

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

- Suite de l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2026 (n° 1906) : examen et vote sur les crédits des missions :
- *Outre-mer* (M. Christian BAPTISTE, rapporteurs spéciaux) 2
- *Écologie, développement et mobilité durables* :30
- *Énergie, climat et après-mines ; Service public de l'énergie ; Sécurité nucléaire et radioprotection ; Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (M. Paul MIDY, rapporteur spécial)
- *Infrastructures et services de transports ; Contrôle et exploitation aériens* (Mme Christine ARRIGHI, rapporteure spéciale)
- *Paysages, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologique ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires Écologie – mise en extinction du plan de relance* (M. Tristan LAHAIS et Mme Eva SAS, rapporteurs spéciaux)
- *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* (M. Matthias RENAULT, rapporteur spécial).
- Présence en réunion56

Mercredi

12 novembre 2025

Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 036

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de

M. Éric Coquerel,
Président



La commission examine la seconde partie du projet de loi de finances pour 2026 (n° 1906) (M. Philippe Juvin, rapporteur général)

Mission Outre-mer (M. Christian Baptiste, rapporteur spécial)

Article 49 et état B : Crédits du budget général

Amendement II-CF2579 de M. Stéphane Lenormand

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Je présente pour la troisième fois une demande de crédits spécifiques d'un montant de 20 millions d'euros pour la rénovation du port de Saint-Pierre-et-Miquelon, l'un des derniers ports d'État, dont la situation est jugée critique depuis quelques années. Une partie étant déjà fermée, l'autre approvisionne l'ensemble du territoire. Il y a urgence à intervenir : si le port finit par s'effondrer, cela ne coûtera pas 20 millions mais trois ou quatre fois plus.

Rappelons qu'il s'agit du seul port français d'Amérique du Nord et qu'il bénéficie d'un emplacement stratégique, à la sortie du Saint-Laurent et proche de l'Arctique. Il a accueilli récemment le Neoliner Origin, qui traverse l'Atlantique à la voile ; or une mauvaise manœuvre de ce porte-conteneurs de 140 mètres éventrerait le quai à coup sûr.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. le président Éric Coquerel. Je suis très favorable à cet amendement. Si la France est présente dans tous les océans du monde, c'est grâce aux outre-mer.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF2561 de M. Yoann Gillet et II-CF2164 de la commission des lois (discussion commune)

M. Yoann Gillet, rapporteur pour avis de la commission des lois. Ces amendements visent à créer un nouveau programme dédié aux capacités de stockage des ports ultramarins afin que ceux-ci puissent assurer la sécurité économique et alimentaire de nos compatriotes même en période de crise. Le constat est clair en effet : les infrastructures portuaires sont souvent sous-dimensionnées et les capacités de stockage limitées à quelques semaines de réserves.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF1505 de Mme Nicole Sanquer

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je m'en remets de nouveau à la sagesse de la commission.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CF2144 de la commission des lois et II-CF2267 de M. Perceval Gaillard, amendements II-CF2342 de Mme Karine Lebon et II-CF2508 de M. Steevy Gustave, amendements identiques II-CF2485 de M. Christian Baptiste, II-CF2343 de Mme Karine Lebon et II-CF2562 de M. Elie Califer, amendements II-CF2559 de M. Philippe Naillet, II-CF2186 de la commission des lois et II-CF2416 de M. Max Mathiasin (discussion commune)

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Avec l'amendement II-CF2267, nous demandons un renforcement substantiel de la ligne budgétaire unique (LBU) consacrée au logement.

Dans la population ultramarine, trois habitants sur dix sont mal logés, soit 600 000 personnes. Si 64 % sont éligibles à un logement social, ils ne sont que 25 % à y habiter, faute de constructions en nombre suffisant. Le loyer représente jusqu'à 80 % du budget de certaines familles et, d'après les chiffres de l'Union sociale pour l'habitat (USH), il faudrait construire 110 000 logements dans l'ensemble des outre-mer. Pourtant, les crédits de l'action *Logement* sont en baisse, à 236 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE).

Mme Émeline K/Bidi (GDR). L'amendement II-CF2342 vise à abonder la LBU de 56 millions d'euros supplémentaires afin de prendre en compte la crise du logement en outre-mer. L'État est tellement défaillant dans nos territoires que, depuis le début de l'année, de nombreux Réunionnais ont saisi le tribunal administratif pour non-respect des obligations relatives notamment au droit opposable au logement. Sachant que le tribunal alloue la somme de 1 000 euros par mois à titre d'indemnisation et qu'il y a 50 000 demandeurs en attente d'un logement social à La Réunion, les 56 millions d'euros demandés par cet amendement ne sont qu'une goutte d'eau par rapport à ce que l'État pourrait avoir à déboursier.

L'amendement II-CF2343 est un amendement de repli.

Mme Christine Arrighi (EcoS). L'amendement II-CF2508 propose de rehausser les crédits alloués à l'action *Logement*, qui sont en baisse de plus de 25 millions d'euros. Alors que les conditions de logement dans les territoires ultramarins se dégradent du fait d'un parc immobilier privé en mauvais état, de revenus plus faibles et d'aides sociales moins efficaces que dans l'Hexagone, ces moyens sont essentiels pour lutter contre l'habitat insalubre et mener une politique du logement ambitieuse et digne.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. L'amendement II-CF2485 est un amendement de repli, prévu pour le cas où nous n'aurions pas adopté l'amendement II-CF2483 qui abonde de 287 millions d'euros supplémentaires le programme 123. Il est donc retiré.

M. Steevy Gustave (EcoS). L'amendement de repli II-CF2186 propose de rétablir les crédits alloués à la rénovation des logements du parc social et à la lutte contre l'habitat insalubre en outre-mer au niveau qu'ils avaient dans la loi de finances pour 2025. Le budget pour 2026 prévoit en effet une baisse de plus de 10 % des crédits consacrés au logement, alors qu'il s'agit d'un défi majeur dans les outre-mer. D'après les derniers rapports de l'USH, la production de logements sociaux reste en deçà des besoins ; parallèlement, la construction de logements neufs

baisse depuis 2018. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les outre-mer subissent une double peine : outre que les coûts de construction et d'entretien des logements y sont plus élevés, la pauvreté y est aussi très importante : plus de 77 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté à Mayotte, 53 % en Guyane et 34 % en Guadeloupe. Les politiques publiques menées au travers des premiers plans Logement outre-mer (Plom) n'ont pas permis d'atteindre les objectifs initiaux et le troisième Plom n'a pas encore porté ses fruits.

M. Max Mathiasin (LIOT). L'amendement II-CF2416 a pour objet d'abonder de 10 millions d'euros les crédits consacrés au logement, plus précisément à trois des six missions de la LBU : le logement social ; l'amélioration de la sécurité du parc social eu égard au risque sismique ; l'accession sociale à la propriété et l'amélioration du parc privé.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. J'invite mes collègues à retirer leurs amendements, dans la mesure où la LBU bénéficiera de l'augmentation des crédits que nous avons votée précédemment. À défaut, je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. Max Mathiasin (LIOT). Nous devons répondre à un besoin criant des territoires, reconnu par le comité interministériel des outre-mer, alors que le budget consacré au logement n'a fait que diminuer depuis 2017. Je maintiens donc mon amendement.

M. le président Éric Coquerel. Sur le sujet du logement, le rétablissement des crédits au travers d'une enveloppe globale ne sera pas suffisant pour compenser toutes les baisses budgétaires. Je suis favorable à ce que nous votions au moins l'un des amendements de repli.

L'amendement II-CF2485 est retiré.

La commission adopte les amendements identiques II-CF2144 et II-CF2267. En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendement II-CF2340 de Mme Karine Lebon

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Cet amendement visant à abonder les crédits alloués à l'action *Logement* est satisfait par l'adoption de l'amendement II-CF2483.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF1679 de M. Yoann Gillet

M. Yoann Gillet, rapporteur pour avis. La Guadeloupe et la Martinique sont particulièrement concernées par la menace sismique, qui rend indispensables les mesures de prévention et de renforcement du bâti existant. Dans ce contexte, le présent amendement vise à financer l'amélioration du parc locatif antillais afin de soutenir la réhabilitation, le confortement et, si nécessaire, la reconstruction des logements sociaux.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je suis très attaché à ce que la LBU finance la mise aux normes parasismiques, qui est vitale pour nos territoires. Mais comme je l'ai déjà évoqué, votre demande est plus que satisfaite par l'adoption de crédits supplémentaires pour la LBU. Je vous invite à le retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

*Suivant l'avis du rapporteur spécial, elle **rejette** successivement les amendements II-CF1671 et II-CF1670 de M. Yoann Gillet.*

Amendements II-CF2187 de la commission des lois et II-CF1661 de M. Yoann Gillet (discussion commune)

M. Steevy Gustave (EcoS). Face à la crise des prix de l'alimentation en outre-mer, l'amendement II-CF2187 prévoit la mise en place d'un chèque alimentaire d'urgence. Le projet de loi de lutte contre la vie chère dans les territoires d'outre-mer adopté par le Sénat dernièrement n'est pas à la hauteur des enjeux. Qualifié de projet de loi extincteur par nos collègues sénateurs, il n'a servi qu'à envoyer un signal à la suite des émeutes de l'an dernier et n'a pas l'ambition d'avoir un impact réel sur les prix ni de changer la vie de nos concitoyens.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. J'émet un avis favorable et demande à nos collègues de retirer les autres amendements à venir sur le sujet de l'alimentation ; à défaut, j'indique par avance que j'y serai défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement II-CF2187. En conséquence, l'amendement II-CF1661 **tombe**.*

*Suivant l'avis du rapporteur spécial, la commission **rejette** les amendements II-CF1660 et II-CF1667 de M. Yoann Gillet.*

Amendement II-CF2319 de M. Frédéric Maillot

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Cet amendement vise à octroyer la modeste somme de 6 millions d'euros à un nouveau programme destiné à développer l'autonomie alimentaire des outre-mer.

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

Amendement II-CF2674 de M. Christian Baptiste

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Cet amendement vise à ajouter un programme dans le budget de la mission *Outre-mer*, dans l'objectif de rassembler à terme l'ensemble des crédits relatifs aux outre-mer. Ce programme engloberait les actions relatives au chlordécone, au plan Sargasses II, au service d'incendie et de secours à Wallis-et-Futuna et au plan de refondation de Mayotte, ainsi que le fonds interministériel pour la transformation de la Guyane.

M. Matthias Renault (RN). Notre groupe votera cet amendement mais le nouveau programme risque de faire doublon avec le document de politique transversale *Outre-mer* annexé au PLF.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF2506 de M. Steevy Gustave et II-CF1674 de M. Yoann Gillet, amendements identiques II-CF2492 de M. Christian Baptiste, II-CF2423 de M. Max Mathiasin et II-CF2563 de M. Elie Califer (discussion commune)

M. Steevy Gustave (EcoS). L'amendement II-CF2506 vise à renforcer les moyens alloués à la lutte contre la pollution au chlordécone aux Antilles. D'après Santé publique France, plus de 90 % de la population adulte de Guyane et Martinique serait contaminée par cette substance qui provoque notamment des cancers de la prostate et de l'utérus ainsi que des problèmes de fertilité. En dépit de la reconnaissance – tardive – de cette catastrophe sanitaire par l'État et du plan déployé pour endiguer la crise, les moyens alloués restent trop faibles.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. L'amendement II-CF2492 vise à abonder de 2 millions d'euros supplémentaires les crédits destinés aux actions de lutte contre les conséquences du chlordécone, pour les porter à 6 millions d'euros.

J'invite nos collègues à retirer leurs amendements au profit de celui-ci et des deux identiques. Les sommes de 5 millions d'euros ou de 11 millions d'euros ne me semblent pas raisonnables.

La commission adopte l'amendement II-CF2506. En conséquence, les amendements II-CF1674, II-CF2492, II-CF2423 et II-CF2563 tombent.

Amendement II-CF2157 de la commission des affaires économiques

M. Joseph Rivière, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour but de renforcer dans les outre-mer le plan Écophyto II+, dont l'objectif était de réduire les charges de produits phytopharmaceutiques de 50 % d'ici à 2025. Il propose pour cela d'augmenter de 2 millions d'euros les crédits de l'action 04, *Sanitaire, social, culture, jeunesse et sports*. Il est primordial d'accompagner les agriculteurs ultramarins, qui font face à des difficultés croissantes.

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

Amendement II-CF2155 de la commission des affaires économiques

M. Joseph Rivière, rapporteur pour avis. Il est proposé d'abonder de 2 millions d'euros les crédits de l'action *Sanitaire, social, culture, jeunesse et sports*, au bénéfice des victimes contaminées par le chlordécone en outre-mer. Des moyens doivent être mobilisés par les pouvoirs publics pour réparer les injustices.

Contre l'avis du rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2364 de M. Davy Rimane

M. Davy Rimane (GDR). Depuis quarante ans, des millions de Guyanais sont contaminés au mercure à cause de l'orpaillage illégal. Les riverains des fleuves Maroni et Oyapock sont les plus touchés parce qu'ils en consomment l'eau, qu'ils filtrent eux-mêmes, et le poisson. Cet amendement vise la mise en place d'un plan interministériel Mercure 2026-2031, doté de 10 millions d'euros, qui organiserait la réponse publique autour de cinq volets : santé, environnement, recherche, alimentation et gouvernance territoriale.

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

*Amendements II-CF2535 de M. Stéphane Lenormand et II-CF2163 de M. Yoann Gillet
(discussion commune)*

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Cet amendement d'appel fait suite à l'enquête sur la santé des jeunes. En outre-mer, leur situation est encore plus délicate que dans l'Hexagone ; c'est une bombe à retardement qu'il faut désamorcer.

*Suivant l'avis du rapporteur spécial, la commission **adopte** l'amendement II-CF2535.
En conséquence, l'amendement II-CF2163 **tombe**.*

Amendement II-CF2567 de M. Elie Califer

M. Elie Califer (SOC). Le présent amendement vise à majorer de 9 millions d'euros le programme *Conditions de vie outre-mer* afin de créer une aide nationale spécifique destinée à financer le permis de conduire des jeunes ultramarins résidant dans des territoires où les transports collectifs et les solutions de mobilité sont insuffisants. Cette mesure attendue favorisera leur insertion dans la vie active.

S'il prévoit de prélever la somme nécessaire sur le programme 138, cet amendement n'a cependant pas vocation à réduire les moyens qui lui sont alloués : il vise à inciter le gouvernement à abonder les crédits nécessaires pour soutenir la mobilité et l'égalité réelle des jeunes ultramarins.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Avis favorable. Lorsque j'étais maire, j'avais mis en œuvre une aide au permis de conduire pour l'emploi.

Mme Béatrice Bellay (SOC). Nous voterons cet amendement mais, pour moi qui ai été directrice de la mobilité dans l'un de nos territoires, il est très insatisfaisant que l'on finance des permis de conduire plutôt que des politiques publiques d'amélioration de la mobilité : c'est une abdication. Il n'y a rien de plus émancipateur que les transports publics.

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

Amendements II-CF2490 de M. Christian Baptiste, II-CF2158 de la commission des lois, II-CF1673 de M. Yoann Gillet, II-CF2417 de M. Max Mathiasin et II-CF2192 de la commission des lois (discussion commune)

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Par rapport à la loi de finances initiale pour 2024, les crédits destinés aux associations du secteur sanitaire, social, culture, jeunesse et sports ont diminué de 37 % en AE et en CP (crédits de paiement). C'est particulièrement préoccupant dans un contexte marqué par la crise de la vie chère et par les catastrophes naturelles. Je rappelle que l'économie sociale et solidaire (ESS) dans les outre-mer, ce sont 1 milliard d'euros de salaires et 40 000 entités. Je demande donc le rétablissement, pour 2026, des crédits de 2024.

M. Yoann Gillet, rapporteur pour avis. L'amendement II-CF2158 vise à accompagner au mieux les associations ultramarines grâce à la création d'une ligne budgétaire dotée de 5 milliards d'euros.

M. Max Mathiasin (LIOT). L'amendement II-CF2417 vise à soutenir les associations du secteur sanitaire et social dans les territoires ultramarins en abondant de 1 million d'euros supplémentaires le budget prévu de 13 millions d'euros.

M. Steevy Gustave (EcoS). L'amendement II-CF2192 de la commission des lois a pour objet de renforcer les subventions dans les domaines de la culture, de la jeunesse et du sport. Essentielles pour soutenir la production et la diffusion artistique et culturelle, ces subventions financent en outre des projets éducatifs et encouragent l'autonomie, la mobilité ainsi que la citoyenneté et l'insertion sociale et professionnelle des jeunes ultramarins.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Vos amendements, chers collègues, seront satisfaits par l'adoption du mien. Je vous invite donc à les retirer.

La commission adopte l'amendement II-CF2490. En conséquence, les amendements II-CF2158, II-CF1673, II-CF2417 et II-CF2192 tombent.

Amendements II-CF2544 de M. Jiovanny William, II-CF2542 de M. Yoann Gillet et II-CF2513 de M. Jiovanny William (discussion commune)

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Ces amendements, qui visent à abonder le fonds d'échanges à but éducatif, culturel et sportif, sont satisfaits par l'adoption de l'amendement II-CF2490.

Les amendements II-CF2544 et II-CF2513 sont retirés.

La commission rejette l'amendement II-CF2542.

Amendements identiques II-CF2154 de la commission des affaires économiques et II-CF2418 de M. Max Mathiasin

M. Max Mathiasin (LIOT). Cet amendement a pour objet d'abonder de 5 millions d'euros en AE et de 2 millions d'euros en CP les crédits consacrés aux collectivités territoriales,

plus précisément au fonds de secours pour les outre-mer (FSOM). Il s'agit de rétablir dans le budget des outre-mer les crédits du fonds de secours qui doivent être transférés du programme 123 vers le programme 122, lequel relève du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je suis très favorable à cet amendement car radicalement opposé au transfert de fonds dédiés à l'outre-mer dans un programme géré par un autre ministère.

La commission adopte les amendements.

Amendement II-CF2478 de M. Olivier Serva, amendements identiques II-CF2196 de la commission des lois, II-CF2159 de la commission des affaires économiques et II-CF2383 de Mme Sandrine Rousseau, amendements identiques II-CF1675 de M. Yoann Gillet et II-CF2185 de la commission des lois, amendements identiques II-CF2491 de M. Christian Baptiste et II-CF2580 de M. Giovanni William, amendement II-CF2422 de M. Max Mathiasin (discussion commune)

M. Max Mathiasin (LIOT). Lorsque les sargasses s'échouent massivement sur les plages du bassin Antilles-Guyane, notamment en Guadeloupe et à Marie-Galante, puis se décomposent, elles émettent des gaz toxiques tels que l'hydrogène sulfuré et l'ammoniac. Ces émissions ont des effets visibles sur les biens matériels des habitants, comme la corrosion des composants métalliques ou de l'électroménager. En outre, l'offre assurantielle en outre-mer est peu développée, ce qui ne permet pas aux victimes d'être dédommagées. L'amendement II-CF2478 vise donc à créer un fonds de garantie pour indemniser les dommages causés aux biens par l'émission de ces gaz.

M. Steevy Gustave (EcoS). Les amendements identiques II-CF2196, II-CF2159 et II-CF2383 visent à renforcer les financements du plan Sargasses. Depuis plusieurs années, la Guadeloupe et la Martinique font face à une prolifération massive de sargasses qui s'échouent sur les plages, conséquence du réchauffement de l'océan et d'apports excessifs en fertilisants. Leur décomposition libère des gaz toxiques, à l'origine d'odeurs insupportables, de dégradations matérielles et de risques importants pour la santé. Les conséquences économiques sont lourdes, le tourisme décline et les populations sont affectées.

Mis en œuvre en 2022, avec un budget de 36 millions d'euros sur quatre ans, le plan Sargasses s'est révélé insuffisant pour faire face à l'ampleur du fléau. L'année 2025 a été particulièrement catastrophique, des arrivages records submergeant les dispositifs existants – en Martinique, 4 500 tonnes ont ainsi été collectées en trois mois, soit trois fois plus que l'an dernier.

M. Yoann Gillet (RN). Depuis 2011, on observe des échouages massifs et récurrents de sargasses en Martinique, en Guadeloupe, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, ce qui représente clairement un danger environnemental, avec de nombreuses conséquences pour la santé. Il y a donc lieu d'affecter des moyens pour lutter activement et réellement contre les sargasses.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. La contribution du programme 123 à la lutte contre l'échouement des sargasses portée par le programme 162, *Interventions*

territoriales de l'État (PITE) était de 1,7 million d'euros en AE et de 1,3 million d'euros en CP en loi de finances initiale pour 2025, montants reconduits dans le PLF pour 2026. La contribution à la lutte contre les sargasses s'élevait à 4,4 millions d'euros en AE et 2,5 millions d'euros en CP en 2024, à la suite de l'adoption d'un amendement parlementaire de 2 millions d'euros en AE et CP au cours de l'examen du PLF pour 2024.

L'amendement II-CF2491 vise à revenir au niveau de financement atteint en 2024. Je rappelle en outre que le programme 162 prévoit en 2026 un montant de 4,3 millions d'euros en AE et de 4,2 millions d'euros en CP pour financer le plan Sargasses II, ce qui paraît bien insuffisant au regard des enjeux. Je demande le retrait des autres amendements.

M. Giovanni William (SOC). Je retire l'amendement II-CF2580. La lutte contre les sargasses relève de la mission *Cohésion des territoires*, dans le cadre de laquelle un amendement a été voté en ce sens. Par ailleurs, cette action est de la responsabilité de l'État et il serait dommage de la faire peser sur d'autres acteurs. Je vous invite donc, chers collègues, à être très attentifs à ce que nous pourrions voter.

M. Max Mathiasin (LIOT). Les sargasses posent un autre problème : les gens sont obligés d'abandonner leur maison et ne peuvent pas regarder la télévision, ou doivent changer de téléviseur tous les ans, et les restaurateurs ne peuvent pas travailler. Je ne crois pas que l'État ait pris la mesure de ce phénomène qui touche nombre de communes, comme Marie-Galante ou Petit-Bourg, et le plan Chlordécone, même si on l'abondait, ne tient pas compte de ces aspects. Les personnes touchées ne sont pas indemnisées et rien n'est prévu pour les aider. D'où l'amendement II-CF2422.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je demande le retrait de tous les amendements antérieurs à mon amendement II-CF2491, dont l'adoption satisfera en outre celui qui suit.

L'amendement II-CF2580 est retiré.

La commission adopte l'amendement II-CF2478.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendements identiques II-CF2150 de la commission des affaires économiques et II-CF2167 de la commission des lois, amendement II-CF2341 de Mme Karine Lebon (discussion commune)

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse.

La commission rejette les amendements identiques II-CF2150 de la commission des affaires économiques et II CF2167 de la commission des lois et adopte l'amendement II-CF2341.

Amendement II-CF2320 de M. Frédéric Maillot

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Cet amendement porte sur les missions locales, qui subissent une forte coupe dans le budget général. Dans nos territoires ultramarins, le chômage des jeunes est très élevé, avec des indicateurs sociaux très défavorables et une population de jeunes globalement moins diplômée que dans le territoire hexagonal. Les jeunes ont donc des difficultés pour trouver un emploi sur des territoires où le chômage global est très élevé – généralement plus de 10 points au-dessus du taux hexagonal. Les missions locales assurent donc des missions primordiales, et plus encore depuis la dernière loi relative à France Travail, qui leur a demandé de faire beaucoup plus tout en leur enlevant des moyens. Il est donc indispensable de maintenir les moyens des missions locales, particulièrement en outre-mer.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je demande le retrait de cet amendement, qui relève de la mission *Travail et emploi*.

La commission adopte l'amendement.

Amendements II-CF1662 de M. Yoann Gillet, II-CF2688 de M. Christian Baptiste et II-CF828 de M. Matthias Renault (discussion commune)

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je retire l'amendement II-CF2688, qui est satisfait par l'amendement de M. Rimane.

M. Matthias Renault (RN). L'amendement II-CF828 vise à affecter 4,5 millions au renforcement de la lutte contre l'orpaillage illégal. Bien que le nombre de sites d'orpaillage illégal soit en diminution depuis 2013, la réalité est plus complexe car, s'il diminue sur les réserves naturelles, il augmente autour de sites d'exploitation légale, en particulier à la frontière du Suriname.

Ces crédits pourraient être utilisés par exemple pour l'acquisition d'un hélicoptère, même si le prix d'un appareil pour la gendarmerie est de l'ordre de 15 millions d'euros. Deux hélicoptères sont actuellement disponibles pour la surveillance, à quoi s'ajoutent six autres, loués à des sociétés privées, mais c'est nettement insuffisant. L'utilisation de drones est une piste qui pourrait également être explorée – les drones Sentinel sont d'ailleurs produits sur place, à Kourou.

L'augmentation des moyens de lutte contre l'orpaillage illégal n'est d'ailleurs que l'une des pistes possibles. Il faut en effet envisager aussi le renforcement de la coopération diplomatique, en particulier avec le Suriname, où de nombreux comptoirs chinois fournissent en matériel et en financement les filières d'orpaillage illégal, ainsi qu'avec le Brésil, d'où provient majoritairement la main-d'œuvre clandestine de cette activité.

S'est enfin posée dernièrement, en parallèle à l'opération Harpie 3, la question de la structuration d'une filière légale, qui ne peut pas aller sans un renforcement des moyens de l'opération Harpie.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Avis défavorable car cette vision uniquement sécuritaire ne prend pas en compte les enjeux économiques, sanitaires – je pense notamment au mercure – et environnementaux.

M. Davy Rimane (GDR). En fixant de tels montants de crédits, on cherche plus l'annonce que l'efficacité. Depuis trois ans, nous ne cessons de répéter qu'il faut changer de

doctrine. Alors que celle qu'applique l'État se borne à contenir les orpailleurs illégaux dans la forêt guyanaise, nous demandons qu'on passe à une doctrine d'éradication – évolution qui entraînera celle de la stratégie et des moyens. Il n'y a pas lieu d'augmenter l'enveloppe pour continuer les mêmes pratiques inefficaces – j'ai constaté voilà encore quelques semaines sur le haut Maroni que les sites illégaux sont plus nombreux dans le parc amazonien, pourtant censé être sécurisé, qu'à l'extérieur.

M. Yoann Gillet (RN). On ne peut pas dire à la fois que la stratégie actuelle ne fonctionne pas et qu'il faudrait éradiquer l'orpaillage illégal et, dans le même temps, refuser de donner plus de moyens à la lutte contre cette activité. Si, comme vous le disiez vous-même, il y a davantage d'orpaillage illégal, c'est par manque de moyens. Il arrive souvent que l'un des deux hélicoptères de la gendarmerie soit en réparation. Il faut davantage de moyens pour les militaires de l'opération Harpie, qui font un travail remarquable que je salue – et je saisis cette occasion de rendre hommage aux deux militaires qui ont perdu la vie cette année dans le cadre de cette opération.

M. Davy Rimane (GDR). Je rappelle que l'armée a fait l'acquisition de deux nouveaux hélicoptères Caracal pour remplacer les Pumas historiques et vieillissants. Tant que vous ne changerez pas de doctrine et vous contenterez de contenir l'orpaillage, cela ne changera rien, quand même vous mettriez 100 millions d'euros sur la table, et l'orpaillage ne diminuera pas. Ces amendements n'ont pas de sens.

J'ajoute que les militaires envoyés sur site doivent être accompagnés d'OPJ (officiers de police judiciaire), qui sont le plus souvent issus de la gendarmerie nationale. Or on manque d'OPJ. Nous en avons marre que les populations soient empoisonnées et que la forêt soit décimée. Il faut changer de doctrine.

L'amendement II-CF2688 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements II-CF1662 et II-CF828

Amendement II-CF2189 de la commission des lois

M. Steevy Gustave (EcoS). Cet amendement propose de renforcer les crédits alloués aux actions de prévention et d'adaptation contre les séismes en outre-mer, notamment le plan séisme Antilles et les abris anticycloniques en Polynésie française. Alors que l'ouragan Melissa a dévasté la Jamaïque et inondé Haïti et Cuba, faisant plus de soixante morts dans sa course effrénée à travers les Caraïbes, nous ne pouvons pas ignorer plus longtemps les risques climatiques pesant sur les territoires ultramarins. Quant au risque sismique, il est une préoccupation majeure dans les Antilles en raison de la position géologique de l'archipel. Lundi dernier encore, la Guadeloupe et la Martinique ont été réveillées par un puissant séisme. Nous devons donc maintenir les financements à la hauteur des enjeux de la région.

Contre l'avis du rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2565 de M. Stéphane Lenormand

Mme Nicole Sanquer (LIOT). Il a pour finalité de soutenir financièrement les travaux entrepris par la collectivité territoriale pour la construction d'un Ehpad à Saint-Pierre et Miquelon, équipement essentiel très attendu par la population de l'archipel. En effet, depuis le déménagement du centre hospitalier dans des nouveaux bâtiments, en 2013, seule la partie accueillant les personnes âgées a été maintenue dans ce bâtiment insalubre, ce qui est indigne de ce que la solidarité nationale doit offrir à nos aînés après une dure vie de labeur. Il est donc urgent de réaliser cette opération pour améliorer les conditions de vie des personnes dépendantes.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse, car la construction d'un Ehpad ne fait pas nécessairement partie de la mission outre-mer.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2551 de Mme Béatrice Bellay

Mme Béatrice Bellay (SOC). Il vise à renforcer les moyens du fonds pour les actions de coopération des collectivités des pays des océans, dits d'outre-mer. L'intégration de la Martinique à la Caricom (Communauté des Caraïbes) marque en effet une étape importante de son ouverture et de son intégration régionale. Pour la Martinique, cet engagement répond à une volonté d'autonomie et d'ancrage caribéen portée par les Martiniquais depuis des décennies. Renforcer cette coopération, c'est consolider notre participation active au développement et à la solidarité régionale des pays des océans.

Toutefois, face au désengagement progressif de l'État et à la relégation de nos pays à l'arrière-plan des priorités gouvernementales, nous devons nous armer pour agir de concert avec nos voisins sur les différentes questions urgentes qu'ils connaissent – défis sociaux, climatiques, sécuritaires, commerciaux, universitaires, culturels et migratoires.

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

Amendement II-CF1678 de M. Yoann Gillet

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Avis défavorable car la pêche et l'aquaculture concernent tous les territoires ultramarins. La dépense proposée devrait porter sur le programme 205, *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, de la mission *Écologie*.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CF2151 de la commission des lois et II-CF2270 de M. Perceval Gaillard, amendement II-CF2365 de M. Davy Rimane, amendements identiques II-CF2199 de la commission des lois et II-CF2554 de M. Giovanni William, amendements II-CF2507 de M. Steevy Gustave et II-CF2200 de la commission des lois (discussion commune)

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). L'amendement II-CF2270 vise à renforcer de 1 million d'euros le budget des observatoires des prix, des marges et des revenus (OPMR), dont le projet de loi de finances prévoit de réduire l'enveloppe à 0,37 million d'euros, soit quasiment deux fois moins que dans le budget 2025, qui prévoyait initialement 0,6 million d'euros. Le renforcement des OPMR doit faire avancer les politiques publiques de lutte contre la vie chère et améliorer le contrôle et la transparence des prix. Cette question est répétée chaque année car aucune politique publique ambitieuse n'est mise en place pour venir à bout de la vie chère.

M. Davy Rimane (GDR). Mon amendement II-CF2365 vise également à renforcer le budget des OPMR, dont le Conseil économique, social et environnemental (Cese) a recommandé de renforcer le rôle consultatif et opérationnel. De même, les présidents des OPMR auditionnés ont unanimement souligné la faiblesse de leurs moyens humains et matériels et le besoin d'un financement pérenne pour recruter des économistes, statisticiens et personnels d'appui administratif.

M. Steevy Gustave (EcoS). Le budget pour 2026 prévoit une baisse des crédits alloués aux observatoires des prix, des marges et des revenus, dispositif créé dans les territoires ultramarins pour analyser et calculer la différence des prix. Cette baisse intervient alors que la vie chère dans les outre-mer bat toujours des records, avec des différences de plus de 42 %.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Avis favorable à tous ces amendements.

La commission adopte les amendements identiques II-CF2151 et II-CF2270.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Suivant l'avis du rapporteur spécial, la commission rejette l'amendement II-CF1672 de M. Yoann Gillet

Amendement II-CF1506 de Mme Nicole Sanquer

Mme Nicole Sanquer (LIOT). Il vise à corriger l'injustice manifeste que représente pour les fonctionnaires originaires du Pacifique leur exclusion de la prime spécifique d'installation (PSI). Chaque année, en effet, une centaine d'entre eux réussissent les concours nationaux et deviennent alors policiers, agents de douanes, agents pénitentiaires ou enseignants, rejoignant la grande famille des fonctionnaires d'État. Ces femmes et ces hommes s'engagent pour la France, souvent au prix d'un éloignement douloureux de leur terre natale et de leur famille, sans garantie de retour. Le gouvernement, bien que conscient de cette iniquité, est resté inactif. Par équité et reconnaissance, nous demandons que les fonctionnaires ultramarins du Pacifique soient éligibles à la PSI.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF1504 de Mme Nicole Sanquer

Mme Nicole Sanquer (LIOT). Il vise à dénoncer une inégalité fiscale inacceptable : les Français résidant en Polynésie française paient la CSG – contribution sociale généralisée – et la CRDS – contribution pour le remboursement de la dette sociale – sur les revenus du patrimoine alors qu'ils sont déjà affiliés au régime obligatoire de notre caisse de prévoyance locale. Sans exonération, contrairement aux Français d'Europe et de Suisse, ils subissent ainsi une double imposition, contraire au principe d'égalité devant l'impôt. L'amendement vise donc à sensibiliser le gouvernement à ce double assujettissement.

*Contre l'avis du rapporteur spécial, la commission **rejette** l'amendement.*

Amendement II-CF2232 de Mme Nicole Sanquer

Mme Nicole Sanquer (LIOT). La Polynésie française, qui est aujourd'hui en première ligne face à une explosion du trafic de stupéfiants, notamment d'ice, ne bénéficie ni des moyens de la Midelca (mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives) ni du reversement de confiscations de l'Agrasc (Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués). L'amendement vise à la création d'un fonds de concours drogue Polynésie française, cogéré par l'État et le pays pour financer la prévention, les enquêtes et la réinsertion. Le garde des Sceaux, que j'ai interrogé à ce propos dans le cadre des auditions de la commission d'enquête sur le fonctionnement de la justice en outre-mer, s'y est montré favorable.

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

Amendement II-CF2234 de Mme Nicole Sanquer

Mme Nicole Sanquer (LIOT). Bien que le pacs (pacte civil de solidarité) soit reconnu en Polynésie française, il n'est pas possible d'en contracter sur ce territoire. Une loi de pays en ce sens a été déposée sur le bureau de l'Assemblée de Polynésie française et l'amendement vise à sensibiliser le gouvernement à la nécessité d'accompagner les communautés de Polynésie française dans la mise en œuvre administrative du pacs.

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

Amendement II-CF2235 de Mme Nicole Sanquer

Mme Nicole Sanquer (LIOT). Cet amendement d'appel vise à appeler l'attention du gouvernement sur la nécessité de renforcer la participation financière de l'État à la convention santé État-pays, afin de soutenir la Polynésie dans deux priorités majeures de santé publique : la lutte contre le cancer et contre l'ice, véritables fléaux de société. Face à cette double urgence, l'amendement appelle le gouvernement à revaloriser, dans le cadre de la signature de la prochaine convention État-pays, le financement des molécules onéreuses liées au traitement du cancer et le soutien aux dispositifs de prévention, de traitement et de réinsertion liés à l'ice.

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

Amendements identiques II-CF2146 de la commission des lois et II-CF2268 de M. Jean-Hugues Ratenon, amendements identiques II-CF2168 de la commission des affaires économiques, II-CF2194 de la commission des lois et II-CF2382 de Mme Sandrine Rousseau, amendement II-CF2195 de la commission des lois, amendements identiques II-CF1659 de M. Yoann Gillet et II-CF2184 de la commission des lois (discussion commune)

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). L'amendement II-CF2268, identique à l'amendement II-CF2146, vise à alerter quant à la nécessité de mettre en place un véritable plan d'urgence pour rendre effectif le droit d'accès à l'eau dans les territoires dits d'outre-mer. Cette problématique ancienne et constante pèse quotidiennement sur nos concitoyens ultramarins privés d'eau, ce bien commun pourtant essentiel à la vie. Des investissements colossaux sont nécessaires, notamment pour la réparation des infrastructures vétustes et des canalisations en ruine, à l'origine de graves fuites. En moyenne, dans les outre-mer, un litre sur deux se perd dans les réseaux, contre un litre sur cinq en Hexagone. Les difficultés d'accès à l'eau augmentent les risques d'épidémies et de maladies menaçant la santé des ultramarins, outre qu'elles pèsent sur leur quotidien en matière d'hygiène, de santé et d'éducation. Nous proposons donc de renforcer cette action à hauteur de 500 millions d'euros.

M. Joseph Rivière (RN). L'accès à l'eau dans les territoires ultramarins constitue un enjeu majeur de santé publique. Les constats sont accablants. Nous connaissons des pertes d'eau de plus de 50 %, une vétusté chronique des réseaux d'eau et une absence de planification des investissements.

M. Steevy Gustave (EcoS). L'amendement II-CF2383 vise à lancer sans plus attendre un grand plan d'investissement pour les infrastructures de distribution d'eau potable dans les territoires dits d'outre-mer. La Cour des comptes l'a dit : la situation est alarmante. Le Cese l'a confirmé : l'accès à l'eau potable n'est pas garanti dans les nombreux territoires ultramarins. Et pour cause : 80 % des systèmes d'assainissement sont défectueux. En Guadeloupe et à Mayotte, 30 % de l'eau se perd dans des fuites, et 38 % de l'eau à La Réunion. Il y a urgence.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Nous connaissons l'importance de la problématique de l'eau dans nos territoires. Moi qui suis de Guadeloupe, je suis directement concerné. Depuis 2022, nous avons mené le combat et nous savons qu'une démarche pluriannuelle s'impose. Je propose que nous adoptions l'amendement II-CF2195, qui prévoit des crédits de 100 millions d'euros, supportables pour le budget, étant entendu que l'État doit faire chaque année un effort significatif, notamment à Mayotte. Je demande le retrait des autres amendements.

*La commission **rejette** successivement les amendements identiques II-CF2146 et II-CF2268 et les amendements identiques II-CF2168, II-CF2194 et II-CF2382.*

*Elle **adopte** l'amendement II-CF2195.*

*En conséquence, les amendements II-CF1659 et II-CF2184 **tombent**.*

Amendement II-CF2257 de Mme Anchya Bamana

Mme Anchya Bamana (RN). Mayotte fait face à une crise de l'eau depuis une dizaine d'années, exacerbée par le cyclone et une infrastructure insuffisante. Le plan Eau Mayotte 2024-2027 prévoit des investissements à long terme, mais les effets de ces projets ne se feront pas sentir avant 2027.

En attendant, les Mahorais subissent des coupures d'eau allant jusqu'à quatre jours d'affilée, ce qui entraîne une détérioration de la qualité de l'eau et des problèmes de santé publique. La fièvre typhoïde et la diphtérie, pourtant éradiquées, sont réapparues.

Cet amendement propose de déployer une solution urgente, proposée par l'ONG Waterships : un navire-usine de dessalement de l'eau de mer capable de fournir de l'eau dans le cadre d'un plan Orsec (organisation de la réponse de sécurité civile) Eau Mayotte et de servir d'autres territoires d'outre-mer. Chers collègues, votre vote permettra d'assurer un accès à l'eau aux Mahorais avant 2027 en répondant à un besoin vital et en protégeant leur santé.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Le crédit de 100 millions d'euros – ce n'est pas rien – que nous venons d'adopter satisfait l'amendement. Il va de soi que Mayotte est une priorité.

Mme Anchya Bamana (RN). Mayotte est le seul territoire d'outre-mer dépourvu de plan Orsec eau. Il s'agit d'une mesure d'urgence en attendant 2027. Le chantier de l'usine de dessalement vient de commencer. Je vous assure qu'à Mayotte, les gens ne vivent pas.

M. Davy Rimane (GDR). J'espère que la représentation nationale finira par prendre ses responsabilités. Ce qui se passe à Mayotte est un scandale d'État. Des compatriotes vivent à des milliers de kilomètres des situations que personne ici n'accepterait de vivre. Je sais de quoi je parle : j'ai des concitoyens en Guyane qui n'ont pas accès à l'eau potable. Tout cela va trop loin.

Que des gens doivent attendre la réalisation d'un programme de travaux de plusieurs années pour avoir accès à l'eau potable n'est pas admissible. S'il faut mettre de l'argent sur la table pour que Mayotte ait de l'eau demain matin, pour ainsi dire, faisons-le. Trop c'est trop. On ne peut pas continuer à cautionner ce genre de situations inacceptables à tout point de vue.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2380 de M. Emmanuel Tjibaou

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF831 de M. Matthias Renault

M. Matthias Renault (RN). Cet amendement d'appel vise à créer une société minière nationale.

Sa motivation est triple. D'abord, quid de la Montagne d'or ? Faut-il considérer ce projet comme définitivement abandonné à la suite des décisions de justice dont il a fait l'objet ? Cela nous semble dommage. Créer une société minière nationale permettrait d'évincer la candidature d'un consortium russo-canadien et d'aller vers une solution souveraine.

Ensuite, la structuration de la filière de l'orpaillage en Guyane, essentiellement constituée de PME dont on ne connaît pas la rentabilité, s'impose. Dans un rapport publié au mois de juillet, la Cour des comptes indique que nous avons le plus grand mal à connaître précisément la rentabilité de ce secteur.

Enfin, en hommage à M. Montebourg, pourtant homme de gauche mais qui a jadis annoncé la création d'une compagnie nationale des mines, nous soulevons la question plus large de la stratégie minière de la France, non seulement en Guyane et en Nouvelle-Calédonie mais aussi dans notre domaine maritime, notamment en matière d'exploration des fonds marins, interdite par la loi Hulot, à laquelle nous sommes opposés. Face à des concurrents qui ont, eux, une stratégie minière à long terme, tels que la Chine, la Russie, les États-Unis et le Canada, il est regrettable que la France n'en ait aucune.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je comprends l'idée, mais confier la gestion de territoires et de problèmes très différents entre eux à une unique société me laisse dubitatif. Je préfère que nous discussions projet par projet, comme nous l'avons fait au sujet des mines de Nouvelle-Calédonie.

Ainsi, je ne suis pas certain que nous soyons d'avis unanime sur l'exploration des océans pour y trouver des hydrocarbures ou des nodules polymétalliques. Par ailleurs, nous avons adopté des crédits de 300 millions pour l'exploitation du nickel. Avis défavorable.

M. Davy Rimane (GDR). Nous sommes opposés à cet amendement. En Guyane, nous n'avons pas choisi si oui ou non nous irons vers l'industrie minière. Les débats doivent avoir lieu sur le territoire et être validés par les Guyanais et les Guyanaises. C'est un sujet d'une extrême importance ayant un impact sur l'environnement. On ne peut pas le négliger, ni en décider à 8 000 kilomètres du territoire concerné. Rien ne se fera sans l'accord du territoire.

La filière de l'or, en Guyane, est artisanale. Elle est le produit de son histoire. Ses acteurs ont du mal à s'établir. Les projets de grande envergure qui relèvent de la grosse industrie, tels celui de la Montagne d'or, suscitent un refus catégorique de la population et de nombreux élus. Les projets de ce genre doivent être décidés territoire par territoire.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur spécial, elle adopte l'amendement II-CF2193 de la commission des lois.

Amendements II-CF1666, II-CF1656, II-CF1663, II-CF1665 et II-CF1664 de M. Yoann Gillet

M. Yoann Gillet (RN). Ils visent à créer un fonds d'équipement et de sécurité dans cinq territoires d'outre-mer – la Guadeloupe, Mayotte, la Guyane, la Martinique et La Réunion.

Les territoires ultramarins sont bien plus exposés à la délinquance que la France hexagonale. La situation sécuritaire y est alarmante.

Les chiffres sont éloquentes. De 2021 à 2024, le taux d'homicide s'élevait à 1,2 pour 100 000 habitants en métropole, contre 16,5 en Guyane, 7,5 en Guadeloupe, 7,3 en Martinique et 5,7 à Mayotte, où le taux de vols avec armes est onze fois plus élevé qu'en métropole. En Guyane, on a dénombré 836 vols à main armée et quarante-neuf homicides en 2024. À La Réunion, les violences de bandes à Saint-Denis sont nombreuses et défrayent la chronique régulièrement. En Guadeloupe, du 1^{er} janvier au 25 juin 2025, on a compté vingt-huit homicides, 111 tentatives de meurtre et 300 vols à main armée. En Martinique, trente-et-un homicides ont été commis depuis le début de l'année, dont vingt-sept par arme à feu.

En clair, la situation est désastreuse, bien plus qu'elle ne l'est en métropole, où elle est déjà dramatique. Il faut donc des moyens. Pour cela, un fonds d'équipement et de sécurité par territoire serait bien utile.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Avis défavorable. L'objet de ces amendements très sécuritaires est de la compétence de l'État. Si nous partons, dans la mission *Outre-mer*, du principe que l'État se défause, alors, dans nos territoires, nous sommes perdus.

Mes collègues guadeloupéens et moi-même avons adressé au premier ministre Bayrou et à son ministre des outre-mer un courrier demandant la tenue d'un sommet sur la sécurité. Le gouvernement a changé, le préfet de Guadeloupe aussi.

En matière de sécurité comme en matière minière, il revient à chaque territoire de réunir dans un tel cadre tous les acteurs – policiers, gendarmes, sapeurs-pompiers, douanes – sous l'égide des services de l'État pour aborder dans une perspective durable cette affaire de sécurité. Nous ne pouvons cautionner que l'État se défause sur notre petit budget.

M. Charles Sitzenstuhl (EPR). Je suis très étonné par ces amendements du Rassemblement national, qui me semblent cosmétiques. Je tiens à alerter les personnes qui suivent nos débats pour qu'ils ne tombent pas dans le panneau de la communication du parti de Mme Le Pen. On fait des amendements citant les divers territoires d'outre-mer, on annonce la création de fonds d'équipement et de sécurité : tout cela n'a absolument aucun sens.

Je suis d'accord avec notre rapporteur spécial : la sécurité est le travail de l'État. L'État sait situer les territoires d'outre-mer sur la carte. Il va de soi qu'il réfléchit territoire par territoire, notamment outre-mer, en matière de déploiement de forces de sécurité, de moyens et d'armements. Ce n'est pas en créant des fonds dont nul ne sait qui les utilisera – l'État ? les collectivités ? – que nous résoudrons les problèmes de délinquance dans ces territoires. Il faut repousser ces amendements bavards qui ne règlent rien.

Mme Béatrice Bellay (SOC). Nous sommes toujours agacés par ce type de discours, car les réalités de sécurité, nous les vivons tous les jours. Certes, lorsque nos enfants sont dehors, nous avons peur, mais ne venez pas redorer votre blason sur le dos de la misère et de la peur de nos concitoyennes et de nos concitoyens en inventant des fonds dont on ignore le fonctionnement.

Je dis la même chose à l'État : assurer la sécurité des biens et des personnes relève de sa responsabilité régaliennne, et elle n'est pas convenablement assurée chez nous. On nous dit que, pour lutter contre le narcotrafic, on contrôlera le contenu d'un conteneur sur cent. Cela

signifie que les quatre-vingt-dix-neuf autres peuvent être pleins de drogue et d'armes. On nous dit que 100 % des passagers seront contrôlés à l'aéroport. Cela signifie que, s'il y a trois mules parmi eux, tout le monde est débordé, de la police à la douane en passant par l'hôpital. Voilà nos réalités !

Nous avons besoin d'un vrai plan de sécurité. Nous avons besoin de l'engagement de l'État. Mais nous n'avons pas besoin de petits fonds dont personne ne saura ce dont ils sont faits ni à quoi ils ont été affectés. Nous avons aussi besoin d'ingénierie en matière de recherche. Qui peut remonter l'argent ? Où sont les inspecteurs ? Où sont les spécialistes des finances ? Où sont ceux qui peuvent débusquer les trafiquants de drogue et remonter les filières d'armes et de trafic de personnes ? Voilà ce que nous voulons !

M. Davy Rimane (GDR). Je ne comprends pas les amendements du Rassemblement national, mais je ne comprends pas non plus les propos de notre collègue du bloc central. Lors de l'examen des lois de programmation du ministère de l'intérieur et du ministère de la justice, j'ai défendu des amendements visant à rendre plus efficace la lutte contre toute forme de criminalité organisée. Le gouvernement, par la voix de M. Darmanin et celle de M. Dupond-Moretti, s'y est opposé.

L'État veut peut-être faire, mais il ne fait pas. Lorsque nous disons qu'il faut renforcer les moyens de contrôle et de lutte aux frontières en collaboration avec les pays voisins, l'État ne le fait pas. Lorsque nous disons qu'il faut donner aux gendarmes de Guyane une embarcation équipée d'un moteur de 200 chevaux, comme celles des trafiquants, et qu'on leur en donne une équipée d'un moteur de 60 chevaux, que voulez-vous qu'ils fassent ? Tout ça pour des questions d'argent ! À un moment donné, qu'on arrête de parler et qu'on donne aux territoires les moyens nécessaires. Le reste, on sait faire !

M. Yoann Gillet (RN). Il va de soi que le fonds d'équipement et de sécurité propre à chaque territoire ultramarin que réclame le Rassemblement national ne suffit pas à lui seul. Il doit être couplé à une réponse pénale plus ferme et plus forte ainsi qu'à une vraie lutte contre l'immigration. Il faut aussi aller plus loin dans les moyens – le député Rimane l'a dit en illustrant son propos d'un exemple concret.

Quant aux leçons de morale que les députés macronistes nous font matin, midi et soir, que ce soit en matière de finances publiques, alors même que les Mozart de la finance ont ruiné le pays, ou en matière de sécurité, alors même que la situation sécuritaire, depuis qu'Emmanuel Macron a été élu président de la République en 2017, n'a cessé de se dégrader, outre-mer plus encore qu'en métropole, ça suffit ! Allez donc dans les territoires ultramarins voir ce qu'il s'y passe, monsieur Sitzenstuhl, vous changerez d'avis !

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements identiques II-CF2149 de la commission des lois et II-CF2269 de M. Perceval Gaillard

Mme Sandrine Nosbé (LFI-NFP). Nous proposons d'envisager la création d'instituts régionaux d'administration (IRA) dans les collectivités ultramarines. Les cinq IRA de métropole – Bastia, Lille, Lyon, Metz, Nantes – sont notamment chargés de la formation initiale

des attachés d'administration de l'État, de la formation continue des fonctionnaires français et étrangers, et de la participation à l'organisation des concours d'accès aux IRA.

Il n'y a pas d'IRA dans les outre-mer. En ouvrir permettrait à l'administration centrale et déconcentrée de mieux tenir compte des réalités de nos territoires ultramarins et de développer enfin une culture outre-mer. Cela améliorerait l'efficacité des politiques publiques et la représentativité des outre-mer. L'insertion professionnelle des ultramarins, qui doivent quitter leurs collectivités pour aller se former dans l'Hexagone faute d'offre suffisante sur place, connaîtrait une grande avancée.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je suis très favorable à ces amendements déjà présentés par le passé.

Mme Béatrice Bellay (SOC). Comme toujours, on fait peser sur la mission *Outre-mer* les exceptions des outre-mer alors que le sujet relève d'une politique nationale. Le financement des IRA devrait être imputé sur le programme 148 *Fonction publique* de la mission *Enseignement supérieur*.

La commission adopte les amendements.

La réunion est suspendue de seize heures dix à seize heures cinquante.

Suivant l'avis du rapporteur spécial, la commission rejette les amendements identiques II-CF2152 de la commission des affaires économiques et II-CF2171 de la commission des lois.

Amendement II-CF2385 de Mme Émeline K/Bidi, amendements identiques II-CF2147 de la commission des affaires économiques, II-CF2162 de M. Yoann Gillet et II-CF2274 de M. Perceval Gaillard (discussion commune)

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Il s'agit de renforcer les moyens alloués à la lutte contre le trafic de stupéfiants. La plupart de nos territoires d'outre-mer ne sont pas équipés de scanners de personnes – dans les aéroports – et de conteneurs – dans les ports –, ce qui en fait de véritables passoires. L'amendement prévoit un budget de 15 millions d'euros, calculé en fonction du prix de marché des scanners.

M. Joseph Rivière (RN). L'amendement II-CF2147 vise à renforcer les moyens de lutte contre le trafic de stupéfiants dans les outre-mer. Le développement du trafic de stupéfiants dans plusieurs territoires ultramarins, en particulier à La Réunion, en Martinique et en Guyane, constitue une menace croissante pour la santé publique, la sécurité et la cohésion sociale. Renforcer les moyens de contrôle des services douaniers dans les ports et les aéroports est une priorité nationale.

M. Yoann Gillet (RN). Outre des moyens supplémentaires, il faudrait aussi faire évoluer la législation dont relèvent les scanners. L'acquisition de modèles plus performants se heurte à l'absence de cadre juridique.

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). L'amendement II-CF2274 vise à renforcer les moyens de lutte contre le trafic de stupéfiants dans les outre-mer. La Réunion, qui n'est pas le territoire le plus touché, est confrontée à une augmentation de la présence de cocaïne et, plus récemment, de crack, dont les effets sont encore plus néfastes. Le nombre de saisies de cocaïne a augmenté de 87 % de 2022 à 2024 ; plus de 200 personnes sont prises en charge dans les services d'addictologie. Les conséquences sont importantes en matière sanitaire, sociale et sécuritaire.

Les chiffres des forces de l'ordre et des douanes indiquent une hausse des saisies de produits stupéfiants et des infractions à la législation sur les stupéfiants depuis quelques années, en particulier en ce qui concerne la cocaïne. Il convient de renforcer les dispositifs de prévention et les moyens de détection, notamment sur les axes de pénétration des substances – aéroports, ports et colis postaux – ainsi que la collecte du renseignement. Il est urgent d'agir encore davantage.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Demande de retrait ou avis défavorable. Les missions de sécurité relèvent du ministère de l'intérieur. Les Antilles sont devenues une véritable plaque tournante du narcotrafic, mais qui doit faire le boulot ? Les gendarmes – de quel ministère dépendent-ils ? –, les policiers – de quel ministère dépendent-ils ? – et les douaniers – de quel ministère dépendent-ils ? Il n'est pas question que l'État se défasse de ses missions régaliennes sur le budget de la mission *Outre-mer*. Les ministères concernés doivent prendre leurs responsabilités.

M. Elie Califer (SOC). Le problème se pose avec acuité dans nos territoires. Nous voterions à deux mains ces amendements s'ils portaient sur d'autres missions. Nous devons tous rappeler l'État à ses devoirs. Si, engoncés dans un budget en baisse, nous faisons les choses nous-mêmes, c'est que nous sommes quasi indépendants, ou du moins pleinement autonomes !

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements II-CF2153 de la commission des lois et II-CF834 de M. Matthias Renault (discussion commune)

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je suis favorable à l'amendement II-CF2153 et défavorable à l'amendement II-CF834 car satisfait par l'amendement précédent.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2676 de M. Christian Baptiste

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Il vise à créer un fonds dédié à l'hébergement en urgence et anonyme des victimes de violences intrafamiliales et géré par une association créée à cet effet. Ce qui importe, en matière de violences intrafamiliales, est de protéger les victimes de leur agresseur immédiatement et surtout anonymement.

La commission adopte l'amendement.

L'amendement II-CF2386 de Mme Émeline K/Bidi est retiré.

Amendement II-CF2169 de la commission des lois

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CF2156 de la commission des lois et II-CF2272 de M. Jean-Hugues Ratenon

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). Il s'agit d'instaurer à titre expérimental, dans les collectivités d'outre-mer volontaires, des bornes de comparateur des prix. Les citoyens dits ultramarins se mobilisent fortement et fréquemment contre la vie chère dans les outre-mer. Face au ras-le-bol provoqué par une situation qui n'évolue pas et qui pèse, il est primordial de promouvoir une transparence accrue dans la fixation des prix pour soutenir le pouvoir d'achat des consommateurs.

En facilitant le processus d'achat pour les consommateurs et en leur fournissant des informations en temps réel sur les prix des produits, ces bornes offrent une comparaison instantanée des produits disponibles dans un magasin ou un centre commercial. Outre la simple comparaison des prix, elles fournissent également des informations complémentaires sur les produits, permettant ainsi aux clients de prendre des décisions d'achat éclairées.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Sagesse. À titre personnel, je considère que les applications sont plus efficaces et plus sûres que les bornes de comparateur de prix. Tel est d'ailleurs le choix opéré par les rédacteurs de la proposition de loi visant à prendre des mesures d'urgence contre la vie chère et à réguler la concentration des acteurs économiques dans les territoires d'outre-mer. Pour moi, les bornes de comparateur de prix sont des gadgets.

La commission adopte les amendements.

Amendement II-CF2145 de la commission des affaires économiques

M. Joseph Rivière (RN). La situation économique de Mayotte est alarmante. Mayotte connaît des niveaux de vie et des minima sociaux bien inférieurs à ceux de l'Hexagone, ce qui creuse les inégalités territoriales et contredit l'exigence d'égalité républicaine. Je soutiens les Mahorais français, qui ont fait allégeance au drapeau national, contrairement à ceux qui viennent de l'étranger sur ce territoire français pour une seule raison, bénéficier des prestations sociales.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Demande de retrait ou avis défavorable. Cette discussion relève du projet de loi de financement de la sécurité sociale.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2412 de M. Jean-Philippe Nilor

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). Les territoires transocéaniques de France sont soumis, du fait de leur localisation dans des zones majoritairement tropicales, à des risques naturels divers et majeurs. Cette vulnérabilité exige une vigilance accrue. Le dérèglement climatique, qui frappe fortement ces régions, amplifie la survenue de ces phénomènes.

Récemment, le déclenchement brutal de lahars dans la commune du Prêcheur en Martinique ainsi que l'augmentation de l'activité volcanique et des séismes témoignent de l'urgence d'agir en matière de prévention pour la sécurité des peuples résidents.

L'amendement vise à créer un fonds dédié, abondé par l'État pour financer l'acquisition et la distribution de matériels de premiers secours. Ce fonds sera géré en partenariat avec les collectivités territoriales concernées et les acteurs associatifs agréés de sécurité civile.

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

Amendements identiques II-CF2177 de la commission des affaires économiques et II-CF2557 de M. Philippe Naillet

M. Elie Califer (SOC). L'amendement vise à créer un fonds de préservation de la biodiversité dans les territoires d'outre-mer. Le milieu marin ultramarin couvre une superficie de plus de 10 millions de kilomètres carrés, soit 97 % de la zone économique exclusive (ZEE) française, qui fait la fierté et l'honneur de notre pays.

Cet espace contient une richesse biologique exceptionnelle, qu'il convient de préserver. Pour ce faire, nous proposons d'abonder de 1 million d'euros la dotation de l'Office français de la biodiversité (OFB). Nous demanderons au gouvernement de lever le gage sur l'enveloppe du programme 138 *Emploi outre-mer*.

Suivant l'avis du rapporteur spécial, la commission adopte les amendements.

Amendement II-CF2387 de Mme Émeline K/Bidi

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Le rectorat de La Réunion a récemment admis que 1 000 enfants n'avaient pas d'accompagnant d'élèves en situation de handicap (AESH). Ces enfants ne peuvent donc pas suivre une scolarité normale, alors que le gouvernement a fait de l'inclusion scolaire l'une de ses grandes batailles. Hélas, nous n'en voyons pas la matérialisation dans notre île. L'amendement vise à pallier cette lacune et à créer un programme destiné à embaucher les postes d'AESH manquants.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. En effet, sa place se trouve dans la mission

Enseignement scolaire, plus appropriée pour renforcer l'accompagnement des élèves en situation de handicap.

Mme Émeline K/Bidi (GDR). La mission *Outre-mer* n'abrite qu'une petite partie des crédits destinés aux territoires d'outre-mer. D'ailleurs, tous les amendements que nous avons examinés trouveraient leur place dans d'autres missions. Si nous déposons des amendements relatifs à la santé, à la justice, à la sécurité ou à l'école dans cette mission, c'est parce que l'État est défaillant dans l'exercice de ces politiques publiques. Je comprends votre préoccupation législative, mais cet amendement correspond à un besoin précis et chiffré. La situation en est arrivée à un tel point que le tribunal administratif de La Réunion a condamné l'État il y a deux mois pour ne pas avoir désigné d'AESH : les familles concernées en ont reçu la notification. Je ne retirerai pas l'amendement. Si le gouvernement pense que la mission n'est pas la bonne, qu'il abonde celle la plus à même de financer ces postes d'AESH.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Nous ne cautionnons absolument pas la politique de l'État, qui se défausse de ses obligations vis-à-vis des enfants en situation de handicap. L'État doit prendre ses responsabilités, dans la mission *Enseignement scolaire* et non dans celle dédiée à l'outre-mer. Je connais bien le sujet, car j'ai travaillé avec l'éducation nationale dans ce domaine lorsque j'étais maire.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2388 de Mme Émeline K/Bidi

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Dans les territoires d'outre-mer, et uniquement dans ces régions, il arrive que des tribunaux administratifs soient mutualisés. Ainsi, le ressort d'un TA peut englober deux départements d'outre-mer, pourtant séparés par la mer. Il s'agit d'une solution de facilité pour faire des économies, mais elle crée des difficultés puisque les dossiers sont deux fois plus nombreux et les magistrats deux fois moins. L'amendement vise à assurer la présence d'administrations autonomes dans chaque territoire, en particulier à Mayotte pour donner à l'archipel toutes les chances de sortir de sa situation actuelle.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Les tribunaux administratifs relèvent de la mission *Conseil et contrôle de l'État*, non de la mission *Outre-mer*. Je vous invite à déposer vos amendements, que nous soutiendrons, pour l'examen de cette mission en séance publique.

M. Daniel Labaronne (EPR). En tant que rapporteur spécial de la mission *Conseil et contrôle de l'État*, je me suis prononcé sur un amendement similaire en indiquant que c'était au Conseil d'État, et non à la représentation nationale, d'évaluer l'opportunité d'ouvrir un tribunal administratif à Mayotte.

Mme Émeline K/Bidi (GDR). J'ai déposé le même amendement à ce que vous présentez comme la bonne mission, mais on m'a répondu que c'était le Conseil d'État qui décidait ; je suis persuadée que le Conseil d'État me dirait qu'il faut un texte législatif et l'intervention du Parlement. Si notre commission pouvait prendre ses responsabilités et modifier la loi plutôt que de renvoyer continuellement la balle, nous agirions dans l'intérêt de Mayotte.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CF2389 de Mme Émeline K/Bidi

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Les chauffeurs de taxi sont en grève depuis plusieurs semaines à La Réunion. Une nouvelle convention a été signée pour le transport de malades assis, entre les chauffeurs de taxi et l'Union nationale des caisses d'assurance maladie (Uncam) : elle est identique pour l'Hexagone et les territoires d'outre-mer alors que les conditions sont très différentes. Comble de ce mauvais traitement, les tarifs seront moins élevés outre-mer que dans l'Hexagone.

L'Uncam a refusé de prendre en compte la spécificité de nos territoires et plusieurs ministres rejettent le réflexe ultramarin, dont ils nous ont pourtant rappelé l'importance. Voilà pourquoi j'ai déposé cet amendement d'appel au gouvernement.

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je ne suis pas certain de comprendre l'amendement. S'il porte bien sur les conditions de transport des malades, son dispositif concerne l'assurance maladie et relève du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS). J'en demande le retrait.

L'amendement est retiré.

M. le président Éric Coquerel. Nous avons déplacé environ 1,5 milliard d'euros au sein de cette mission.

Quel est votre avis sur les crédits de la mission, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je tiens à remercier l'ensemble des collègues, qui ont bien compris la méthode consistant à adopter des amendements pouvant entrer dans le cadre budgétaire, méthode indispensable dans la situation difficile que connaît la France.

Je tenais à faire adopter un amendement dans chaque domaine intéressant les outre-mer. Quant aux montants, certains d'entre eux n'étaient pas raisonnables. Les problèmes relatifs à l'eau, à la continuité territoriale et à la santé exigent des dépenses élevées pendant plusieurs années. Nous avons certes remporté une petite victoire en incluant dans le périmètre de la mission *Outre-mer* les sargasses, le chlordécone, l'avenir de Mayotte et de la Guyane, mais nous manquons de visibilité sur l'ensemble des missions. Nous avons souligné cette lacune à la ministre de l'action et des comptes publics et à celle des outre-mer, qui n'ont pas été en mesure de nous donner cette visibilité.

Nous avons pris des décisions utiles – abandon de la réduction de 350 millions des allègements de cotisations sociales prévue par la Lodeom et rétablissement de 285 millions dans le programme 123, *Conditions de vie outre-mer* –, mais nous restons vigilants : le combat continue !

M. Denis Masségli (EPR). Pris un par un, les amendements adoptés sont légitimes. Mais il faut distinguer entre ce qu'on veut et ce qu'on peut. Nous aimerions voter en faveur de l'adoption des crédits de la mission *Outre-mer*, mais la commission a augmenté les dépenses de 1,5 milliard d'euros, montant qui s'ajoute à ceux, tous majorés, des autres missions.

L'ardoise totale se monte à 19 milliards d'euros. Par responsabilité envers les générations futures, nous ne pouvons hélas pas donner un avis favorable à l'adoption de ces crédits.

M. Jean-Hugues Ratenon (LFI-NFP). Le coup de force social et démocratique que nous subissons nous pousse peut-être parfois à choisir le moins bon, faute de mieux. Nous devons continuer à nous battre pour un projet global, ambitieux et juste. Notre objectif n'est pas de partager la misère mais de mieux répartir les richesses. C'est tout le sens de notre engagement : congédier la résignation et le renoncement pour continuer de défendre une véritable justice sociale.

Notre refus de voter la partie du PLFSS dédiée aux recettes nous honore et fait de nous de vrais résistants face à la capitulation de certains. En effet, il est impératif voire vital pour les générations futures de combattre ce rouleau compresseur qu'est la politique néolibérale, qui écrase les peuples et enrichit une minorité du système. Aucun compromis ni arrangement n'est acceptable, car les lois de finances conditionnent la vie des gens : les coups de rabot sont tels que le niveau de vie et la vie elle-même continueront de reculer pour des millions de gens.

La triste logique coloniale doit cesser dans les territoires d'outre-mer. Le budget soumis par le gouvernement illustre une nouvelle fois son mépris et son je-m'en-foutisme déconcertants. Grâce à nos amendements, nous avons fait évoluer la mission *Outre-mer* : dans l'attente des débats dans l'hémicycle, nous voterons en faveur de l'adoption des crédits.

La séance est suspendue de dix-sept heures vingt à dix-sept heures quarante.

Mme Béatrice Bellay (SOC). Comme l'an dernier, la mission *Outre-mer* fait malheureusement l'objet, dans le projet de loi de finances, de coupes budgétaires d'une ampleur inédite, près de 600 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 150 millions d'euros en crédits de paiement. Cette baisse touchera de plein fouet des politiques publiques essentielles pour la vie quotidienne de nos concitoyens des pays des océans, dits d'outre-mer.

Au-delà de cette mission, le document de politique transversale montre que les crédits alloués aux outre-mer, toutes missions confondues, accusent une diminution sans précédent de 2,25 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 1,6 milliard d'euros en crédits de paiement, qu'il convient de rapporter à leur total compris entre 22 milliards d'euros et 23 milliards d'euros. Cette évolution traduit une nette inflexion du soutien budgétaire de l'État à ces territoires et marque un recul des politiques publiques d'emploi, de logement, d'investissement et de cohésion sociale.

Nous nous retrouvons contraints de faire porter à ces programmes, dont nous débattons en quelque sorte entre nous, des missions parfois régaliennes de l'État alors que nous devrions examiner le lancement ou le renforcement de dispositifs. Au nom du groupe Socialistes et apparentés, je tiens à qualifier cette situation d'inadmissible.

Certains n'ont pas pris la mesure des travaux que nous avons accomplis. Nous avons rétabli des crédits, lutté contre l'injustice et rendu sa dignité à la mission *Outre-mer*. Nous avons ainsi rétabli 285 millions d'euros dans le programme 123, *Conditions de vie outre-mer*, 343,72 millions d'euros pour la Lodeom, le soutien aux entreprises et à l'emploi, et 7,9 millions d'euros pour le secteur associatif, social et culturel. Nous n'avons pas le droit d'être

dogmatiques ni partisans d'une approche fondée sur le « tout ou rien » : choisir le rien, c'est agir en petit-bourgeois, comportement qu'aucun de nous ne peut se permettre dans les territoires et les pays des océans.

Souhaitant se montrer cohérent avec le travail réalisé en commission et dans l'hémicycle, notre groupe votera en faveur de l'adoption des crédits de la mission ainsi modifiés. Il s'agit d'une première réponse, même insuffisante, aux besoins de nos concitoyens.

Mme Véronique Louwagie (DR). Le groupe Droite républicaine s'abstiendra.

M. Steevy Gustave (EcoS). Le groupe Écologiste et social votera en faveur de l'adoption des crédits de la mission *Outre-mer*, car nous avons réécrit un budget à la hauteur des enjeux de nos territoires. La copie initiale prévoyait une baisse sans précédent des crédits, donnant le sentiment d'un désengagement profond de l'État, politique très inquiétante quand on connaît le retard structurel qu'accusent les territoires d'outre-mer. Les défis économiques et les crises sociales et environnementales nécessitent une réponse que le gouvernement aurait dû apporter dans le PLF ; or les crédits du logement, de la continuité territoriale, du soutien aux entreprises ou de la lutte contre la vie chère ont fondu.

Nous voterons en faveur de ce budget modifié, parce que les outre-mer en ont besoin. Il n'est plus possible d'attendre : le gouvernement doit cesser de tourner le dos aux territoires ultramarins et doit les soutenir. Nous avons réorienté la mission vers les besoins des outre-mer : ce n'est certes pas suffisant, mais c'est un message fort d'égalité et d'espoir.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Le dérapage des dépenses étant très important, nous nous abstiendrons lors du vote des crédits de la mission.

Mme Félicie Gérard (HOR). À la suite de l'examen des crédits de la mission *Outre-mer*, nous souhaitons en rappeler l'importance pour les collectivités ultramarines. Mais l'adoption de nombreux amendements coûteux, pour un total de 1,2 milliard d'euros de dépenses supplémentaires, a profondément modifié la mission et risque de mettre en péril l'équilibre des financements. Il nous faudra trouver un compromis utile en séance publique et le groupe Horizons & indépendants y prendra toute sa part. En attendant, nous nous abstiendrons.

Mme Émeline K/Bidi (GDR). Nous avons adopté quelques amendements, mais nous n'avons rien gagné. En effet, nous avons dû prélever des crédits de certains programmes pour financer les mesures que nous avons votées. Nous avons en revanche réaffirmé avec force où étaient les besoins et les priorités.

La délégation aux outre-mer a établi un contre-budget, qui évaluait à plus de 11 milliards d'euros les besoins de nos territoires, montant qui met en perspective le petit 1,2 milliard d'euros de dépenses supplémentaires. Nous voterons en faveur des crédits de la mission puisque nous l'avons remodelée entre députés ultramarins – nous sommes les seuls ou presque à avoir participé au débat en commission des finances –, mais le résultat global n'est absolument pas satisfaisant.

M. Charles de Courson (LIOT). Le groupe LIOT s'abstiendra lors du vote des crédits de cette mission : s'y opposer serait déraisonnable – même si nous pouvons fortement douter que nous ayons l'opportunité de nous prononcer en séance publique –, mais les approuver reviendrait à mettre de côté les problèmes qui subsistent, comme celui de la traduction de la loi du 11 août 2025 de programmation pour la refondation de Mayotte.

M. le président Éric Coquerel. Je voterai en faveur de l'adoption de ces crédits – je constate d'ailleurs qu'à l'exception d'un groupe, personne n'appelle à les rejeter.

Les territoires d'outre-mer subissent une rupture d'égalité : c'est contre ce phénomène que nous nous exprimons à chaque vote des crédits de la mission depuis deux ans. Le gouvernement envisage de baisser les crédits alloués aux outre-mer, d'où notre travail de rectification en commission. Cette situation est proche de celle que j'ai connue en Seine-Saint-Denis en 2017 : face aux ruptures d'égalité, creusées par les budgets d'année en année, il a fallu le rapport de François Cornut-Gentille et de Stéphane Peu pour que l'État reconnaisse ces inégalités et prenne des mesures, certes très insuffisantes. Le problème est encore plus accentué outre-mer, d'où la forte augmentation du budget à laquelle nous avons procédé ; nous avons suivi les recommandations du rapporteur spécial pour éviter les superpositions, mais les amendements que nous avons adoptés répondent à des besoins concrets et objectifs.

*La commission adopte les crédits de la mission Outre-mer **modifiés**.*

Article 52 et état G : *Liste des objectifs et des indicateurs de performance*

Amendement II-CF2180 de la commission des affaires économiques

M. Joseph Rivière, rapporteur pour avis. À Mayotte, territoire devant affronter des défis pluriels touchant à la société, à la sécurité et aux infrastructures, il est nécessaire que chaque euro voté serve à tenir les engagements pris et à maintenir un réflexe outre-mer.

Nous souhaitons créer un indicateur visant à renforcer la transparence et à éclairer nos concitoyens ultramarins sur les politiques publiques déployées dans l'archipel.

*Contre l'avis du rapporteur spécial, la commission **rejette** l'amendement.*

Après l'article 71

Amendements identiques II-CF1658 de M. Yoann Gillet et II-CF2173 de la commission des lois

M. Christian Baptiste, rapporteur spécial. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

*La commission **rejette** les amendements.*

Mission *Écologie, développement et mobilité durables* (M. Paul Midy, Mme Christine Arrighi, M. Tristant Lahais et Mme Eva Sas et M. Matthias Renault, rapporteurs spéciaux)

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

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

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

Enfin, le programme 235, *Sûreté nucléaire et radioprotection*, accueille depuis la dernière loi de finances le budget de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR). Mon rapport spécial a ainsi gagné en cohérence, car nous disposons désormais d'une vision plus complète de notre mix énergétique, fondé sur la complémentarité entre l'atome et les renouvelables afin de garantir une électricité disponible et compétitive.

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

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

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

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

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

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

La hausse des autorisations d'engagement du programme 203 *Infrastructures et services de transports* résulte essentiellement des contrats de location de voitures et locomotives pour le nouveau matériel roulant de nuit, indispensable compte tenu de la vétusté des rames. En revanche, aucune nouvelle ligne n'est prévue. Quand Alstom enregistre trois gros contrats de vente à New York, pour l'Eurostar et en Pologne, la France se contente de locations. De manière plus accessoire, la progression des AE vise à couvrir l'augmentation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national. Celles-ci sont partiellement prises en charge par l'État mais aussi, indirectement, supportées par les usagers.

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

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

Je regrette que, malgré toutes ses déclarations d'intention, le gouvernement déploie des trésors de créativité pour retarder sans cesse l'heure des choix. Alors qu'on m'avait opposé par le passé un futur rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), puis la conférence de financement Ambition France transports, on nous annonce désormais des projets

de lois-cadres ou de programmation. Il serait pourtant tout à fait possible d'agir sans attendre, le projet de loi de finances étant le véhicule législatif idoine pour débattre et décider d'un renforcement significatif des moyens à allouer à la transition écologique des mobilités.

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

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

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

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

Enfin, malgré les multiples alertes que j'émetts depuis plusieurs années, la subvention pour charges de service public de l'Autorité de régulation des transports (ART), autorité indépendante dont les compétences ont été élargies et dont l'expertise en matière de réseau autoroutier est particulièrement précieuse, n'évolue pas à la hauteur de ce qu'elle et moi estimons indispensable.

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

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

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

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

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

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

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

M. Tristan Lahais, rapporteur spécial (Paysage, eau et biodiversité ; Prévention des risques ; Expertise, information géographique et météorologique ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et des mobilités durables ; Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires ; Écologie – mise en extinction du plan de relance). Le programme 113, *Paysages, eau et biodiversité*, représente 380 millions en autorisations d'engagement et 400 millions en crédits de paiement, soit 2 % des AE et des CP de la mission. Par rapport à 2025, les AE diminuent de près de 8 % et les CP de près de 5 %.

Cette baisse est notamment liée au sous-financement de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) à l'horizon 2030. Pourtant, un rapport réalisé en 2022 par l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'environnement prévoyait l'allocation de 1,5 milliard d'euros supplémentaires entre 2023 et 2027 pour le déploiement de la SNB, dont 1,1 milliard sur la période 2023-2026 ; en réalité, du fait des coupes budgétaires, 415 millions seulement, soit moins de la moitié de ce qui avait été annoncé, seront engagés – c'est pourquoi nous avons déposé un amendement qui vise à augmenter les concours réservés à ce programme.

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

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

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

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

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

Je suis défavorable à l'adoption des crédits du programme, pour une raison majeure : la stagnation de la subvention octroyée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) à un niveau inférieur à celui auquel l'État s'était engagé dans la convention pluriannuelle signée

en juin 2024. La SNSM accomplit pourtant des missions cruciales de sauvetage en mer. Il s'agit d'une association apolitique qui, contrairement à d'autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, se borne à sauver des vies sans objectif immigrationniste. Elle mérite d'autant plus le soutien de l'État qu'elle subit, comme tous les Français, les conséquences funestes de l'immigration incontrôlée ; ainsi, il ne serait pas rare que les étrangers secourus en mer soient munis de couteaux, qu'ils se battent entre eux et que les femmes refusent d'être prises en charge par des hommes pour des raisons religieuses.

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

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

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

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

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

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

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

Sur le programme 345, la hausse des dépenses liées au soutien aux énergies renouvelables électriques est liée à une baisse des prix de marché, ainsi qu'à une hausse des

volumes soutenus. Ces dépenses se bornent à refléter les engagements de l'État dans le cadre des contrats de soutien octroyés à ces installations.

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

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

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

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

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

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

En ce qui concerne les trains de nuit, le gouvernement a fait le choix de la location, sans vision de long terme. Si cette option peut sembler économique aujourd'hui, elle sera coûteuse demain : le surcoût est estimé à 13,9 millions d'euros par an. Par ailleurs, seule la première tranche a été déclenchée. Il faut engager dès maintenant la seconde, pour négocier à meilleur prix et anticiper certains problèmes, comme la création d'un deuxième atelier.

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

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

Article 49 et état B

Amendement II-CF804 de M. Matthias Renault

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

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

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF754 de M. Matthias Renault

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

L'EPSF est une sorte de police technique de la sécurité : il délivre les autorisations de mise sur le marché des véhicules ferroviaires ou mène les audits de sécurité dans les ateliers SNCF. L'ART, quant à elle, contrôle par exemple les contrats TER ou peut imposer des sanctions pour abus de position dominante. Même si ces deux instances indépendantes, créées à la suite du mouvement de libéralisation de la SNCF pour veiller à la concurrence entre les opérateurs, ont des missions quelque peu différentes, nous estimons qu'elles pourraient être rapprochées.

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

La mesure se situe en cohérence avec la trajectoire fixée par la conférence Ambition France transports et correspond aux recommandations du COI, dans la lignée des annonces faites par les différents ministres au cours des derniers mois. Il s'agit en effet de combler en partie le delta de 1,5 milliard d'euros par an identifié par ladite conférence pour la régénération et la modernisation du réseau ferré structurant. Le PLF se contente de reconduire les moyens existants, ce qui ne permettra pas d'enrayer la dégradation du réseau ni de moderniser une partie de l'infrastructure. L'ART a alerté sur les risques de pertes de trafic à l'horizon 2030-2040 si

aucun effort n'est fait rapidement. Or la mobilisation des résultats financiers de la SNCF – à hauteur de 500 millions d'euros par an – et des recettes qui seront tirées du renouvellement des concessions autoroutières ne suffira pas, car le besoin d'investissement est immédiat alors que les recettes envisagées ne seront pleinement disponibles qu'à partir de 2030 pour les premières concessions. Il y a donc une impasse de financement.

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

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

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

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

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

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

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Puisqu'il s'agit d'opérer des transferts de ligne à ligne dans un jeu de vases communicants, Mme la rapporteure spéciale et M. le rapporteur pour avis pourraient-ils nous indiquer si certains amendements sont plus jouables que d'autres ou prioritaires ? Car il paraît difficile d'obtenir une levée de gage de 3 milliards d'euros. On peut

toujours se faire plaisir et envoyer un message, mais si c'est une bouteille à la mer, cela ne sert pas à grand-chose.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. Sur un trajet Paris-Berlin, un avion émet 21 fois plus de gaz à effet de serre par passager qu'un train de nuit. Le train de nuit permet

en outre d'économiser une nuit d'hôtel pour chaque trajet. Ce mode de transport constitue ainsi une excellente alternative sur les plans social et environnemental aux trajets de longue distance.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. La ligne Paris-Vienne-Berlin en passant par Mannheim, où les trains circulent trois nuits par semaine depuis 2024, est la dernière

ligne internationale de nuit au départ de la France. En coupant la subvention dont elle bénéficie, nous éteindrions cette offre et nous désarrimerions la France du maillage européen de nuit. Ce serait un signal particulièrement négatif.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En conséquence, les autres amendements tombent.

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF494 de la commission du développement durable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette les amendements.

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

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

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

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

C'est une grande politique publique industrielle et d'aménagement du territoire, au bénéfice de l'intérêt public, qui se dessine : elle nous évitera de développer le solaire sur les sols agricoles et limitera la spéculation sur les terrains pour développer l'énergie éolienne. VNF doit publier avant Noël un rapport présentant des perspectives technologiques très audacieuses : nous sommes à l'initiative de la réforme de cet établissement, continuons à l'encourager.

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2398 de M. Bérenger Cernon

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

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2462 de M. Gérard Leseul

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

L'amendement II-CF548 est de repli.

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF2464 de M. Gérard Leseul

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il faut soutenir le développement du vélo, en ville mais aussi dans les campagnes. J'ai inauguré récemment dans ma circonscription une piste cyclable créée entre un village et le collège de secteur. Elle permet aux élèves de se rendre à vélo à leur établissement en toute sécurité et dans la convivialité.

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

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

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

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

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

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF535 de Mme Christine Arrighi

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

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

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Comme tous ceux qui ont été élus locaux le savent, les collectivités territoriales fonctionnent principalement avec les dotations de l'État et mènent leurs actions en fonction des objectifs prévus dans les programmes. Souvent, d'ailleurs, les initiatives font l'objet de cofinancements avec la préfecture.

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

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CF2399 de M. Bérenger Cernon

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

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

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

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

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

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

Je voterai contre cet amendement.

Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale. On entend toujours les mêmes arguments. Tout le monde s'accorde sur le principe et sur l'orientation mais, quand il s'agit de donner l'impulsion, on renvoie la responsabilité aux collectivités. C'est vrai pour les SERM, pour les aménagements en zone rurale – avec le rejet des amendements visant à les financer par une forme de péréquation –, pour la marche, pour l'accessibilité en général. Mais les collectivités financent déjà entre 80 et 90 % des programmes concernés. Si on ne leur enlevait pas des ressources, elles pourraient peut-être aménager plus et plus vite – peut-être ne faut-il pas supprimer la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) .

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

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

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

Mme Anne-Laure Blin (DR). Vos argumentaires manquent d'éléments concrets. Beaucoup d'administrations et d'agences s'occupent déjà du secteur des transports. De plus, on

ne sait pas comment vous évaluez le besoin à 2,6 millions d'euros puis à 1 million. Il faut faire des économies, sans quoi nous ne pourrions pas financer les politiques publiques nécessaires aux Français. Redonner des gages à ces agences, qui sont une source de bureaucratie, c'est dramatique.

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

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

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CF9 de Mme Sophie Panonacle

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

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

La commission rejette l'amendement.

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

Réunion du mercredi 12 novembre 2025 à 14 heures 30

Présents. - Mme Christine Arrighi, M. Christian Baptiste, Mme Béatrice Bellay, M. Nicolas Bonnet, M. Elie Califer, M. Jean-René Cazeneuve, M. Pierre Cazeneuve, M. Bérenger Cernon, M. Éric Coquerel, M. Charles de Courson, Mme Marie-Christine Dalloz, Mme Mathilde Feld, M. Marc Ferracci, M. Emmanuel Fouquart, M. Charles Fournier, Mme Félicie Gérard, M. Antoine Golliot, M. Philippe Juvin, Mme Émeline K/Bidi, M. Daniel Labaronne, M. Tristan Lahais, M. Jérôme Legavre, Mme Claire Lejeune, M. Gérard Leseul, M. Philippe Lottiaux, Mme Véronique Louwagie, M. Sylvain Maillard, M. Denis Masségli, M. Jean-Paul Mattei, Mme Sophie Mette, M. Paul Midy, Mme Sandrine Nosbé, M. Nicolas Ray, M. Matthias Renault, M. Davy Rimane, M. Charles Rodwell, Mme Eva Sas, M. Charles Sitzenstuhl, M. Jean-Philippe Tanguy, Mme Aurélie Trouvé

Excusés. - Mme Marina Ferrari, Mme Stéphanie Galzy, Mme Sophie-Laurence Roy

Assistaient également à la réunion. - M. Gabriel Amard, Mme Anchya Bamana, M. Jean-Victor Castor, M. Stéphane Delautrette, M. Peio Dufau, M. Jean-Luc Fugit, M. Steevy Gustave, Mme Céline Hervieu, M. Maxime Laisney, Mme Sandrine Le Feu, M. Didier Le Gac, M. Stéphane Lenormand, M. Max Mathiasin, Mme Graziella Melchior, M. Kévin Pfeffer, M. Dominique Potier, M. Jean-Hugues Ratenon, M. Joseph Rivière, M. Fabrice Roussel, Mme Nicole Sanquer, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Giovanni William