

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Projet de loi de finances pour 2021 (n° 3360) :
- Suite de l'examen pour avis des crédits de la mission
« Écologie, développement et mobilité durables »
- . Affaires maritimes (*Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis*)..... 2
- . Transports terrestres et fluviaux (*M. Damien Fichereau, rapporteur pour avis*)..... 5

Mercredi 4 novembre
2020

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 11

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » sur les rapports pour avis de Mme Sophie Panonacle sur les crédits des affaires maritimes et de M. Damien Pichereau sur les crédits des transports terrestres et fluviaux.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Mes chers collègues, nous achevons l'examen pour avis de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2021 par les crédits consacrés aux affaires maritimes et aux transports terrestres et fluviaux.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis sur les crédits des affaires maritimes. Le budget des affaires maritimes restera stable en 2021, ce dont je me réjouis. Les autorisations d'engagement (AE) du programme 205 baissent légèrement pour passer de près de 160 millions d'euros en 2020 à 155 millions d'euros en 2021. Les crédits de paiement (CP) passent de 161 millions à 159 millions d'euros.

Les crédits relatifs aux ports relevant de l'action 43 du programme 203 restent également stables par rapport à 2020 et représentent environ 100 millions d'euros. Je m'en réjouis, car le dragage des grands ports maritimes a été notoirement sous-financé jusqu'en 2018.

Par contre, le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste. Je pense qu'il doit être préservé dans la durée, car le monde maritime a été durement affecté par la crise du coronavirus. J'ai pu le constater en préparant le rapport « *Happy Blue Days*, pour une économie maritime compétitive et décarbonée », que j'ai communiqué au Président de la République et remis à l'ensemble des ministres concernés. Or les politiques financées par le programme 205 ont toute leur importance pour soutenir le secteur maritime dans cette période difficile, car elles permettent de rendre plus cohérente l'action régulatrice de l'État en ce qui concerne le navire, le marin et la mer.

Près de 50 % du budget des affaires maritimes sont consacrés à la compensation d'exonérations de cotisations sociales patronales. Je tiens ici à rappeler toute l'importance du « *netwage* », instauré par la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue. Cette mesure contribue puissamment au dynamisme et à l'attractivité du pavillon français. D'ailleurs, après des années de baisse, le nombre de navires sous pavillon français de plus de 100 UMS a augmenté de vingt et une unités entre 2019 et 2020.

Toutefois, l'ensemble du secteur maritime ne va pas bien, et ces mesures sont plus que nécessaires. Ainsi, lorsque la crise sanitaire a éclaté, si le secteur du transport de marchandises a plus ou moins tenu bon, le transport de passagers s'est effondré. Les ferries qui assurent la liaison transmanche et les navires de croisière sont les plus affectés. Par ailleurs, la flotte offshore subit une crise aux racines plus profondes, liée notamment à la baisse du prix du baril. Face à cette situation difficile, les acteurs des filières logistiques françaises ont su s'associer pour réfléchir ensemble à l'avenir du transport français. Je salue tout particulièrement la signature de la charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises, le 7 octobre dernier. Il s'agit d'un véritable engagement collectif pour la relance économique de nos ports et la reconnaissance de leur importance stratégique.

Les effets de la crise sanitaire sur les activités maritimes ne concernent pas seulement le volet économique. Tous les travailleurs de la mer ont été affectés. Si nombre d'entre eux ont pu bénéficier des mesures de soutien du Gouvernement, d'autres ont pu maintenir leur activité pour répondre aux besoins essentiels de la population. Un temps d'adaptation a été

nécessaire, mais tout a été fait pour que les marins puissent travailler dans les meilleures conditions et dans le respect des consignes sanitaires. Je salue leur dévouement sans faille pour continuer à nourrir les Français et acheminer les marchandises de première nécessité. En plus d'un accompagnement économique, une relance sociale du transport maritime apparaît essentielle. Ces deux volets permettront de renforcer l'attractivité du pavillon français et de garantir à la France son indépendance en tout temps en matière d'approvisionnement stratégique.

Je regrette que l'action 03 soit intégrée dans le programme 205, et non dans le programme 197 relatif aux régimes de retraite et de sécurité sociale des marins. Je pense que le Gouvernement doit faire évoluer la maquette budgétaire, à l'origine d'une situation illogique. L'action 03 correspond à des dépenses contraintes dont l'augmentation est un signe de bonne santé du secteur maritime. Dans ce cas, si le total des crédits budgétaires alloués au programme 205 n'augmente pas, ce sont les crédits alloués aux autres actions qui doivent diminuer. Or ils concernent les moyens de contrôle des règles de sécurité et de sûreté maritimes et l'enseignement maritime.

Près de 17 % des crédits des affaires maritimes contribuent au financement de la formation maritime, notamment des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime (ENSM).

Le dispositif des lycées professionnels maritimes a montré sa capacité à s'adapter aux enjeux de formation et de cadrage pédagogique défendus par le ministère de l'Éducation nationale et aux demandes du marché de l'emploi. La taille du réseau, son ancrage territorial, son dynamisme et sa capacité à s'adapter sont des atouts en termes de métier et de cohérence avec le système de l'Éducation nationale, garant de la reconnaissance des formations.

En ce qui concerne l'ENSM, la qualité des officiers qu'elle forme est largement reconnue par les employeurs. Toutefois, sa notoriété semble faible en dehors du monde maritime. Cette situation va probablement évoluer, car l'ENSM va rejoindre Parcoursup, ce qui doit lui permettre d'attirer davantage de candidats. Cette évolution semble d'autant plus nécessaire que les armateurs que j'ai auditionnés souhaitent recruter des contingents plus importants d'officiers français dans les années à venir.

La féminisation des métiers de la mer reste un enjeu important de la formation maritime. Les carrières longues de navigantes sont largement minoritaires en ce qui concerne les femmes diplômées de l'ENSM. Le renforcement de l'attractivité des métiers de la mer pour le public féminin, à commencer par les formations, est un défi à relever. La formation maritime doit également pouvoir faire face à la transformation des métiers, notamment liée au numérique et à la transition écologique. Les technologies de décarbonation des navires exigent, par exemple, des compétences supplémentaires. Il nous faut donner les moyens aux établissements de formation maritime de s'adapter à de nouveaux marchés et d'accélérer leur ouverture sur l'Europe et sur le monde. Des formations plus fluides, favorisant notamment le recours aux passerelles, et le renforcement du lien public-privé par des partenariats entreprise-école pourraient également contribuer à répondre aux besoins de recrutement du secteur maritime.

L'amélioration et l'adaptation des formations sont une première étape. Elles doivent s'accompagner d'efforts supplémentaires pour améliorer l'attractivité des métiers de la mer partout dans notre territoire. Il s'agit notamment de poursuivre les efforts engagés depuis dix ans pour faire entrer la mer dans les collèges, les lycées et les classes préparatoires ; de

diffuser l'envie de mer dans les terres et pas seulement sur le littoral, car les emplois du secteur maritime ne sont pas réservés à ses seuls habitants – je vous encourage d'ailleurs à sensibiliser les jeunes de votre circonscription.

Par ailleurs, 20 % des crédits du programme budgétaire 205 « Affaires maritimes » servent à financer l'action de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la lutte contre la pollution. Ils servent notamment à financer les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les centres de sécurité des navires ou encore le dispositif de contrôle et de surveillance qui participe à l'exercice des missions de police en mer. Ils permettent également d'apporter un soutien à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), qui a notamment besoin de renouveler ses moyens nautiques. Je salue ici le travail formidable accompli sur tout le littoral par ses bénévoles, un travail méconnu du grand public mais essentiel pour la sécurité maritime. C'est pourquoi la SNSM a besoin de notre indéfectible soutien, et nous devons donner à ses bénévoles les moyens qui leur sont indispensables pour remplir leur mission dans les meilleures conditions de sécurité.

Avant de conclure, je voudrais dire un mot de sujets qui ne relèvent pas à proprement parler du budget des affaires maritimes mais concernent le soutien fiscal à la marine marchande. Le programme 205 est loin d'être l'unique pilier de la politique française en faveur de la marine marchande, qui combine une série de dispositions, principalement d'ordre budgétaire, fiscal et social. Parmi celles-ci figure le dispositif de suramortissement prévu par l'article 39 *decies C* du code général des impôts, que nous avons créé en 2019 et qui a été un signal fort pour encourager les armateurs à s'engager dans la décarbonation des navires et de leurs activités.

En soutenant la palette des solutions émergentes – vélique, gaz naturel liquéfié (GNL), scrubbers, navires électriques et hybrides, hydrogène ou encore électricité à quai –, ce dispositif contribue à concrétiser notre ambition en matière de verdissement du transport maritime. Nos objectifs sont clairs et s'accordent avec ceux qui ont été fixés par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2018 : réduire les émissions de CO₂ du transport maritime d'au moins 40 % d'ici à 2030 et de 70 % d'ici à 2050 ; réduire le volume total des émissions annuelles de gaz à effet de serre d'au moins 50 % en 2050, par rapport à 2008. À nous de nous engager encore davantage aux côtés de ces projets innovants.

Face à la crise sanitaire que nous traversons, le cap est de tracer une nouvelle voie, qui préserve nos océans et accélère la transition écologique de l'économie de la mer. En l'état, le suramortissement peine encore à trouver une application concrète et ne permet pas d'inciter les acteurs du transport maritime à se tourner vers les solutions les plus décarbonées. Cela est particulièrement vrai pour la propulsion par le vent, immédiatement disponible et entièrement décarbonée, qui inspire de nombreux projets d'avenir sans bénéficier d'un soutien suffisant. Aussi ai-je déposé plusieurs amendements visant à améliorer ce dispositif, en allongeant notamment son échéance.

En tant que rapporteure pour avis, j'ai l'intime conviction qu'en soutenant un volet économique compétitif et décarboné, nous apporterons la meilleure réponse pour l'avenir. Les futurs investissements de l'État devront permettre l'émergence d'un modèle économique plus résilient, plus protecteur et plus souverain.

Permettez-moi d'insister sur le fait que la transition écologique ne doit pas simplement être la trame de fond de notre démarche, mais en être le moteur. Cette association entre écologie et économie est à notre porte ; il nous appartient d'en soutenir l'émergence.

Pour cela, nous pouvons engager un accompagnement réglementaire. Le plan de relance de 100 milliards d'euros déployé par le Gouvernement constitue une première étape ; le projet de loi de finances en est une autre. Nous devons regarder plus loin et faire, sur le temps long, de l'économie bleue le levier de l'excellence économique et environnementale de notre pays.

Eu égard aux éléments que je viens d'exposer, j'émetts un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 205.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis sur les crédits des transports terrestres et fluviaux. La crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 a démontré, une fois de plus, l'importance et la qualité des infrastructures et services de transport et de logistique. Souvenons-nous des trains médicalisés qui ont permis de transporter des malades entre régions, notamment pour rejoindre les hôpitaux de ma région, le Centre-Val de Loire. Souvenons-nous également de la gestion pertinente et de l'exécution rapide des normes sanitaires dans les transports en commun par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Je souhaite, dans ce propos liminaire, saluer et remercier le dévouement des femmes et des hommes qui, pendant le dernier confinement comme pendant celui en cours, permettent de maintenir l'activité nécessaire à l'ensemble de nos concitoyens. Je souhaite, par ailleurs, saluer l'action des agents du ministère, qui mettent en œuvre la politique des transports, ainsi que les différents opérateurs du programme 203 – l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), la Société du Grand Paris et l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

Si l'ensemble des acteurs de la mobilité s'est massivement investi durant la crise sanitaire, les conséquences de cette dernière sont néanmoins sans précédent. C'est pourquoi les crédits consacrés aux infrastructures et services de transport font l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne leur impact écologique. Responsables de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, les transports doivent être redéfinis selon un modèle écologique et durable, afin d'élaborer une nouvelle stratégie de déploiement ou de transformation des infrastructures et services de transport de demain.

C'est justement ce vers quoi le plan de relance est majoritairement tourné. Ainsi, la transition écologique en représente le tiers, soit un investissement sans précédent de 30 milliards d'euros, autrement dit plus que l'intégralité du plan de relance de 2008, dont un soutien massif au transport ferroviaire – 4,7 milliards d'euros pour les lignes du quotidien, les trains de nuit et le fret –, aux transports du quotidien et au vélo – 1,2 milliard d'euros.

Plus précisément, le programme 203 « Infrastructures et services de transport » prévoit en 2021 3,9 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 3,7 milliards d'euros en crédits de paiement. Il s'agit d'une forte hausse par rapport à 2020, d'environ 800 millions d'euros en AE et de 550 millions en CP, principalement sur les actions 44 « Transports collectifs » et 45 « Transports combinés ». C'est un point très positif. Certes, une partie de cette hausse résulte d'une extension du périmètre du programme 203. Néanmoins, même à périmètre constant, le budget des transports est en hausse de 249 millions d'euros et ce, sans tenir compte des crédits du plan de relance et de la recapitalisation de la SNCF.

Premier point que je souhaite évoquer, les recettes de l'AFITF sont en baisse par rapport aux prévisions, du fait de l'épidémie de covid-19. Cela résulte de l'absence de recettes provenant de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, mais aussi de la baisse des recettes

provenant des concessionnaires d'autoroute – taxe d'aménagement du territoire (TAT) et redevance domaniale –, de l'ordre de 20 %, ainsi que de la baisse, de l'ordre de 50 %, des recettes provenant des amendes radars, du fait de la chute du trafic annuel.

Alors que nous sommes dans l'attente d'un rapport du Gouvernement sur la question, la baisse totale des recettes de l'AFITF pour 2020 est estimée entre 400 et 450 millions d'euros. Elle a été partiellement compensée par un versement de 250 millions d'euros dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative. D'autres ressources devront également lui être octroyées dans le cadre du quatrième projet de loi de finances rectificative, pour l'instant estimées entre 110 et 120 millions d'euros. Je m'inquiète toutefois des ressources prévisionnelles pour 2021, dans le contexte actuel de reconfinement. En particulier, il nous faudra être vigilants quant au produit des amendes radars – l'AFITF étant le dernier bénéficiaire de son affectation – et à la contribution du secteur aérien, alors même que la reprise s'annonce plutôt faible.

Cette année, des crédits pour les transports terrestres sont inscrits dans le plan de relance national de notre économie. Au sein d'un programme dédié à l'écologie, l'action 07 « Infrastructures et mobilités vertes » regroupe près de 20 % des crédits du programme – 3,6 milliards d'euros en AE et 1,3 milliard d'euros en CP. Ces crédits seront consacrés à un soutien sans précédent au secteur ferroviaire, à une accélération des investissements en faveur de la mobilité du quotidien, avec une priorité donnée aux transports en commun, à l'extension du plan vélo, à l'aide à l'acquisition de véhicules propres, aux infrastructures de transport ou encore au verdissement du parc automobile de l'État.

Outre les crédits ouverts au sein de ce programme, le Gouvernement a également prévu de consacrer 600 millions d'euros au financement exceptionnel de la relance de l'achat de véhicules propres dès 2020 et 4,1 milliards d'euros à une recapitalisation de la SNCF, qui permettra d'apporter un soutien financier à SNCF Réseau.

Si je présente, dans mon avis, les crédits octroyés aux transports dans le contexte du plan de relance, j'ai cependant fait le choix de me consacrer plus spécifiquement aux crédits relatifs au transport de marchandises, dans l'optique du verdissement du fret et de l'incitation au report modal, notamment vers le ferroviaire. C'est un enjeu majeur pour faire face à l'urgence environnementale. Je vais vous présenter brièvement les différents dispositifs d'aide et de soutien au transport de marchandises, que le projet de loi de finances renforce, en cohérence avec les objectifs ambitieux inscrits dans la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Parmi les émissions de gaz à effet de serre liées à la circulation routière, 44 % proviennent des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (VUL). C'est donc une nécessité d'aider les professionnels du secteur dans le verdissement de leurs flottes. Je ne referai pas ici l'historique du renforcement du suramortissement dont bénéficient les transporteurs pour l'achat de véhicules plus propres ; le Gouvernement, notre commission et notre majorité ont été moteurs sur cette question. Néanmoins, cette aide risque d'être moins efficace, car l'avantage fiscal qu'elle procure est récupéré progressivement par les entreprises, alors que ces dernières font face à des difficultés de trésorerie. Il faudra donc être vigilant sur ce point, quitte à envisager sa transformation temporaire en crédit d'impôt.

Par ailleurs, certains véhicules utilisés par les transporteurs peuvent bénéficier de la prime à la conversion et du bonus. Ce dernier a bénéficié à plus de 7 000 VUL en 2019, pour 44 millions d'euros, tandis que la prime a été attribuée à plus de 10 000 VUL, pour un total de 22 millions d'euros.

Lors des annonces du Gouvernement au printemps dernier concernant la relance de la filière automobile, le champ de la prime a été élargi : son montant a été augmenté et elle a été étendue au *retrofit*. Sur ce dernier point, j'appelle votre attention sur les difficultés que connaissent les entreprises pour homologuer les véhicules. Il me semble nécessaire de réfléchir au plus vite à un plan spécifique pour accélérer les homologations et la vente de ces véhicules. Nous avons les moyens de créer une filière française du *retrofit* leader en Europe. Soyons au rendez-vous !

Le Gouvernement a annoncé la création de primes à la conversion en faveur de véhicules lourds électriques ou fonctionnant à l'hydrogène. Je m'en réjouis fortement, mais je pense qu'il serait pertinent d'inclure dans ce dispositif tous les véhicules utilisant une énergie alternative au pétrole, comme le bioGNV. J'espère que le Gouvernement suivra cette recommandation.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, le Gouvernement a également mis en place des mesures permettant aux transporteurs routiers de marchandises de faire face à la crise sanitaire, qui les a fortement impactés : mesures d'aides transversales ; trimestrialisation du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ; report du paiement de la taxe à l'essieu, dont le présent projet de loi de finances refond, à compter de 2022, les modalités de recouvrement. Cet impôt sera désormais annuel, et non plus semestriel, et payé à terme échu, ce qui entraînera un gain de trésorerie pour les entreprises de plus de 170 millions d'euros.

S'agissant du fret ferroviaire, sa part modale a été divisée par deux ces vingt dernières années, passant de 16 % à 8 %. Cela résulte de décennies de sous-investissements et des retards pris depuis les années 2000 dans la régénération du réseau. Ici encore, les mesures du Gouvernement sont salutaires pour le transport ferroviaire et donc pour le fret : rachat de la dette de la SNCF – 25 milliards d'euros ont été rachetés en 2020, 10 milliards supplémentaires le seront en 2022 ; recapitalisation de la SNCF à hauteur de 4,1 milliards d'euros, au bénéfice de SNCF Réseau ; transferts de l'État à SNCF Réseau pour la gestion de l'infrastructure, notamment la compensation fret pour les péages ; fonds de concours de l'AFITF dédiés au réseau capillaire fret ; mesures du plan de relance, avec 650 millions d'euros pour les infrastructures ferroviaires, notamment les plateformes multimodales de fret. Dans le plan de relance, ce sont 250 millions d'euros qui iront au fret, auxquels s'ajouteront 175 millions d'euros pour les voies d'eau et 175 millions d'euros pour le verdissement des ports.

Enfin, le Gouvernement renforce les aides octroyées aux opérateurs de transport ferroviaire et combiné : 20 millions d'euros supplémentaires pour l'aide au transbordement, qui passe de 27 à 47 millions d'euros ; prise en charge des péages pour les entreprises à hauteur de 50 %, après une année de gratuité en 2020 ; aide au wagon isolé, pour 70 millions. Cela représente donc une hausse de 170 millions d'euros des crédits consacrés au fret au sein du programme 203, hors crédits du plan de relance.

Pour conclure, les crédits que je vous présente aujourd'hui démontrent la puissance du soutien du Gouvernement à la transition écologique. Que ce soit en donnant une priorité aux transports ferroviaires, à la mobilité du quotidien ou aux transports de marchandises, ces crédits sont au service du développement durable et de la transformation nécessaire de notre mobilité et de notre économie. C'est donc tout naturellement que j'émetts un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 203, et a fortiori à celle des crédits de la mission.

Mme Danielle Brulebois. Vos travaux de qualité, madame la rapporteure pour avis, au-delà de leur technicité, nous transmettent votre passion pour la mer, ce trésor inestimable, doté d'atouts en matière de patrimoine naturel, de ressources et de croissance économique. Avec plus de 5 000 kilomètres de côtes, la France est présente dans tous les océans et dispose du deuxième espace maritime mondial. Comme vous l'avez réaffirmé lors du colloque national sur l'emploi maritime, au mois d'octobre, l'économie bleue est un pan important de notre économie, puisqu'elle représente plus de 14 % du produit intérieur brut (PIB). Elle ambitionne de passer de 400 000 emplois à 1 million à l'horizon de 2030. Pour la soutenir, le programme 205 dispose de crédits stables, avec 159,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et 155,2 millions d'euros en crédits de paiement, répartis en cinq actions.

Le pavillon français est attractif grâce à un soutien important de l'État, en particulier par le biais de mesures fiscales. Les savoir-faire maritimes français sont réputés ; les formations de qualité – l'ENSM va rejoindre Parcoursup ; le nombre de navires a augmenté en 2020. Cependant, la crise sanitaire n'a pas épargné le secteur. Si le transport de marchandises a bien tenu, le transport des passagers et le secteur des croisières connaissent une situation difficile.

Vous avez souligné les défis à venir, qui sont importants et mondiaux, la nécessaire transition écologique, avec la décarbonation. Où en est le projet innovant sur les nouveaux modes de propulsion, comme l'hydrogène ? Depuis 1991, il n'y avait plus de ministre de la mer ; depuis juillet, la ministre Mme Annick Girardin est au travail pour trouver un juste équilibre entre écologie et économie. Dans un secteur mondialisé, où la concurrence est féroce, en particulier entre nos ports et les ports européens qui cherchent à améliorer leur trafic avec les mégaports asiatiques, et alors que 90 % des échanges de la mondialisation se font par la mer, vous appelez l'attention sur les ports français. À l'heure des nouvelles routes de la soie, la relance bleue que vous appelez de vos vœux nécessite un véritable plan de relance dédié aux ports français. Comment ce plan va-t-il accélérer notre stratégie maritime ?

M. Vincent Thiébaud. Avec 30 % de participation aux émissions de gaz à effet de serre, le transport a un fort impact sur l'environnement. Aussi est-il nécessaire d'être ambitieux. Le programme 203 se décline autour de quatre axes : maintenir et améliorer l'état des réseaux de transport existants ; optimiser les systèmes de transport et développer de nouveaux modes de mobilité en associant de nouvelles technologies ; soutenir les activités de transport ; renforcer le contrôle des règles économiques, sociales et environnementales. Ce programme est en augmentation de plus de 17 %. Sur la partie des transports routiers, les crédits restent stables.

Je me réjouis des investissements réalisés dans le ferroviaire, à hauteur de 2,5 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 2,4 milliards d'euros en crédits de paiement, auxquels il faut ajouter les 4,7 milliards d'euros du plan de relance. Ainsi, 2,3 milliards d'euros sont destinés à la régénération du réseau ; 300 millions en faveur des petites lignes ; 100 millions pour les trains de nuit, sur lesquels nous sommes nombreux à demander un fort investissement ; 50 millions afin d'améliorer l'accessibilité dans les gares et la sécurité des passages à niveau. Je me réjouis également de la forte augmentation des autorisations d'engagement et des crédits de paiement à destination du fret et du transport combiné, les AE augmentant de plus de 2 000 % et les CP de plus de 1 300 %. N'oublions pas non plus l'augmentation des crédits des transports collectifs.

Toutefois, je suis, moi aussi, très vigilant quant à l'évolution de ces crédits, dans le contexte de la crise sanitaire.

Mme Valérie Beauvais. Au groupe Les Républicains, nous regrettons la diminution des crédits du programme « Affaires maritimes », dans un contexte où le monde maritime a été durement touché par la crise sanitaire. Alors que la France possède toujours le deuxième domaine maritime mondial, l'engagement du Gouvernement en faveur des affaires maritimes est bien trop limité. Les mers et les océans sont pourtant au cœur des enjeux environnementaux.

Nous déplorons aussi l'insuffisance de la lutte contre les pollutions maritimes et l'absence de vision et de moyens pour tendre vers un verdissement des navires. En 2020, les crédits alloués au programme 205 étaient en hausse de près de 3 % ; en 2021, ils connaîtront une baisse de 1 %, affectant principalement l'action 04 « Action interministérielle de la mer » – en diminution de près de 4 % –, qui prend en compte notamment la protection de l'environnement.

De même, les crédits alloués au transport maritime sont insuffisants, malgré la volonté affichée par le Gouvernement de soutenir ce secteur : l'action « Flotte de commerce », bien que représentant la moitié des crédits de paiement du programme, est en baisse par rapport à 2020.

Lors des assises de l'économie de la mer des 21 et 22 novembre 2017, le Premier ministre de l'époque avait réaffirmé la volonté de la France de développer sa politique maritime. Or les crédits alloués ne permettent pas le sursaut budgétaire nécessaire pour mettre en œuvre l'ambition affichée par l'État dans ce domaine. À l'heure où l'on parle de relance verte, nous voulons, quant à nous, souligner la nécessité d'une relance bleue – ce ne sont pas nos collègues des départements et territoires d'outre-mer et des départements du littoral qui nous contrediront.

Dans votre avis, monsieur Damien Pichereau, vous indiquez que la France fait partie des pionniers dans l'établissement d'un budget vert. Si nous souscrivons, bien évidemment, à cet engagement budgétaire en faveur de l'écologie, nous tenons à relever que, sans les moyens budgétaires issus du plan de relance, le volontarisme du Gouvernement en matière de développement durable et de mobilité aurait été bien moindre, et même, très certainement, revu à la baisse.

Vous évoquez vos inquiétudes concernant les estimations des recettes de l'AFITF pour 2021, mais aussi leur baisse dès cette année, que vous estimez entre 400 et 450 millions d'euros, en dépit des 250 millions affectés à l'agence dans le cadre du plan de relance. Pouvez-vous nous indiquer à quelle hauteur vous estimez les besoins de financement de l'AFITF, si l'on considère que la crise sanitaire va se prolonger ?

S'agissant du développement des petites lignes du réseau capillaire, nous relevons que les 650 millions d'euros consacrés au secteur ferroviaire représentent une enveloppe bien modeste au regard des 4,1 milliards d'euros qui seront affectés à une recapitalisation de la SNCF. Certes, celle-ci est nécessaire, mais la modernisation et la réouverture de petites lignes ainsi que le développement de l'intermodalité autour d'elles sont tout aussi importants. C'est en développant ses activités et donc ses offres de services que la SNCF sera en mesure de dégager des bénéfices et de renforcer son capital.

L'avis met en évidence les difficultés auxquelles se heurte le développement du fret ferroviaire, avec la forte concurrence du transport routier, les contraintes de disponibilité ou encore la qualité des sillons. Les moyens budgétaires déployés pour répondre à ces enjeux, en

revanche, ne sont pas ou peu mis en évidence : pourriez-vous nous apporter quelques précisions ?

S'agissant du bonus-malus, nous nous félicitons que les entreprises et les artisans bénéficient enfin de l'aide à l'acquisition de véhicules propres, à l'achat et à la location. Nous déplorons toutefois le dévoiement des aides qui accompagnent l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables. Ces derniers sont peu ou pas rechargés ; leurs utilisateurs s'en servent comme de véhicules thermiques. Le dispositif crée donc des effets d'aubaine. Nous espérons des ajustements du bonus-malus sur ce point.

M. Bruno Millienne. Je m'exprime au nom de mon collègue M. Jimmy Pahun, qui n'a pu être présent en raison des mesures sanitaires.

Comme vous, madame la rapporteure pour avis, le groupe MoDem et Démocrates apparentés se félicite de la stabilité des crédits du programme « Affaires maritimes ». Comme vous, nous sommes attentifs à la sanctuarisation de ce budget d'ores et déjà calculé au plus juste.

Vous faites de la décarbonation du transport maritime un axe majeur de votre rapport. Vous soulignez l'importante et récente transformation du transport maritime, en citant en exemple, avec raison, le GNL, tout en soulignant qu'il faut aller plus loin et plus vite. À la lecture du dernier rapport remis à l'OMI, qui fait état de trajectoires pessimistes, on ne peut qu'être d'accord avec vous : le GNL ne sera pas suffisant pour réduire sensiblement les émissions de ce secteur. Les solutions alternatives existent ; il faut les soutenir et les développer. L'énergie vélique, en particulier, est une pièce indispensable du mix énergétique que nous appelons de nos vœux. Du reste, elle est immédiatement disponible. Nous sommes en mesure de la fournir grâce à l'excellence de notre industrie navale, de nos ingénieurs et architectes, de nos entrepreneurs et innovateurs. Le plan de relance doit servir à financer le développement du transport de demain.

Mme Aude Luquet. Dans le domaine des déplacements, nous devons faire face à deux grands défis : lutter contre les déserts de mobilité et réduire l'impact négatif des déplacements sur l'environnement. En adoptant le projet de loi d'orientation des mobilités, nous avons voulu nous donner les moyens de relever ces défis au travers de plusieurs actions : l'amélioration des transports du quotidien, l'offre d'une solution de transport à chacun ou encore l'accélération de la transition vers des véhicules et des déplacements plus vertueux. Ces actions s'intègrent dans le programme 203.

Le groupe MoDem et Démocrates apparentés défend la transition écologique par la promotion d'un mix énergétique. Si le développement du véhicule électrique occupe une place centrale, nous ne saurions tout miser sur lui ; il faut soutenir d'autres solutions alternatives. Nous devons démocratiser davantage le bioGNV, par exemple. Nos constructeurs ont déjà les capacités et le savoir-faire pour produire ce type de véhicule, qui permet une transition accessible et immédiate pour nos concitoyens, en plus d'offrir de nouvelles sources de revenus aux agriculteurs et aux territoires grâce à la méthanisation. Qu'attendons-nous pour développer cette solution ? Il en est de même pour l'hydrogène, qui est une énergie d'avenir. Quelles sont nos ambitions en la matière et les moyens à notre disposition ?

S'agissant de la multimodalité, nous partageons vos attentes et les ambitions du Gouvernement pour faire enfin décoller un secteur qui peine à s'imposer. Des files de camions traversent la France du Nord au Sud et d'Est en Ouest, alors que des solutions

alternatives plus vertueuses existent. Ce n'est pas soutenable ! Le fret ferroviaire doit se développer, en France et au-delà de nos frontières. L'Europe l'a bien compris, d'ailleurs, en en faisant des transports l'une de ses quatre grandes priorités.

Enfin, nous devons faire en sorte de rendre accessibles l'ensemble de nos transports. Pour les personnes à mobilité réduite, se déplacer s'apparente bien trop souvent à un parcours du combattant. Mettons-nous suffisamment de moyens pour répondre à cette difficulté ?

M. Gérard Leseul. Le secteur des transports a été touché de plein fouet par la crise sanitaire de la covid-19, qui a gelé une grande partie des mouvements de personnes et de biens.

De la politique de transport dépendent aussi bien la sécurité du déplacement des Françaises et des Français que la compétitivité de notre économie, mais aussi notre capacité à respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. À cet égard, au vu des émissions du secteur des transports, il est urgent de décarboner nos moyens de déplacement et de les réguler pour limiter le réchauffement climatique.

Les recettes de l'AFITF proviennent notamment de la TICPE, des amendes forfaitaires des radars automatiques, de la TAT et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. En raison de la crise sanitaire, avec le confinement puis le reconfinement, ces recettes connaîtront malheureusement, cette année, une baisse significative. Le président de l'AFITF lui-même a exprimé des doutes sérieux quant à la pérennité des financements de l'agence. Il s'est étonné, notamment, de voir le Gouvernement tabler sur une augmentation des recettes issues des amendes forfaitaires des radars automatiques.

La mission centrale exercée par l'AFITF exige du sérieux et des financements garantis dans la durée. Dans le cadre de l'examen de la LOM, en septembre 2019, le groupe Socialistes et apparentés avait déjà émis de sérieuses réserves, pointant le manque de moyens pour tenir les objectifs affichés. Nous y sommes, malheureusement. La crise sanitaire étant également passée par là, il est urgent de structurer de manière durable les ressources de l'agence. À défaut, c'est tout l'édifice et le financement des infrastructures qui risquent d'être remis en cause, ce qui aurait pour conséquence de freiner le développement des petites lignes, des trains de nuit et du fret ferroviaire, mais aussi celui du transport fluvial et du vélo comme solutions alternatives à des mobilités plus polluantes. L'instabilité financière que connaît la principale agence chargée des transports va poser de réelles difficultés dans un futur proche.

S'agissant du transport fluvial, l'effort financier annoncé dans le plan de relance se trouve matérialisé par l'inscription de crédits supplémentaires dans le projet de loi de finances. C'est un motif de satisfaction. En revanche, nous déplorons deux incohérences, d'ailleurs signalées par les acteurs de la filière. D'une part, l'effort est provisoire, alors qu'il concerne un domaine industriel qui doit nécessairement s'inscrire dans un temps long. D'autre part, il y a une contradiction à demander d'approuver un budget à la hausse tout en validant une réduction d'effectifs de quasiment 100 équivalents temps plein (ETP), et ce pour la troisième année consécutive, ce qui oblige Voies navigables de France à se réorganiser avant même que le réseau ait réellement été modernisé.

Les budgets alloués à l'établissement sont insuffisants. Certes, la trajectoire fixée par la loi d'orientation des mobilités a été dépassée, le budget d'investissement passant de 180 millions à 220 millions d'euros. Nous pourrions nous en satisfaire à première vue, mais, selon l'audit réalisé par Mensia conseil et repris par le Conseil d'orientation des

infrastructures, il faut 141 millions d'euros par an pendant dix ans ne serait-ce que pour maintenir la fonction hydraulique, 244 millions pour un scénario minimal de régénération des infrastructures dans la continuité des niveaux de service actuels, et 307 millions pour un scénario un peu plus volontariste. Autrement dit, les budgets proposés sont faibles et ne permettront pas d'éviter les défaillances du réseau, ni même d'assurer la pérennité du réseau à grand débit.

Mme Maina Sage. Ayant eu souvent l'occasion d'échanger avec notre collègue Mme Sophie Panonacle, je connais son engagement sur les questions maritimes.

S'agissant des transports terrestres, le groupe Agir ensemble se félicite du budget déployé pour développer les mobilités vertes et le transport ferroviaire, notamment pour le fret.

Nous souhaiterions avoir des précisions concernant le plan hydrogène : comment, dans le cadre de ce budget, peut-il d'ores et déjà être mis en œuvre concrètement, notamment pour les véhicules lourds, qui sont les plus polluants ?

En ce qui concerne les transports maritimes, nous sommes aussi très inquiets des conséquences de la crise de la covid-19. Nous sommes un peu déçus également, car les crédits sont tout juste stabilisés. Est-ce dû à une modification du périmètre, à la suite de la création d'un ministère dédié ?

Nous sommes effectivement le deuxième espace maritime mondial, et nous le devons à 97 % aux outre-mer. La question est de savoir ce que nous voulons en faire. Comment ces territoires peuvent-ils être pleinement acteurs de la stratégie maritime ? Ce sont des territoires d'innovation. Mme la rapporteure pour avis a parlé du développement des transports à propulsion vélique ; des initiatives en ce sens existent au niveau local, notamment en Polynésie, mais je n'ai pas le sentiment qu'elles sont toujours coordonnées avec le mouvement national qui encourage ces innovations.

Nous défendrons, lors de l'examen des articles non rattachés, un amendement concernant les croisières. Il s'agira d'assouplir les conditions d'accès aux aides à l'investissement. Je souhaite vous sensibiliser à la question pour avoir votre plein soutien. Le secteur du tourisme est un moteur économique majeur pour nos territoires d'outre-mer, notamment à travers les croisières.

Le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) a publié, la semaine dernière, un avis invitant à promouvoir des stratégies spécifiques pour la gestion des espaces maritimes. Je suis convaincue qu'il faut adopter une vision intégrant plus fortement les dimensions terrestre et maritime. La formation des acteurs de la mer devrait comporter un volet environnemental plus développé. Ils doivent être sensibilisés en particulier aux questions liées à la biodiversité, et pas seulement en mer, mais aussi à tout ce qui relève de la gestion du littoral. Comment se met en place cette cohérence terre-mer en matière de transport ?

M. François-Michel Lambert. Ces rapports montrent que l'on continue à s'enfermer dans une approche technologique, alors que les transports, qu'ils soient terrestres, aériens ou maritimes, relèvent avant tout d'un système organisationnel. C'est une très grave erreur et cela nous met dans l'incapacité de comprendre ce qu'est la logistique, mais aussi, plus généralement, ce que sont les déplacements. En ciblant les investissements sur des réponses technologiques, on persiste dans cette erreur.

Un déplacement de voyageurs ou de marchandises résulte de la nécessité d'aller d'un point A à un point B. Or jamais la question de l'éloignement constant et diffus des points d'origine et de destination n'est posée comme étant le fait générateur des déplacements. On passe donc à côté des réponses qui doivent être mises en œuvre. S'agissant, par exemple, du déplacement des voyageurs, on ne pose jamais comme préalable le fait que la croissance démographique continue à déstabiliser l'aménagement du territoire : à raison de 200 000 personnes supplémentaires chaque année se déplaçant chacune en moyenne trois fois par jour, on aboutit à 3 millions de déplacements quotidiens en plus au bout de cinq ans. Nous aurions donc aimé une réflexion sur le rééquilibrage de l'aménagement du territoire tenant compte de ce facteur. Il importe de favoriser le télétravail ou encore de s'appuyer sur les travaux du professeur Carlos Moreno sur la ville du quart d'heure : en faisant en sorte que les gens trouvent tout ce dont ils ont besoin à moins d'un quart d'heure de chez eux, on réduit les déplacements et donc les besoins de mobilité.

Il n'y a aucune réflexion non plus concernant les déplacements de marchandises, l'origine et la destination des produits qui affectent les flux en France. Je regrette ainsi que l'initiative chinoise dite « *Belt and Road* » ne soit pas du tout prise en compte. Il s'agit en réalité d'une stratégie d'encerclement qui permet à la Chine de contrôler les flux mondiaux, notamment en prenant pied à Tanger, en Italie et en République tchèque. Quelle est la réponse de la France à cette stratégie ?

S'agissant du fret ferroviaire, on fantasme sur son retour pour contrer la place prépondérante de la route dans le transport de marchandises – 85 % de part modale. Va-t-on donc continuer à faire croire que l'on peut retourner au tout-ferroviaire, comme à l'époque de *La Bête humaine*, alors que la France n'a plus de mines et que son industrie lourde a fortement décliné, ce qui veut dire que les points d'origine et de destination permettant le transport ferroviaire n'existent plus, contrairement à ce que l'on observe en Allemagne ? Nous n'avons pas construit des bâtiments logistiques en arrière-port comme l'ont fait Anvers, Rotterdam ou Hambourg. De ce fait, les flux sont très dispersés ; nous ne sommes pas en mesure de créer des effets de masse entre les ports et les entrepôts. C'est pourtant le sens du rapport remis en juillet 2016 à monsieur le Premier ministre Manuel Valls, par lequel, avec sept autres députés et sénateurs, nous avons invité à repenser l'aménagement du territoire pour renforcer nos ports.

J'aurais aimé qu'on se penche aussi sur les performances logistiques de nos TPE-PME, car celles-ci sont toujours en retard : la France est treizième au niveau mondial et huitième en Europe, très loin des autres pays. Le taux de chargement des camions est très bas, ce qui représente un gaspillage énorme. Mieux les remplir, c'est diminuer leur nombre.

Je finirai tout de même par les points positifs de l'action du Gouvernement, preuve de ma volonté de construire ensemble les réponses en matière de mobilité.

La création d'un ministère de la mer permettra de mieux défendre les enjeux politiques qui y sont liés. Je regrette la baisse des crédits du programme 205, mais préfère saluer le renforcement de la sécurité, à travers l'augmentation des crédits de la SNSM.

Je salue la mobilisation de 650 millions d'euros pour la rénovation des canaux et voies navigables et les investissements stratégiques dans les ports.

En ce qui concerne les transports terrestres et fluviaux, la volonté de flécher 250 millions d'euros est un minimum pour construire un véritable écosystème ferroviaire.

M. Hubert Wulfranc. Il est délicat d’appréhender les engagements de la mission pour l’année 2021 sans les situer dans le contexte exceptionnel de la séquence que vit notre pays, mais aussi des enjeux en matière de services et d’infrastructures de mobilité – enjeux dont traite parallèlement la mission « Plan de relance », mais selon un calendrier différent.

S’agissant des infrastructures routières, la reconduction pure et simple de l’enveloppe financière de 2020 n’est pas de nature, selon nous, à restaurer la qualité du réseau capillaire de nos voiries, notamment celui des communes et départements. Aucun effort supplémentaire n’est prévu dans le cadre du plan de relance, contrairement à ce que nous proposons. C’est d’autant plus contradictoire que, comme vous le dites vous-mêmes, ces voiries du quotidien sont appelées à être retravaillées afin d’accueillir convenablement des mobilités alternatives, plus douces, ce qui suppose pour les collectivités territoriales, en particulier les communes, d’engager des investissements majeurs.

C’est un angle mort de la politique d’infrastructures. En revanche, l’angle ouvert au privé est encore élargi par le décret du 14 août dernier qui autorise la cession au privé des sections de routes nationales caractérisées comme autoroutes. Ce décret confirme définitivement nos craintes, exprimées à plusieurs reprises, d’un désengagement de l’État : on se dirige vers une mise en concession pérennisée au profit des *majors* des autoroutes.

Concernant le réseau ferré, vous maintenez la trajectoire du contrat opérationnel entre l’État et SNCF Réseau. Le seul effort supplémentaire est apporté par le plan de relance. Cette augmentation est bienvenue, évidemment, mais elle n’est pas pérenne. Or, en la matière, les investissements doivent être envisagés sur le long terme – il en va de même, d’ailleurs, pour la reprise de la dette. Nous continuons, pour notre part, à revendiquer un budget de programmation ferroviaire à horizon multidécennal, qui sanctuarise des recettes dédiées, et ce, bien évidemment, dans un cadre structurel qui se détourne de la mise en concurrence du trafic ferroviaire pour les passagers et réinscrit la SNCF comme une entité unifiée.

Vous mettez en exergue le verdissement des infrastructures portuaires. Dont acte. Mais nous soutenons qu’en matière d’équipements de report modal, vous n’êtes pas au rendez-vous. Il faudrait effectuer un saut qualitatif majeur, notamment pour favoriser la multimodalité des plateformes portuaires.

En ce qui concerne les relations entre l’État et ses opérateurs dans le domaine des transports, on observe une diminution de 246 postes. Le Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (CEREMA) est toujours dans le rouge.

M. Lionel Causse. Le Gouvernement a l’intention de remettre en circulation des trains de nuit à l’horizon 2022, ce qui est une excellente chose. Quel est le calendrier prévu pour la définition des lignes qui seront retenues ? Les moyens seront-ils suffisants ? Je tiens à vous alerter quant au fait que la ligne Tarbes-Toulouse ne répondra pas aux besoins de la région Nouvelle-Aquitaine. Il faut rétablir la ligne Hendaye-Dax-Bordeaux-Paris. L’agglomération d’Hendaye compte plus de 400 000 habitants ; nous avons vraiment besoin de cette ligne.

M. Jean-Marie Sermier. D’habitude, je vous parle plutôt d’avenir et de projection sur le long terme. À cet égard, 800 millions d’euros supplémentaires sont consacrés aux investissements de long terme, ce qui nous va bien.

Mais, cette fois, c'est pour le très court terme que je suis très inquiet. La fréquentation de la SNCF s'effondre : certaines lignes affichent un taux de remplissage de 15 %, l'offre des TGV a diminué de 70 %. La SNCF a annoncé qu'elle rembourserait les billets jusqu'au 4 janvier, ce qui représente un manque à gagner important. C'est tout un modèle économique qui est en train de s'écrouler. Les mesures prévues sont-elles suffisantes pour que notre fleuron national du ferroviaire réussisse à passer la crise sanitaire ?

Mme Frédérique Tuffnell. Vous relevez que la part du fret maritime est restée stable sur l'année qui vient de s'écouler, mais l'augmentation du trafic maritime prévisible restera-t-elle conforme au scénario antérieur ?

En ce qui concerne la décarbonation du secteur maritime, tant attendue, vous pointez plusieurs solutions, notamment la réduction de 10 % de la vitesse des navires, qui entraînerait une réduction de 20 % de la consommation de fioul lourd. C'est parfait, mais cela diminuera-t-il également le bruit dans les océans, dont les conséquences sont désastreuses pour les mammifères marins, déjà victimes de captures accidentelles ? Est-ce là un objectif que vous partagez ?

Par ailleurs, il faut soutenir le développement de la propulsion vélique. La France pourrait-elle devenir leader dans ce domaine ? Cela permettrait-il de soutenir le secteur des croisières, particulièrement touché par la crise ?

M. Jean-Luc Fugit. S'agissant du verdissement des flottes de véhicules, pour le transport collectif ou celui de marchandises, nous avons décidé, dans le cadre de la LOM, de ne pas privilégier telle ou telle technologie, les seules ennemies étant les énergies fossiles. Nous n'avons pas à choisir entre l'électricité, l'hydrogène ou le biogaz, et il faut encore moins opposer ces énergies entre elles. Dans le contexte actuel, y a-t-il des freins au verdissement des flottes qui nous empêcheraient d'atteindre les objectifs fixés, en particulier en matière de biogaz ?

M. Jean-Marc Zulesi. En tant qu'administrateur de l'AFITF, je m'interroge sur la pérennité des ressources de cette agence. Le confinement n'a pas aidé à les maintenir, dans la mesure où elles dépendent notamment du produit de la TICPE et des amendes forfaitaires radars. Ses ressources se sont raréfiées. Ne faut-il pas en prévoir de nouvelles à long terme ?

Par ailleurs, je souhaite alerter le Gouvernement, puisque je suis à l'origine de cette demande dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative pour 2020, que nous attendons toujours le rapport évaluant les pertes de recettes de l'AFITF qu'il est censé remettre au Parlement, en vue de la préparation du projet de loi de finances pour 2021.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. On ne peut effectivement que se réjouir de la création d'un ministère de la mer. Nous travaillons étroitement avec la ministre. Pour l'heure, ce ministère partage son périmètre avec d'autres et a peu de compétences propres ; on peut espérer que cet état de fait évolue à moyen ou à long terme.

Le verdissement des navires dépend du mécanisme de suramortissement fiscal, pas du programme 205. La stabilité des crédits est sans rapport avec le ministère de la mer, car il s'agit de dépenses fiscales. Une moitié des crédits du programme 205 finance les dépenses contraintes du « *netwage* », l'autre moitié est consacrée au financement de l'enseignement maritime et des organismes en charge de la sécurité maritime. En résumé, une grande part du soutien de l'État au secteur maritime ne provient pas des crédits du programme 205. En

revanche, dans le cadre du plan de relance, 200 millions d'euros ont été fléchés vers le verdissement des ports. Il s'agit de renforcer leur compétitivité tout en accomplissant une démarche exemplaire en matière de protection de l'environnement.

De façon générale, la transition écologique doit être le fil conducteur du développement économique du secteur maritime. Nous ne travaillons pas à trouver une solution unique au problème mais à faire évoluer le mix énergétique.

Le GNL est utilisé depuis plusieurs années ; il fait l'objet d'investissements de la part de grandes compagnies, telles que CMA-CG qui vient de prendre livraison du porte-conteneurs *Champs Élysées*. Toutefois, le GNL ne décarbone pas totalement le transport maritime et constitue une solution transitoire. La propulsion électrique et hybride, quant à elle, convient à de petits navires – on ne peut pas encore traverser l'océan Atlantique sur un navire électrique. La propulsion à hydrogène fait l'objet de recherches dont l'application est, là encore, limitée à quelques projets en matière de transport maritime et fluvial.

Je défends ardemment la propulsion vélique, dont la France est un leader mondial. De nombreux projets sont en cours de développement, qu'il faut absolument soutenir. Les démonstrateurs ne sont pas encore à l'eau, mais j'espère qu'une prorogation du suramortissement fiscal sera adoptée et permettra à ces jeunes entreprises de se développer. Ainsi, les équipes du projet Zéphyr & Borée travaillent sur un bateau à propulsion vélique qui transportera le lanceur Ariane 6. Le développement du vélique n'est pas pure théorie, il est alimenté par des projets très concrets. Citons également le voilier-cargo de la société TOWT, qui acheminera aux États-Unis des produits de marques françaises du secteur du luxe, ce qui sera assez emblématique.

Le développement de la stratégie nationale portuaire est bien avancé. Le plan de relance confirmera la possibilité de verdissement des ports, notamment grâce à l'électrification des quais. L'installation de bornes de quai permet de réduire la pollution de l'atmosphère. Le port de Marseille, où la pollution des gros navires est une nuisance pour les riverains, est souvent cité en exemple. Le développement de bornes de quai est très important pour Marseille, Bordeaux et les autres grands ports.

Il est vrai que nous sommes la deuxième zone économique exclusive (ZEE) mondiale grâce à nos outre-mer. Il s'agit de ne pas passer à côté, en veillant à y consacrer des investissements importants. J'ai organisé, il y a quelques semaines, un colloque national sur l'emploi maritime, où les outre-mer étaient représentés, notamment Mayotte, la Guadeloupe et Saint-Martin. De toute évidence, l'enseignement maritime dispensé dans l'hexagone doit être adapté aux réalités des territoires ultramarins ; quant à l'adaptation des métiers, elle doit être effectuée en lien étroit avec la transition écologique. Nous travaillons à développer l'enseignement de ces matières dans les lycées maritimes ou, pour les territoires ultramarins qui n'en ont pas, dans les lycées généraux.

La nécessité d'adopter une vision intégrée terre-mer est une évidence. On ne peut pas adopter deux approches distinctes de la terre et de la mer, entre lesquelles le littoral fait le lien. Nous menons ce travail dans le cadre du CNML, au sein duquel nous nous retrouvons régulièrement. La ministre de la mer est favorable à cette approche.

Le secteur des croisières est un sujet très sensible. En raison de la crise sanitaire, son modèle économique s'est effondré. On a pu parier sur des bateaux de taille plus restreinte, embarquant un nombre réduit de passagers, tels ceux de la Compagnie du Ponant. Toutefois,

cette société n'a pas été épargnée par la crise que nous traversons : l'un de ses navires a récemment été immobilisé à quai en raison de plusieurs cas de coronavirus détectés à bord ; les passagers ont finalement pu débarquer. Il faut réinventer le modèle de la croisière. Comment ? Je n'ai pas la réponse à cette question. En tout état de cause, tant que la crise est là, il faut soutenir autant que faire se peut les armateurs concernés, dont l'activité est tombée à zéro.

En conclusion, je rappelle que la France fait preuve d'un engagement fort au sein de l'OMI ainsi qu'au niveau de l'Europe – mentionnons notamment le rapport récemment publié par la députée européenne Mme Karima Delli. Toutefois, cet engagement public ne peut se passer de celui des professionnels du secteur maritime, sur le modèle du partenariat public-privé. Je ne suis pas inquiète à ce sujet : les professionnels du secteur maritime sont engagés depuis longtemps dans le développement de l'économie, mais aussi dans la transition écologique. Nous travaillerons ensemble au développement de cette filière stratégique pour notre pays.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Nous avons effectivement un devoir de vigilance au regard du verdissement des flottes comme des ressources financières de l'AFITF. Ce sont les engagements que nous avons pris dans le cadre de la LOM et nous avons l'obligation de les tenir.

L'AFITF a fait l'objet de nombreuses questions. Tout d'abord, on se demande, comme l'a fait son président en audition, si cette agence n'est pas victime d'une malédiction : chaque recette qui lui est affectée est victime d'un accident ! Après l'échec de l'écotaxe il y a quelques années, la taxe dite « Chirac », dont une part du produit lui revient, subit l'effondrement du trafic aérien. Néanmoins, l'année 2020 n'inspire aucune inquiétude, même en tenant compte des conséquences du confinement. Les projets ont été menés à leur terme et les financements sont assurés. Les besoins de financements complémentaires pour 2020 s'élèvent, pour l'heure, à 120 millions d'euros, qui pourraient être inscrits dans le quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020. Attendons de disposer du rapport évoqué par M. Jean-Marc Zulesi pour en avoir une vue complète. Nous avons interrogé la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et le Gouvernement sur sa parution, qui théoriquement ne devrait plus tarder. Nous avons hâte de le recevoir pour travailler sereinement à l'avenir de l'AFITF.

Il est clair, en tout cas, que nous devons engager une réflexion à ce sujet. Nous l'avons remise à plus tard lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, mais il faudra bien, tôt ou tard, que nous nous posions la question de la pérennisation de l'AFITF. Cette agence fonctionne plutôt bien. Certains en ont regretté les frais de fonctionnement ; je tiens à dire, de façon très transparente, qu'ils s'élèvent à 700 000 euros par an, sur un budget de 3,9 milliards, soit 0,02 % du total, ce qui est très faible. Il faut doter cette agence de recettes pérennisées, au lieu de la servir en dernier du reliquat de recettes affectées.

Nous nous sommes, nous aussi, interrogés sur la hausse de 44 % du produit des amendes forfaitaires radars prévue par le Gouvernement. Nous avons questionné le ministre délégué aux transports et le ministère de l'intérieur. En début d'année, de nombreux radars étaient encore endommagés ; à présent, le parc de radars a été rétabli dans son état de fonctionnement classique. Ainsi s'explique cette hausse. Toutefois, nous demeurerons vigilants sur ce point, car ce chiffre me semble optimiste.

Les crédits consacrés au fret sont en hausse de 170 millions d'euros au sein du programme 203. En outre, le plan de relance prévoit des crédits attribués en priorité aux autoroutes ferroviaires et aux plateformes multimodales, afin d'améliorer la flexibilité et la rapidité en matière de fret ferroviaire. Un autre point n'est pas négligeable : la désoptimisation des travaux. Les opérateurs de fret ferroviaire font circuler la plupart de leurs trains la nuit, dont SNCF Réseau profite aussi pour effectuer ses travaux. Le trafic de fret s'en trouve considérablement entravé. L'alliance 4F (Fret ferroviaire français du futur) a formulé une proposition, qui devrait être retenue, visant à instaurer un système de désoptimisation : au lieu de fermer une ligne toute une nuit, l'opérateur travaillant pour SNCF Réseau la bloquera pour deux ou trois heures, ce qui permettra aux trains de circuler. De ce fait, la part modale du transport ferroviaire devrait pouvoir augmenter de 8 % à 16 % – tel est du moins l'objectif que nous espérons atteindre.

Quant aux aides à l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables, les critères d'éligibilité sont fixés par voie réglementaire et les crédits afférents sont inscrits dans le programme 174, dont le rapporteur pour avis est M. Christophe Arend. Il est exact que le risque d'effet d'aubaine est assez élevé, notamment pour les véhicules puissants et généralement assez lourds. C'est une transition. Peut-être faut-il se demander pourquoi les conducteurs concernés ne rechargent pas leurs véhicules : est-ce volontaire ou par manque d'infrastructures de recharge ? Un plan ambitieux visant à déployer 100 000 bornes de recharge a été annoncé il y a quelques semaines, ce qui pourrait répondre en partie à la question. J'ai abordé le sujet avec plusieurs usagers : le rôle des infrastructures de recharge est essentiel, même pour les véhicules hybrides rechargeables.

Je suis tout à fait d'accord qu'il faut développer l'usage du bioGNV. Cette énergie de transition fonctionne très bien. En outre, elle est produite localement, dans nos territoires, dès à présent et non dans vingt ou trente ans. Quant à la faire adopter par nos constructeurs de véhicules légers, nous ne pouvons pas les obliger, par une politique interventionniste, à produire des véhicules au bioGNV. Ils font le choix, que l'on peut juger critiquable, de ne pas en produire ; peut-être pourrions-nous les auditionner pour aborder le sujet avec eux. Dans un rapport dont il est le co-auteur, intitulé *L'agriculture face au défi de la production d'énergie*, notre collègue M. Jean-Luc Fugit aborde cette question. Ce rapport a été salué par les acteurs concernés ainsi que par le Gouvernement. Nous y trouverons sans doute des propositions pour développer le bioGNV encore davantage et pour accroître le nombre de bornes d'avitaillement. J'espère que M. Jean-Luc Fugit le présentera sous peu.

Le plan de déploiement de l'hydrogène ne relève pas du programme 203. Pour vous répondre, la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France prévoit d'investir 7 milliards d'euros d'ici à 2030, dont 2 dès à présent, dans le cadre du plan de relance, en suivant trois priorités : décarboner la production d'hydrogène ; développer la propulsion à l'hydrogène en premier lieu pour les mobilités lourdes, ce qui permettra de hâter la décarbonation et le passage à l'hydrogène ; construire une filière française de l'hydrogène. Plusieurs régions sont passées aux actes, notamment pour développer le train à hydrogène, auquel je crois énormément – j'aurais d'ailleurs aimé que ma région des Pays de la Loire en fasse partie. Des discussions sont en cours à ce sujet ; les constructeurs de poids lourds développent des modèles.

Les véhicules à hydrogène sont éligibles au bonus écologique. Je ne conteste pas cette disposition, mais j'estime que les véhicules au bioGNV devraient l'être aussi. Quoi qu'il en soit, nous avons plusieurs atouts pour développer rapidement l'usage de l'hydrogène, notamment un financement de la recherche et développement sur les usages de demain. Un

aspect du sujet me semble essentiel : le temps de recharge des véhicules à l'hydrogène. Plusieurs start-up françaises développent des batteries à recharge rapide. Le temps d'un chauffeur de poids lourd est précieux ; il ne peut pas se permettre d'attendre dix minutes. Ce travail, mené notamment par l'Automobile club de l'Ouest (ACO), créateur et organisateur des 24 heures du Mans, permettra de diviser le temps de recharge par trois.

La trajectoire budgétaire en matière de transport fluvial est effectivement plutôt satisfaisante, davantage même que ce que nous avons prévu dans le cadre de la LOM, ce qui est une bonne chose. Est-ce suffisant ? Les infrastructures et le budget ne sont pas seuls en cause, certains aspects relèvent des collectivités locales. Si l'on veut développer le transport fluvial, il faut disposer de plateformes logistiques adaptées et situées aux bons endroits. Or, à l'heure actuelle, les quais des centres-villes sont souvent perçus comme des lieux touristiques plutôt qu'économiques. J'ai évoqué cette question essentielle avec plusieurs élus locaux, notamment le président des Hauts-de-France. Les quais de nos fleuves doivent participer à optimiser la logistique du transport fluvial et pas uniquement le développement touristique.

Le transport se définit certes par une origine et une destination, mais entre les deux, il y a un vecteur, qui prend la forme d'infrastructures et de services. C'est ce dont nous débattons ce matin avec le programme 203 « Infrastructures et services de transport ». Sans vecteur, il n'y a pas de transport, aussi les observations de M. François-Michel Lambert sur le télétravail et l'aménagement du territoire me semblent-elles assez peu à propos ce matin. Que des réflexions sur l'aménagement du territoire soient nécessaires par ailleurs, c'est probable. Peut-être fallait-il en parler hier, lors de l'examen des crédits consacrés à l'aménagement du territoire.

Les infrastructures routières permettent de désenclaver nos territoires ruraux. Mon avis budgétaire sur le projet de loi de finances pour 2019 fait état des investissements considérables qui ont été réalisés au début du quinquennat dans ce domaine. Cette année, la trajectoire budgétaire des crédits concernés est stable, mais à un niveau élevé. En outre, le plan de relance prévoit 450 millions d'euros pour le désenclavement de nos territoires par la transformation des infrastructures routières, ventilés comme suit : 250 millions d'euros pour l'accélération des projets inscrits dans les contrats de plan État-région (CPER) ; 100 millions d'euros pour les ouvrages d'art de l'État et des collectivités locales, afin d'éviter un accident tel que celui survenu à Gênes ; 100 millions d'euros pour l'installation, sur nos axes routiers, de voies réservées au covoiturage ainsi qu'aux bus, et de voies cyclables.

Quant au décret de cession de certaines routes nationales caractérisées comme autoroutes, il reconduit des dispositions en vigueur, au sein d'un périmètre légèrement élargi, conformément à la LOM. Il ne s'agit pas de céder des routes nationales entières aux sociétés concessionnaires d'autoroute, tant s'en faut. Il s'agit, par exemple, de leur attribuer l'entretien d'une section de 100 mètres reliant un rond-point à une barrière de péage, qu'elles acceptent de prendre en charge. Il s'agit d'une mesure de bon sens.

La volonté de relancer le train de nuit est très ferme et mérite d'être saluée. Ce sujet a donné lieu à de longs débats en commission, lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Un engagement de 100 millions d'euros est annoncé, pour un travail sur deux axes : la remise en circulation des trains de nuit sur deux lignes où ils ont été arrêtés en 2017 – Paris-Nice à la fin de l'année 2021 et Paris-Tarbes en 2022 ; la remise en service du matériel de nuit, qui est pour l'heure au garage, et l'adaptation des infrastructures, notamment les gares. Les soixante et onze voitures qui n'ont pas circulé depuis 2017 doivent être modernisées, du point de vue de leur confort et de leur adéquation avec les lignes.

Plus précisément, le train de nuit Paris-Hendaye devrait emprunter la ligne Paris-Tarbes, via Toulouse. Néanmoins, le Gouvernement, à travers la voix du ministre délégué aux transports M. Jean-Baptiste Djebbari, a demandé à la SNCF de mener une réflexion sur son tracé exact. J'ignore si le passage par Toulouse sera maintenu ou si ce train passera par Bordeaux et Dax. Ce que je sais, c'est que son tracé exact n'est pas encore défini, qui dépend sans doute de la demande. La SNCF travaille à l'évaluer. Pour l'heure, il serait envisagé d'ouvrir une liaison Paris-Tarbes, prolongée jusqu'à Hendaye en haute saison, mais la réflexion est toujours en cours. Je vous invite, monsieur Lionel Causse, à vous rapprocher de la SNCF, ce qui vous permettra également d'obtenir des précisions sur le calendrier et les modalités de l'ouverture de cette ligne.

Je partage les inquiétudes au sujet de la diminution du trafic TGV, notamment de sa répartition entre le TGV InOui et le TGV Ouigo, dont les usages sont bien distincts. Le premier supporte l'essentiel de la diminution du trafic ; le succès du second se confirme. Le changement de modèle économique est incontestable. Le développement du télétravail a des conséquences mitigées sur le nombre d'utilisateurs réguliers du TGV. Quelles que soient les inquiétudes, l'État ne lâchera pas la SNCF, qui est une grande entreprise. J'ai beau être favorable à l'ouverture à la concurrence, j'estime que nous devons continuer à l'aider, ce que nous faisons avec la recapitalisation de 4,1 milliards d'euros, les 650 millions d'euros du plan de relance et les crédits du programme 203.

Le contexte actuel pourrait ralentir le verdissement des flottes des transporteurs de marchandises. Le mécanisme du suramortissement fiscal fonctionnait plutôt bien ; les entreprises commençaient à y recourir. Le problème, dans un contexte de fiscalité négative, est que le suramortissement devient inopérant. C'est pourquoi j'ai proposé de réfléchir à sa transformation en crédit d'impôt.

Je me réjouis que 100 millions d'euros soient consacrés à l'extension du bonus écologique et des aides à l'acquisition aux véhicules lourds propres. Je considère néanmoins que nous devons envisager notre neutralité technologique sous forme de *mix* énergétique. La propulsion électrique et la propulsion à l'hydrogène ne sont pas la panacée. En outre, elles en sont davantage au stade de l'expérimentation que du déploiement – on compte peu de camions électriques et de camions propulsés à l'hydrogène. J'estime que le Gouvernement doit faire porter une partie de l'effort sur les camions au bioGNV, dont le développement est encore insuffisant et doit être accéléré. Les 100 millions d'euros doivent aussi servir à cela.

Enfin, le *retrofit* des véhicules lourds se développe, notamment celui des bus, dont les moteurs diesel peuvent être remplacés assez rapidement par des moteurs électriques. La plupart des entreprises de ce secteur sont des start-up, ce qui pose problème dans le contexte de crise que nous connaissons. Nous devons être au rendez-vous. Nous finançons beaucoup les start-up dans le domaine du logiciel (*software*), mais nous avons plus de mal à financer les start-up œuvrant dans le domaine du matériel (*hardware*). Il faut leur donner un coup de pouce si nous voulons bâtir une filière susceptible d'être leader en Europe.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Je reprends brièvement la parole pour évoquer un point de contact entre nos deux rapports : la charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises, qui vient d'être signée. Les acteurs des chaînes logistiques et des filières maritime, portuaire, fluviale et ferroviaire françaises se sont engagés à répondre au trafic de marchandises, dans un souci permanent d'excellence opérationnelle et de compétitivité, et à mettre en place un outil de transparence sur leurs performances. Cette

charte permet de mettre les acteurs en cohérence. Je vous engage à en prendre connaissance, chers collègues.

Article 33 et État B : Crédits du budget général

La commission examine l'amendement II-CD57 de M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Il peut sembler surprenant que je défende un amendement visant à diminuer le budget du programme dont je suis rapporteur pour avis ! Il s'agit de transférer le versement de la subvention pour charges de service public attribuée à l'Autorité de régulation des transports (ART) du programme 203 « Infrastructures et services de transport » vers le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable ». L'ART est une autorité administrative indépendante (AAI). Que le programme 203, dont le responsable est le directeur général des infrastructures des transports et de la mer, lui verse une subvention me semble assez peu compatible avec son caractère indépendant, dès lors qu'elle est chargée de réguler la politique des transports. C'est pourquoi je propose de transférer la responsabilité des crédits de l'ART à la secrétaire générale du ministère de la transition écologique.

M. Jean-Marie Sermier. Sans écarter l'argument de M. Damien Pichereau, je rappelle que l'ART est certes indépendante, mais dans le cadre d'une vision politique de l'État. Donner trop d'indépendance aux AAI risque d'introduire une certaine cacophonie au sein de l'État. Je voterai donc contre l'amendement.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Les dispositions de l'amendement n'empêchent pas le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ainsi que la secrétaire générale du ministère de la transition écologique de discuter de la régulation des transports. Il existe une volonté assez partagée de donner plus d'indépendance à l'ART, et de la distinguer de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, afin d'éviter toute situation où celle-ci serait juge et partie.

La commission adopte l'amendement.

Suivant les avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements II-CD15 de Mme Mathilde Panot et II-CD53 de M. Loïc Prud'homme.

Elle est saisie de l'amendement II-CD33 de Mme Chantal Jourdan.

M. Gérard Leseul. Cet amendement vise à flécher 300 millions d'euros sur des aménagements routiers. L'entretien et le développement des infrastructures routières sont fondamentaux, notamment dans le monde rural qui ne dispose pas toujours de grands aménagements. Certains projets, comme celui du contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon, dans l'Orne, ne sont toujours pas concrétisés alors que des discussions sont engagées depuis des décennies. Plusieurs projets de passage en deux fois deux voies sont également attendus pour améliorer la sécurité.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Je partage pleinement votre préoccupation concernant les crédits dédiés au développement routier. Natif du département de l'Orne, je connais bien la question de la RN12, dont le passage à deux fois deux voies est un sujet de discussion depuis quarante ans. C'est effectivement un projet essentiel pour désenclaver le département et permettre une liaison beaucoup plus rapide avec Paris. Tous les territoires ruraux connaissent des tergiversations sur ce sujet, qui engendrent perte de temps et problèmes de sécurité non résolus. Dans la programmation des infrastructures de transport telle que prévue par le Conseil d'orientation des infrastructures, la déviation de Mortagne-au-Perche à Tourouvre-au-Perche, ainsi que celle de Sainte-Anne à Saint-Maurice-lès-Charencey sont toutes deux inscrites au contrat de plan État-région. Plus généralement, le plan de relance affecte 250 millions d'euros pour accélérer la réalisation des projets d'infrastructures routières inscrits aux CPER. J'invite toutes les régions à accélérer ceux-ci, à la fois pour installer rapidement ces infrastructures et créer de l'emploi dans le BTP.

Dès le début du quinquennat, nous avons souhaité remédier aux sous-investissements importants dans le secteur routier en y consacrant des crédits en augmentation et en leur conservant la stabilité indispensable notamment à l'entretien du réseau routier, sans pour autant négliger la construction des infrastructures nécessaires au désenclavement des territoires ruraux. Notre ambition a été réaffirmée dans la LOM. Il ne me paraît donc pas nécessaire d'augmenter ces crédits, d'autant plus que le plan de relance affecte un montant quasiment identique à celui que vous proposez. De surcroît, cette somme serait prélevée sur le programme 174, qui permettra à la population d'avoir des véhicules moins polluants et moins consommateurs en carburant. Ce serait fort regrettable, même si les règles de la discussion budgétaire vous y obligent.

Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement II-CD36 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. L'amendement vise à renforcer les efforts d'investissement en faveur des petites lignes ferroviaires. Les besoins de financement en faveur de ces lignes ont été évalués par SNCF Réseau à 7,6 milliards d'euros jusqu'en 2028, dont 6,4 milliards restent à financer à partir de 2020. L'amendement propose d'accroître l'investissement de 600 millions d'euros par an à partir de 2021, puis de passer à 750 millions d'euros à compter de 2025.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Nous employons tous le terme « petites lignes », ce qui a pour effet, en tout cas sémantique, d'en amoindrir l'importance. Ces « petites lignes » sont pourtant celles qui, dans ma circonscription, permettent aux habitants de Beaumont-sur-Sarthe d'aller travailler tous les jours, ou à des jeunes de se rendre à l'université. Parlons plutôt de « lignes du quotidien ».

Vous ne pouvez pas dire que nous n'agissons pas assez sur le sujet. Dans votre calcul, vous ne tenez pas compte des financements déjà apportés à SNCF Réseau par l'État. Qui plus est, dans le plan de relance, 300 millions d'euros sont fléchés sur ces lignes ferroviaires, notamment par la contractualisation tripartite entre l'État, la région et SNCF Réseau. Celle-ci est déjà engagée, par exemple sur la ligne Caen-Le Mans-Tours – qui passe,

je le dis à l'attention de Mme Chantal Jourdan, par Alençon. À cela s'ajoute la recapitalisation de 4,1 milliards d'euros que le Gouvernement a décidée au profit de SNCF Réseau, et le rachat de sa dette.

Par ailleurs, le budget des transports connaît une hausse de 80 millions d'euros des crédits de l'action 41 « Ferroviaire » pour 2021.

Enfin, les crédits consacrés au secteur ferroviaire devraient figurer dans le programme 203 et non dans un programme dédié, comme le prévoit votre amendement.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement II-CD31 de Mme Chantal Jourdan.

M. Gérard Leseul. Cet amendement ambitieux tend à transférer 1 milliard d'euros de crédits pour soutenir massivement les actions en faveur du développement global des réseaux ferrés. Il s'agit de tenir compte du rapport sur les lignes secondaires remis au ministre des transports, évaluant le besoin de financement à 7,6 milliards d'euros jusqu'en 2028, dont 6,4 milliards restent à engager à partir de 2020.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. L'ambition de cet amendement est indéniable ! Toutefois, il faut tenir compte des financements que l'État a déjà apportés à SNCF Réseau, ce que ne fait pas votre amendement.

Mme Bérangère Abba, qui était rapporteure pour avis sur le programme 203 l'année dernière, s'était penchée sur la question des « petites lignes ». Elle avait mis en lumière les efforts du Gouvernement et de SNCF Réseau en la matière, ainsi que les possibilités de transfert de gestion des petites lignes rendues possibles par la LOM, pour les régions qui voudraient s'impliquer davantage dans les lignes de desserte fine du territoire.

Avis défavorable.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Attention, monsieur le rapporteur pour avis, vous avez dit « petites lignes » !

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle rejette l'amendement II-CD60 de M. Guy Bricout.

Puis la commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».