de 5,5 milliards en 2024 à 7,3 milliards dans ce projet de budget. De fait, au cours des dernières années, la hausse des prix de l'énergie avait rendu les énergies renouvelables très rentables et l'État avait même récupéré de l'argent. Maintenant que

les prix de l'énergie diminuent, l'État reprend son soutien aux énergies renouvelables. Comme le soutien à l'énergie nucléaire, il est important. Notons que ces crédits reflètent surtout le financement de contrats de soutien aux énergies renouvelables, – notamment des contrats d'obligation d'achat – signés les années précédentes. Dans le futur, au fur et à mesure que le secteur des énergies renouvelables mûrira, il faudra trouver une manière d'encadrer les contrats de soutien, de manière à limiter l'exposition de l'État aux fluctuations des prix de l'énergie.

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

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

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

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

Les crédits du programme 181, *Prévention des risques*, s'élèvent à 1,3 milliard d'euros, en hausse de moins de 2 % à périmètre constant. C'est loin d'être suffisant. En particulier, le fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, est largement sous-doté. Ce fonds était financé à l'origine par la surprime d'assurance catastrophes naturelles, dite « Cat nat », mais il est désormais budgétisé et le produit de la surprime Cat nat est versé au

budget général. Logiquement, le relèvement de 12 % à 20 % du taux de la surprime Cat nat, qui permettra l'an prochain à l'État de percevoir 450 millions, aurait donc dû bénéficier au fonds Barnier. Or celui-ci stagnera à son niveau de 2024, soit 225 millions. Même s'il est finalement porté à 300 millions, conformément aux dernières annonces du Premier ministre, le Gouvernement détournera ainsi 150 millions perçus au titre de la prévention des risques au profit du budget général. C'est incompréhensible, au regard des risques climatiques croissants auxquels sont exposés les Français, notamment les inondations et autres événements climatiques violents.

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

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

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

Enfin, le programme 380 *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires* connaît une réduction drastique, de près de 60 %. Ses crédits tournent autour de 1 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement alors que les autorisations d'engagement s'élevaient à 2,5 milliards dans le projet de loi de finances initiale pour 2024. Le programme ayant déjà subi des annulations massives de crédits l'an dernier, nous nous inquiétons pour l'accomplissement de ses missions, telles que la rénovation des écoles, le verdissement des mobilités du quotidien ou la lutte contre les îlots de chaleur. Cette coupe budgétaire est d'autant plus grave que le fonds vert est le principal véhicule du financement par l'État des actions d'adaptation au changement climatique des collectivités territoriales, alors que ces dernières sont déjà largement affectées par les choix budgétaires du Gouvernement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 42 et état B : Crédits du budget général

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

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Lorsqu'elle était Première ministre, Mme Borne s'était engagée à favoriser le vélo et le transport ferroviaire, notamment par des projets de trajets intermodaux en milieu rural, périurbain et urbain. L'appel à projets lancé dans la foulée, en novembre 2023, a été extrêmement bien accueilli, puisque 400 collectivités y ont répondu. Mais une fois de plus, les engagements n'ont pas été tenus et le fonds mobilités actives est purement et simplement vidé de ses crédits dans le présent projet de budget.

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

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Le plan vélo et mobilités actives 2023-2027 prévoyait de débloquer 2 milliards d'euros en quatre ans, principalement pour

développer les infrastructures cyclables. Plus de 400 collectivités territoriales ont postulé à l'appel à projets lancé dans ce cadre, ce qui montre une forte attente des territoires.

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1678 de Mme Christine Arrighi

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

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF301 de M. Matthias Renault

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

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

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

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

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

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

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

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

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

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

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

*Les amendements suivants **tombent**.*

Amendement II-CF433 de M. Sylvain Carrière

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

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

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

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Le passe rail a été expérimenté l'été dernier. Nous avons approuvé cet autre engagement de la Première ministre et du ministre

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

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

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

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

Amendement II-CF1658 de M. Philippe Brun

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

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

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

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

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

La commission adopte l'amendement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Il faudra d'abord acheter du matériel. La SNCF est dans une telle situation économique qu'elle envisage d'en louer. L'Angleterre a expérimenté cette solution, mais les sociétés privées qui font de la location aux opérateurs

pratiquent des tarifs très élevés. Nous en sommes là. La somme de 1,5 milliard d'euros correspond à l'engagement pris par Élisabeth Borne pour financer l'achat de matériel et les subventions d'exploitation. Les trains de nuit internationaux ne sont pas régis par le même dispositif.

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

Elle adopte l'amendement II-CF1649.

L'amendement II-CF1842 tombe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-1621 de M. Peio Dufau

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

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

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

La commission adopte l'amendement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission adopte l'amendement II-CF1715.

L'amendement II-CF1624 tombe.

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

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

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

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

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

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

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

Pourquoi les grandes métropoles, qui ont déjà des moyens supplémentaires, devraient-elles recevoir en plus un renfort massif de l'État pour financer ce type d'équipements ? Comme le dit très bien madame la rapporteure spéciale à d'autres moments, la mobilité est un vrai sujet en zone rurale. On a transféré cette compétence à des communautés de communes qui n'ont aucun moyen et qui ne sont même pas éligibles à ce type de financement. Il faudrait veiller au respect du principe d'égalité entre les territoires.

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

La commission adopte l'amendement II-CF1505.

Les amendements suivants tombent.

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

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

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

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

La commission adopte l'amendement II-CF1651.

Les amendements suivants tombent.

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

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

La commission adopte l'amendement II-CF425.

L'amendement II-CF1802 tombe.

Amendement II-CF416 de M. Sylvain Carrière

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

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF415 de M. Sylvain Carrière

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

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF1488 de Mme Christine Arrighi

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

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF432 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Des millions d'animaux d'élevage sont exportés chaque année par voie maritime sur des navires bétailiers vétustes, des épaves qui ont en moyenne 41 ans alors que la navigation des navires de marchandises devient risquée au bout de douze ans d'utilisation. La plupart naviguent sous un pavillon figurant sur la liste noire du mémorandum de Paris. Les conditions de vie à bord sont horribles, comme le révèlent fréquemment les associations, résultat d'une pratique libre de tout contrôle : maladie, survie au milieu des excréments, cannibalisme. Les moyens ne sont pas suffisants pour garantir un transport acceptable. Nous avons tous en mémoire les images de ce cargo qui avait chaviré sur la mer Morte en 2019, tuant 13 000 ovins d'un coup ; l'obligation de présence d'un vétérinaire à bord n'avait pas été respectée. Cet amendement vise à mettre en lumière ces pratiques indignes

et à garantir les meilleures conditions de transport possibles aux animaux, pour lesquels une traversée restera toujours une épreuve.

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

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF1625 de M. Karim Benbrahim

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

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

La commission adopte l'amendement.

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

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

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

M. le président Éric Coquerel. Le soutien à la SNSM, dont l'action est essentielle, doit absolument être maintenu. Sans esprit polémique, j'aimerais revenir sur votre intervention

liminaire, monsieur Renault. Vous avez expliqué qu'il fallait soutenir la SNSM mais pas les organisations qui aident les migrants naufragés en mer. Mais en matière de secours maritime international, la référence est la Convention de Bruxelles de 1910 qui oblige à porter secours à tout personne en danger, y compris en temps de guerre, quelle que soit cette personne et quelle que soit la situation. Les associations qui essaient de sauver des migrants en Méditerranée sont tout aussi respectables que la SNSM. Nous devrions d'ailleurs nous inspirer du droit maritime international pour l'assistance aux personnes en détresse sur terre.

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

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

La commission adopte l'amendement II-CF1652.

L'amendement II-CF157 tombe.

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

Amendement II-CF272 de M. Matthias Renault

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

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

modification du périmètre d'un établissement public entraîne une désorganisation et freine le développement des projets. L'urgence climatique impose de s'appuyer sur des outils directement opérationnels. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF332 de M. Matthias Renault

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

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

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

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

*Les amendements suivants **tombent**.*

Amendement II-CF1482 de Mme Julie Ozenne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les amendements suivants tombent.

Amendement II-CF270 de M. Matthias Renault

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

Vous souhaitez supprimer un établissement qui a fait ses preuves pendant près de cinquante ans pour l'intégrer dans une délégation interministérielle dont vous ne définissez pas les contours et qui ne sera qu'une structure s'ajoutant aux autres structures. Vous ne dites rien de votre projet, ce qui laisse penser qu'il s'agirait davantage d'une réforme désorganisant l'action publique que d'une rationalisation.

Avis défavorable.

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

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

Amendement II-CF1481 de Mme Julie Ozenne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1831 de M. Tristan Lahais

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF1830 de M. Tristan Lahais

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

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

L'amendement II-CF1179 est retiré.

Mme Eva Sas, rapporteure spéciale. Mon amendement vise à augmenter les crédits du Cerema, qui joue un rôle de première importance pour l'adaptation au dérèglement climatique. Sous le précédent quinquennat, il a subi une forte baisse de ses effectifs – avec

500 équivalents temps plein (ETP), soit 20 % de sa masse salariale – et des moyens alloués par l'État, alors même qu'il apporte une expertise opérationnelle aux directions de l'administration centrale, aux services déconcentrés de l'État et aux collectivités territoriales.

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

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

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

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

Que fait le Gouvernement dans le même temps ? Il supprime des postes alors qu'il prétend faire de la planification écologique une priorité. Depuis 2017, 383 postes ont été supprimés au sein de Météo France. Ces suppressions ont entraîné une dégradation de

conditions de travail, notamment du fait de l'automatisation des prévisions – qui pose un grand nombre de problèmes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'amendement II-CF286 est retiré.

La commission rejette successivement les autres amendements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

lutte contre le changement climatique, contre la précarité énergétique et pour la souveraineté énergétique de notre pays.

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

Je note également qu'il s'agit d'une question tout de même très urbaine. Rappelons d'ailleurs que les réseaux de chaleur doivent obligatoirement s'accompagner d'une chaufferie de secours fonctionnant au gaz. Or les installations de chauffage individuelles font l'objet d'une TVA à 20 %, tandis que les installations collectives bénéficient d'un taux réduit de 10 %. En tant qu' élu rural, je remarque donc que tous les usagers ne sont pas traités de la même manière.

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

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

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

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

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

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

Elle adopte l'amendement II-CF1770.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Ademe a mis au placard le grand projet d'utilisation des réacteurs nucléaires pour faire de la cogénération, ce qui aurait pourtant réglé nos problèmes depuis longtemps, grâce à

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

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

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

Amendement II-CF1827 de Mme Eva Sas

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

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

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

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF532 de Mme Alma Dufour

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

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

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

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

Amendement II-CF1657 de M. Hervé Saulignac

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission adopte l’amendement.

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

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

La commission adopte l’amendement II-CF543.

L’amendement II-CF624 tombe.

Amendement II-CF1628 de M. Stéphane Delautrette

M. Stéphane Delautrette (SOC). Cet amendement porte sur le fonds Économie circulaire, qui dépend également de l’Ademe et qui est un outil majeur pour atteindre nos objectifs de réduction, de prévention et de recyclage des déchets, que nous nous sommes assignés dans le cadre de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le

gaspillage et à l'économie circulaire (dite « loi Agec »). Alors que, dans ce domaine également, le PLF pour 2025 prévoit une baisse des crédits, nous proposons de les abonder de 20 millions d'euros.

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

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

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

Un nouveau plan interministériel pour réduire l'exposition aux Pfas a été rendu public le 5 avril dernier et son exécution nécessite des financements adaptés, afin de soutenir les services de l'État et les collectivités dans la gestion des contaminations locales et de procéder rapidement à des mesures dans les rejets aqueux et atmosphériques de certaines installations.

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

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

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

L'amendement II-CF1205 tombe.

Amendement II-CF1187 de Mme Julie Ozenne

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

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

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

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

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

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Par l'amendement II-CF539, le groupe LFI-NFP propose de porter le fonds dédié à l'électrification des véhicules – dont les crédits sont en baisse dans le PLF pour 2025 – à 2 milliards d'euros. Dans un contexte de chaos climatique, dont les conséquences se payent jour après jour, il nous semble en effet plus qu'urgent de sortir de la voiture thermique. Il convient d'accroître les moyens du bonus écologique, de la prime à la conversion et du leasing social, tout en ciblant au maximum ces dispositifs sur les ménages modestes et les classes populaires, afin de permettre à tous d'accéder à une mobilité propre. Le prix moyen d'un véhicule électrique propre étant de 35 000 euros, le reste à charge pour les acheteurs est compris entre 10 000 et 40 000, soit un montant inabordable pour les plus modestes.

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

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

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

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

Le risque est donc de voir ce scénario se répéter en France, ce qui serait d'autant plus regrettable que nous avons significativement consolidé la filière de la voiture électrique grâce

à l'évolution du cadre réglementaire européen dans le domaine industriel. Je pense à l'installation d'usines de batteries ; à la limitation – lors de la loi de finances pour 2025 – du bonus écologique aux seuls véhicules français et européens, ce qui a réduit les parts de marché des constructeurs chinois ; à la hausse des tarifs douaniers européens, qui permet de lutter contre les pratiques déloyales et le dumping ; ainsi qu'au leasing social, qui permet pour la première fois aux classes moyennes et populaires d'accéder aux véhicules électriques. Et alors que les ventes demeurent à un niveau insuffisant, il convient d'accorder des crédits supplémentaires à ces dispositifs innovants.

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

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

Mme Marie-Christine Dalloz (DR). La filière automobile française connaît de grandes difficultés, même si des avancées ont eu lieu sur les batteries électriques. Le parc automobile électrique est essentiellement étranger. Je tire la sonnette d'alarme depuis plusieurs années : nous sommes en train d'anéantir une filière d'excellence parce que nous nous imaginons que le parc sera intégralement électrique demain alors que le thermique subsistera. Arrêtez d'abîmer la filière et de sponsoriser des voitures étrangères parce que cette politique nuit à l'emploi dans notre pays.

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

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

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

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

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

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

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

M. David Amiel, rapporteur spécial. Le score environnemental introduit dans le dernier PLF pour cibler le bonus écologique vise précisément à intégrer l'ensemble du cycle de vie, y compris son lieu de production et l'énergie nécessaire à sa fabrication – en Chine, les usines fonctionnent grâce à une électricité émise par des centrales à charbon et à l'extraction des minerais. Seront exclus du bonus écologique, donc des aides à l'achat, des véhicules produits en Chine. Il y a lieu de généraliser cette pratique, inédite en France et très efficace.

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

La commission adopte l'amendement II-CF539.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission adopte l'amendement II-CF2408.

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

Amendement II-CF1636 de M. Gérard Leseul

M. Stéphane Delautrette (SOC). Issu du rapport de la mission flash sur les mesures d'accompagnement au déploiement des zones à faibles émissions (ZFE), qu'avaient conduite notre ancien collègue Bruno Millienne et Gérard Leseul lors de la précédente législature, cet amendement a été adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il vise à renforcer, élargir et mieux cibler les aides à l'acquisition d'un véhicule moins émetteur de gaz à effet de serre dans un objectif de justice sociale. Ainsi, les crédits supplémentaires permettront d'élargir la gamme des véhicules concernés par les aides Crit'Air 2 d'occasion, en particulier pour les détenteurs de véhicules Crit'Air 4 ou 5 sous condition de ressources.

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

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

L'amendement est retiré.

Amendement II-CF1637 de M. Fabrice Roussel

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

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

M. David Amiel, rapporteur spécial. Le déploiement des bornes de recharge a connu une très forte accélération – elle a même atteint 56 % en une année – et l'objectif de 100 000 bornes ouvertes au public a été atteint. Les bornes se multiplient dans les logements et les locaux professionnels. La priorité réside désormais dans la régulation des bornes, la

transparence des prix affichés et, éventuellement, la fiscalité. Des subventions supplémentaires ne me semblent pas utiles, donc l'avis est défavorable.

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

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

La commission adopte l'amendement.

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

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

M. David Amiel, rapporteur spécial. Avis défavorable.

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

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

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

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

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

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

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

*Elle **adopte** l'amendement II-CF551.*

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

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

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

*La commission **adopte** l'amendement II-CF552.*

*Les amendements II-CF1197 et II-CF1132 **tombent**.*

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

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

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

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

*Les amendements II-CF688 et II-CF1004 **tombent**.*

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

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

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

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

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

Amendements II-CF898 de M. Patrice Martin, II-CF920 de M. Timothée Houssin, II-CF535 de Mme Claire Lejeune, II-CF1823 de M. Tristan Lahais, II-CF1634 de M. Stéphane Delautrette, II-CF1677 de M. Laurent Lhardit, II-CF669 de Mme Lisa Belluco, II-CF536 de Mme Claire Lejeune, II-CF428 de Mme Ersilia Soudais, II-CF2409 de la commission des affaires économiques, II-CF1833 de M. Marc Pena, II-CF550 de M. Maxime Laisney et II-CF161 de Mme Sophie Panonacle (discussion commune)

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

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

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

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

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

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

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

*L'amendement II-CF535 **tombe**.*

*La commission **adopte** l'amendement II-CF1823.*

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

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

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

Amendement II-CF1629 de M. Stéphane Delautrette

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

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

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

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

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

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

*La commission **adopte** l'amendement II-CF1588.*

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

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

*L'amendement II-CF534 de Mme Clémence Guetté **tombe**.*

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

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

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

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

Amendement II-CF1139 de M. Emmanuel Fernandes

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

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

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

Mme Sandra Regol (EcoS). Une chose est certaine : la plus grande nappe phréatique d'Europe, qui alimente 8 millions de personnes, sera polluée. La seule question est de savoir quand. Nous proposons qu'à tout le moins, l'État constitue une provision suffisante pour commencer le déstockage. Si le tribunal conclut que la mise en danger est excessive et qu'il faut déstocker, nous devons être en mesure de réagir. L'eau est une ressource fondamentale. Nous ne proposons pas une charge excessive, mais un investissement vital.

La commission adopte l'amendement.

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

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

Amendement II-CF1530 de M. François Gernigon

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

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

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

L'amendement est retiré.

Amendement II-CF1630 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement fait écho à une proposition de loi que nous venons de déposer, qui vise à renforcer le contrôle et la sécurité des sites industriels. Nous avons tous en mémoire l'incendie de Lubrizol, en 2013, survenu dans mon département de la Seine-Maritime. Nous proposons la création d'une autorité de contrôle et de surveillance de l'ensemble des sites Seveso. À l'heure actuelle, cette surveillance est assurée en partie par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), mais elle est insuffisante. Nous proposons de doter cette nouvelle autorité d'un budget de 40 millions.

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1826 de Mme Eva Sas

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

M. David Amiel, rapporteur spécial. Ce soir, nous avons entendu beaucoup d'éloges à l'égard de la politique d'Élisabeth Borne et de Gabriel Attal au sujet du fonds Vert, du pass rail, du leasing ou du bonus écologique, pour ne citer que ces dispositifs. Je regrette toutefois que ces compliments n'aient pas été exprimés aussi fortement lors de l'examen des PLF précédents. Au terme de nos travaux, les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* ont connu une augmentation de 11 à 12 milliards – on ne parvenait d'ailleurs plus à voter les amendements, faute de crédits disponibles. Je le regrette, car on avait obtenu des avancées. S'agissant du bonus écologique, nous étions nombreux à dire que la copie initiale n'était pas satisfaisante. Las, les montants auxquels nous sommes parvenus sont complètement déraisonnables, ce qui me conduit à émettre un avis défavorable.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Concernant le programme *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, je me félicite que les crédits de la SNSM aient été rétablis. Toutefois, mon amendement ne représentait que 3 millions d'euros, qui pèsent peu face aux milliards qui ont été dépensés. Si je suis satisfait des crédits du programme 205, j'émettrai un avis défavorable sur les crédits de la mission.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Nous étions partis de peu et sommes arrivés à un petit peu plus : je pense, par exemple, au ticket climat, à l'AFITF, aux SERM et à l'ART. Je regrette toutefois que les amendements relatifs au transport ferroviaire n'aient pas

été adoptés alors qu'ils ne faisaient que reprendre les promesses faites par le précédent gouvernement. Même si nous n'avons pas obtenu une victoire complète et que cela ne correspond pas au programme que nous aurions pu appliquer si nous étions au Gouvernement – et que nous mènerons quand nous y serons –, j'émettrai un avis favorable sur les crédits de la mission.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Matthias Renault (RN). Nous ne pouvons pas voter un budget qui a été détricoté à coups de milliards d'euros.

M. David Amiel (EPR). Pour les raisons que j'ai précédemment exposées, nous voterons contre ces crédits.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Nous avons réussi à gagner non pas 12 mais 15 milliards d'euros et voterons, en conséquence, pour ce budget.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Nous avons augmenté de nombreux crédits en faveur de la transition écologique, qu'il s'agisse du fonds vert, du train, de l'aide à l'achat de véhicules électriques ou du chèque énergie, pour ne citer que ces exemples. Nous avons réparé un certain nombre de dégâts mais aussi investi en faveur de la transition écologique. Nous voterons pour ces crédits.

Mme Véronique Louwagie (DR). On a assisté à un détricotage complet de la mission. Les programmes relatifs à l'énergie étaient abondés à hauteur de 9,5 milliards d'euros, le programme *Infrastructures et services de transports* était doté de 6,7 milliards, le programme *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, quant à lui, était financé à hauteur de 353 millions. La mission *Écologie, développement et mobilité durables*, dans son ensemble, se voyait attribuer 20,5 milliards d'euros. Or, il semblerait que 15 milliards d'euros supplémentaires aient été votés, ce qui représente un montant démesuré au regard du niveau des programmes – un certain nombre d'amendements n'ont d'ailleurs pas pu être défendus, faute de crédits. Nous voterons donc contre les crédits de la mission.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Nous avons voté un certain nombre d'amendements importants, même si nous n'avons pas pu obtenir tout ce que nous souhaitions – nous pouvons nourrir des regrets, en particulier, au sujet du fonds Chaleur. L'esquisse du Gouvernement était très préoccupante, puisqu'on avait l'impression que c'était à l'écologie que l'on faisait porter une grande partie de l'austérité budgétaire. Compte tenu de l'augmentation substantielle des crédits en faveur de politiques essentielles, comme le chèque énergie ou le fonds vert, nous voterons en faveur de ce budget.

M. Didier Padey (Dem). Le déséquilibre notable, de l'ordre de 15 milliards d'euros, auquel on est parvenu nous conduira à voter contre ces crédits.

M. le président Éric Coquerel. Nous avons retreicoté un budget. Si l'on met de côté le transfert obligatoire aux producteurs d'énergie renouvelable, le budget de l'écologie était en diminution de 16 %, laquelle s'ajoutait aux annulations de crédits de 2024, notamment sur le fonds vert. Monsieur Amiel, nous avons approuvé non pas la politique de Mme Borne, mais, pour ainsi dire, ses effets d'annonce, notamment dans le domaine ferroviaire. Nous avons voté des crédits de 3 milliards d'euros en faveur du rail, mais il n'y avait pas eu la moindre amorce

de la nouvelle donne ferroviaire à 100 milliards – ce constat peut aussi être dressé pour les trains de nuit, le fret et d’autres mesures dans le domaine des transports.

En matière écologique, nous aurions pu faire mieux encore. Qu’il s’agisse du fonds vert, des opérateurs – dont on a évité, pour certains, une diminution catastrophique de la dotation –, des canalisations en eau, du fonds Chaleur ou encore de l’isolation thermique, les crédits votés étaient indispensables. Pour reprendre un terme qui a été employé, ce qui est « déraisonnable », c’est de ne pas prendre des dispositions de nature à atténuer le réchauffement climatique, alors que l’on annonce une augmentation de la température de la Terre de 3,1 degrés d’ici à 2100. Les crédits que nous avons obtenus sont presque à la hauteur des enjeux. Pour ma part, je voterai en faveur de ce budget.

*La commission **adopte** les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables **modifiés**.*

Article 45 et état G : Objectifs et indicateurs de performance

Amendements II-CF2111, II-CF2113, II-CF2114 et II-CF2109 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Ces amendements, qui ne coûtent rien, permettent de mesurer les performances en matière écologique, ce qui nous manque peut-être, parfois, pour convaincre.

L’amendement II-CF2111 vise à créer un indicateur de performance pour mesurer la satisfaction des usagers à l’égard des services de transport nationaux, concernant le confort, l’accessibilité et la qualité du service.

L’amendement II-CF2113 a pour objet de mesurer la résilience des infrastructures ferroviaires et routières face aux événements climatiques. Ces informations nous permettraient d’anticiper les évolutions et d’adopter des dispositions législatives et financières pour y remédier avant d’arriver à une situation catastrophique – si l’augmentation de la température moyenne atteignait 4 degrés, nous ne serions plus sur cette planète pour en parler.

L’amendement II-CF2114 vise à instaurer un indicateur mesurant la réduction des émissions de CO₂ par mode de transport. Il ne suffit pas, en effet, de s’assigner des objectifs de baisse de ces émissions d’ici à 2030 ou à 2050, encore faut-il pouvoir les mesurer et s’assurer que les engagements pris sont respectés.

L’amendement II-CF2109 a pour objet de mesurer l’impact des petits projets d’infrastructures – dont le montant n’excède pas 20 millions d’euros – pour réaliser au meilleur coût des projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transport. La question se pose en particulier pour les zones rurales et peu denses. Bien que ces projets représentent des investissements modestes, ils jouent un rôle stratégique en matière d’accessibilité des territoires et contribuent à réduire les inégalités en facilitant l’accès aux

services essentiels. Des annonces ont été faites récemment au sujet d'un mouvement potentiel de gilets jaunes, qui pourraient à nouveau s'affirmer sur ces questions.

*La commission **adopte** successivement les amendements.*

Amendement II-CF854 de M. Damien Girard

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. Avis défavorable. Nous ne sommes pas certains de comprendre le sens que vous voulez donner à ce nouvel indicateur. De surcroît, il existe déjà un objectif de performance intitulé « Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement ».

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

Article 60 : Réforme du chèque énergie

Amendements de suppression II-CF2405 de la commission des affaires économiques, II-CF2510 de la commission du développement durable, II-CF559 de Mme Claire Lejeune, II-CF1584 de Mme Julie Laernoes, II-CF1618 de M. Denis Fégné et II-CF1771 de Mme Marie-Noëlle Battistel

M. Maxime Laisney, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF2405 vise à supprimer l'article 60, car il n'assure pas l'attribution automatique du chèque énergie. Sa suppression n'entraînerait pas pour autant le retour à l'automatisme. Aussi, j'invite le Gouvernement à trouver une solution pour revenir au versement automatique.

Mme Julie Laernoes (EcoS). Nous savions que l'automatisme allait disparaître lors de la suppression de la taxe d'habitation. Le Gouvernement savait depuis sept ans qu'il fallait réformer les modalités d'attribution du chèque énergie. Le non-recours des personnes précaires à ce chèque et à d'autres aides est très élevé. La réforme impose la saisie, sur une plateforme numérique, du numéro de livraison de l'électricité, du numéro fiscal et de toute une série de justificatifs, dont on sait bien que, dans un certain nombre de cas, ils ne seront pas fournis. C'est pourquoi nous proposons de supprimer l'article. Nous demandons au Gouvernement de revenir avec une copie satisfaisante pour permettre l'automatisme du versement du chèque énergie.

M. David Amiel, rapporteur spécial. Je partage les propos de M. Laisney. Nous nous trouvons dans une situation paradoxale, puisque, depuis que la taxe d'habitation a été supprimée, on ne peut plus bénéficier de l'automatisme, la base de données sur laquelle on s'appuyait pour délivrer le chèque énergie ayant disparu. On ne peut pas se fonder uniquement sur les déclarations fiscales puisque le foyer fiscal, au sens de la direction générale des finances publiques (DGFIP) et de la déclaration de l'impôt sur le revenu, ne recouvre pas la même réalité que le ménage, au sens du chèque énergie : c'est notamment la question de la cohabitation qui est en jeu. Il faut donc trouver une solution. Cela étant, il ne me paraît pas satisfaisant de supprimer l'article et de dire au Gouvernement qu'il n'a qu'à revenir avec une solution. En

notre qualité de législateurs, nous sommes coresponsables de la politique publique : lorsque nous supprimons des articles, il nous revient de proposer d'autres possibilités. Pour cette raison, je serai défavorable à la suppression de l'article. Je travaille, personnellement, sur cette question, et j'invite tous les collègues qui réfléchissent sur le sujet à ce que nous mettions nos forces en commun pour élaborer le mécanisme le plus automatique possible, afin de lutter contre le non-recours. Le Gouvernement a beaucoup avancé sur le versement à la source concernant d'autres aides sociales. C'est un chantier essentiel sur le plan de la justice

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

*En conséquence, l'article 60 est **supprimé** et les amendements II-CF1719, II-CF806 et II-CF620 **tombent**.*

Après l'article 60

Amendement II-CF1512 de M. Jean-Luc Fugit

M. Jean-Luc Fugit (EPR). Cet amendement vise à réformer en profondeur l'encadrement des actifs de production d'électricité renouvelable, en permettant à ceux qui se trouvent sous complément de rémunération ou contrat d'obligation d'achat de basculer en cours de vie vers les contrats de gré à gré, aussi dénommés PPA. En effet, compte tenu des investissements massifs qui y sont liés, la défossilisation de l'industrie française exige que les acteurs puissent sécuriser leur approvisionnement électrique à long terme. Or les PPA sont très peu développés sur le marché de l'électricité français, ce qui bloque la structuration de projets et l'engagement d'investissements pourtant essentiels pour atteindre nos objectifs climatiques et industriels à l'horizon 2030-2035. Par la construction de ce nouveau dispositif, nous pourrions créer en France un marché compétitif pour les industriels électro-intensifs grâce à un plafonnement du prix. Nous apporterons également de la stabilité au marché de l'électricité français en faisant échapper une part des volumes d'électricité renouvelable à l'exposition aux fluctuations du marché de gros.

*Suivant l'avis de M. David Amiel, rapporteur spécial, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF2108 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'amendement vise à interdire le financement de nouveaux projets routiers et autoroutiers par l'AFITF afin de réorienter les crédits vers les infrastructures durables. Loin de résoudre les problèmes de mobilité, les projets routiers ou autoroutiers aggravent la dépendance à la voiture individuelle, augmentent les émissions de gaz à effet de serre et participent à l'artificialisation des sols.

Les financements de l'AFITF doivent être cohérents avec nos engagements climatiques et plus conformes aux attentes des citoyens.

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

*Les amendements identiques II-CF430 de M. Sylvain Carrière et II-CF662 de Mme Marie Pochon **tombent**, de même que l'amendement II-CF673 de Mme Lisa Belluco.*

Amendement II-CF623 de Mme Lisa Belluco

M. Nicolas Thierry (EcoS). L'amendement a pour objet d'interdire aux agences de l'eau de financer les mégabassines. Actuellement, elles prennent en charge la moitié du coût des projets. À raison de 4 millions par bassine et 300 construites ou en construction, cela représente près de 600 000 euros d'argent public provenant essentiellement des redevances dont s'acquittent les particuliers. Nous payons collectivement pour que certains s'approprient l'eau et l'argent public.

Le Gouvernement a déposé un amendement visant à opérer une ponction de 130 millions sur les agences de l'eau. Nous y sommes totalement opposés tant il va à rebours du plan Eau présenté par le Président de la République. Si l'amendement venait malheureusement à être adopté, autant que les crédits restants servent à protéger les cours d'eau ainsi qu'à fournir une eau potable à tous les Français et non à déployer des mégabassines.

*Suivant l'avis de la rapporteure spéciale, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendement II-CF431 de M. Sylvain Carrière

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Il s'agit de demander un état des lieux annuel de l'activité de fret ferroviaire en France incluant une analyse du lien entre les investissements publics et la quantité de marchandises transportées par kilomètre.

La casse du fret ferroviaire est en cours : après l'ouverture à la concurrence, le plan de discontinuité achèvera de tuer Fret SNCF, sans qu'à aucun moment un bilan ne soit tiré des décisions qui ont été prises. Il est grand temps de s'y arrêter.

La part du fret ferroviaire n'a jamais été aussi faible alors qu'il s'agit du mode de transport le plus écologique. La faute en incombe à l'État qui ne soutient pas suffisamment cette alternative aux camions pour le transport de marchandises.

*Suivant l'avis de la rapporteure spéciale, la commission **adopte** l'amendement.*

Budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*

Article 43 et état C : Crédits des budgets annexes

Amendement II-CF435 de Mme Clémence Guetté

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Il est impératif de lutter contre les nuisances générées par le trafic aérien aux abords des aéroports.

Dans ma circonscription de Seine-et-Marne qui longe l'aéroport Charles-de-Gaulle, mes administrés perdent jusqu'à trois ans d'espérance de vie à cause de ces nuisances. Le seuil de tolérance des organismes aux mouvements annuels d'avions, fixé à 250 000, a été largement dépassé depuis plusieurs années : nous sommes à 440 000. Comme si cela ne suffisait pas, le trafic est censé augmenter, y compris la nuit. Un couvre-feu serait un minimum. On sait que c'est principalement sur le sommeil que le bruit des avions a des effets néfastes.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Je suis favorable à l'amendement mais ne serait-il pas plus pertinent d'affecter à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) les crédits que vous destinez à la création d'un nouvel organisme, puisqu'elle exerce les mêmes missions ?

Je suis parfaitement consciente des difficultés que vivent les riverains d'aéroports. Tous les députés de circonscriptions accueillant des aéroports sont d'ailleurs sollicités.

L'Agence de la transition écologique (Ademe) avait estimé à 6,1 milliards d'euros le coût sanitaire du trafic aérien à cause duquel plus de 2 millions de nos concitoyens sont exposés à des niveaux sonores supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

M. Carlos Martens Bilongo (LFI-NFP). Force est de constater que l'ACNUSA ne fonctionne pas. J'ai été élevé dans un bruit permanent. Seule une nouvelle entité dédiée pourra aider véritablement les riverains qui n'ont jamais eu droit au silence.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. L'ACNUSA est dédiée au contrôle des nuisances aéroportuaires. Qu'elle ne fonctionne pas, j'en conviens puisque depuis le mois d'avril, elle n'a plus de directeur. Or les sanctions que peut prendre l'ACNUSA ne peuvent pas l'être en l'absence de directeur.

La commission adopte l'amendement.

La commission adopte les crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens modifiés.

Compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale

La commission adopte les crédits du compte d'affectation spéciale Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale non modifiés.

La réunion s'achève à dix-neuf heures cinquante.

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mercredi 30 octobre 2024 à 15 heures

Présents. - M. David Amiel, Mme Christine Arrighi, M. Jean-Didier Berger, M. Carlos Martens Bilongo, M. Anthony Boulogne, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Thomas Cazenave, M. Bérenger Cernon, M. Éric Coquerel, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Sébastien Delogu, M. Benjamin Dirx, M. Denis Fégné, Mme Mathilde Feld, M. Emmanuel Fouquart, M. Christian Girard, M. José Gonzalez, Mme Perrine Goulet, M. Pierre Henriet, M. François Jolivet, Mme Chantal Jourdan, M. Tristan Lahais, M. Jérôme Legavre, Mme Claire Lejeune, Mme Véronique Louwagie, M. Emmanuel Mandon, Mme Claire Marais-Beuil, M. Jean-Paul Mattei, M. Emmanuel Maurel, M. Kévin Mauvieux, Mme Marianne Maximi, Mme Estelle Mercier, Mme Sophie Mette, M. Nicolas Metzdorf, M. Jacques Oberti, Mme Julie Ozenne, M. Didier Padey, Mme Sophie Pantel, M. Nicolas Ray, M. Matthias Renault, M. Charles Rodwell, M. Alexandre Sabatou, Mme Eva Sas, M. Charles Sitzenstuhl, Mme Ersilia Soudais, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Nicolas Thierry, M. Gérault Verny

Excusés. - Mme Yaël Ménaché, M. Nicolas Sansu

Assistaient également à la réunion. - Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Sylvain Carrière, M. Stéphane Delautrette, M. Peio Dufau, M. Romain Eskenazi, M. Jean-Luc Fugit, Mme Julie Laernoës, M. Maxime Laisney, M. Gérard Leseul, M. Marc Pena, Mme Sandra Regol