

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^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 2023 (n° 273) :
- Examen pour avis des crédits la mission « Écologie, développement et mobilité durables » : 2
- Transports terrestres et fluviaux (*M. David Valence, rapporteur pour avis*)
- Transports aériens (*M. Damien Adam, rapporteur pour avis*)
- Affaires maritimes (*Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis*)

Mercredi 19 octobre
2022

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 11

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
Président**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » sur les rapports pour avis de M. David Valence sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux, de M. Damien Adam sur les crédits relatifs aux transports aériens et de Mme Alexandra Masson sur les crédits relatifs aux affaires maritimes.

M. David Valence, rapporteur pour avis (*Transports terrestres et fluviaux*). Il me revient d'ouvrir cette série de présentations par le programme 203 « Infrastructures et services de transports », consacré aux transports terrestres et fluviaux. Comme dans certains sports, la présentation de ces rapports pour avis comporte des figures imposées et des figures libres. L'exercice imposé est l'examen du programme global, dont près de 90 % des crédits soutiennent le développement de mobilités décarbonées – le ferroviaire, mais aussi le fluvial, le portuaire, le transport combiné et les mobilités douces. La figure libre est un retour sur la situation du fret ferroviaire. Un an après le dévoilement de la stratégie nationale, ce mode regagne-t-il enfin du terrain ? Des articles récents lui sont consacrés dans la presse sur un mode plutôt pessimiste.

Deux phénomènes caractérisent les moyens publics alloués aux transports terrestres et fluviaux dans ce projet de loi de finances (PLF) : leur orientation à la hausse et leur répartition entre plusieurs programmes.

Les crédits budgétaires du programme 203 s'élèvent à près de 4,1 milliards d'euros, en légère augmentation par rapport à 2022 à périmètre constant. Cette hausse tient essentiellement à l'augmentation des concours ferroviaires versés à SNCF Réseau, à hauteur d'une centaine de millions d'euros, à l'action 41 du programme.

Le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) est particulièrement dynamique pour l'année 2023. Ses recettes prévisionnelles sont élevées et plus sécurisées que les années passées. Ses dépenses, en hausse continue depuis 2019, augmentent de 150 millions d'euros pour atteindre le niveau inégalé de 3,8 milliards d'euros.

La trajectoire d'investissements prévue par la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour la période 2019-2023 a donc été respectée, et même dépassée. Ce fait mérite d'être souligné, tant le respect des engagements et trajectoires financiers d'investissement a parfois manqué, hélas ! avant 2017, en matière de transports et d'infrastructures.

L'addition du programme 203 et du budget de l'Afit France pour 2023 porte le budget global dédié aux transports terrestres et fluviaux à près de 9,3 milliards d'euros, en augmentation de 6 %. Les crédits alloués au secteur ferroviaire représentent plus de 60 % des crédits du programme 203 et pèsent pour un tiers du budget prévisionnel de l'Afit France.

Les engagements pour le secteur ferroviaire sont notables et signalés, même si l'effort de rattrapage reste pour partie devant nous après des décennies de sous-investissement. Le plan de relance a permis d'engager des opérations importantes pour les trains de nuit, les infrastructures de fret et les lignes de desserte fine du territoire. L'effort se poursuit dans le projet de loi de finances qui nous est proposé. En outre, SNCF Réseau a bénéficié d'une recapitalisation à hauteur de 4 milliards d'euros, dont le dernier versement aura lieu en 2023. L'État assume également 900 millions d'euros de charge d'intérêt liée à la dette reprise en 2020 et 2022.

Le programme 203 prévoit un nouveau plan Vélo doté d'une enveloppe sans précédent de 250 millions d'euros. Je recommande que les 200 millions d'euros d'aide à l'investissement soient consacrés pour moitié aux collectivités du bloc communal de moins de 100 000 habitants, où les projets sont nombreux et les efforts d'accompagnement en matière d'investissement restent à faire.

S'agissant du transport fluvial, le PLF traduit un effort soutenu, grâce au plan de relance, à hauteur de 175 millions d'euros. Le contrat d'objectifs et de performance signé au printemps 2021 entre Voies navigables de France (VNF) et l'État a fixé une trajectoire ambitieuse d'investissements en régénération et modernisation du réseau fluvial. Ces actions, auxquelles n'étaient consacrés en moyenne que 150 millions d'euros par an avant 2021, ont bénéficié de 230 millions d'euros en 2021 et 2022. Ce niveau sera maintenu en 2023, et la trajectoire ambitieuse s'accélénera à partir de 2026 et 2027.

J'ai déposé un amendement visant à relever le plafond d'emplois prévu dans ce PLF afin de stabiliser les effectifs de Voies navigables de France, car les efforts d'investissement accrus ont permis de rationaliser les effectifs les années précédentes. VNF a plutôt besoin d'une stabilisation, notamment en matière de volume de contractuels, pour les exercices budgétaires à venir. On pourrait aussi évoquer le relèvement du plafonnement de la redevance hydraulique, aujourd'hui fixé à 127 millions d'euros pour VNF.

J'ai souhaité faire, dans le cadre de cet avis, une figure libre sur la situation du fret ferroviaire en France en 2022. Le report modal en faveur du fret ferroviaire est une priorité écologique au regard de ses bénéfices environnementaux considérables. Par rapport à la route, le fret ferroviaire représente neuf fois moins d'émissions de gaz à effet de serre, six fois moins d'énergie consommée et huit fois moins d'émissions de particules nocives. Or sa part modale décline depuis des décennies sans que les différents plans annoncés par les gouvernements avant 2017 aient permis de redresser la situation. La part du transport routier de marchandises atteint plus de 85 %, un des niveaux européens les plus dégradés.

La loi « climat et résilience » a fixé un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030, de 9 % à 18 %. Dans cette perspective, il y a un an, le ministre délégué chargé des transports de l'époque, M. Jean-Baptiste Djebbari, a dévoilé une stratégie nationale de développement du fret ferroviaire élaborée en concertation étroite avec les acteurs du secteur. Un an après son lancement, j'ai souhaité en faire le bilan.

Il ressort des auditions que la stratégie a permis d'amorcer un changement de culture au sein de SNCF Réseau, qui accorde un peu plus de place au fret en améliorant l'attribution des sillons et en aménageant ses travaux au bénéfice des circulations de fret, ce qui est un facteur décisif du développement du fret ferroviaire. Ce changement de culture ne fait que commencer puisqu'il date de l'année dernière.

Il y a lieu de se réjouir également du soutien financier sans précédent apporté au secteur. Les aides à l'exploitation des services fret, intégrées aux actions 41 et 45 du programme 203, ont été renforcées à hauteur de 170 millions d'euros par an pour les péages de fret, le wagon isolé et le transport combiné. Ces aides ont été déterminantes pour soutenir la compétitivité du fret ferroviaire par rapport à la route, et inciter les chargeurs au report modal. C'est la raison pour laquelle je proposerai, par un amendement, de faire un rapport sur la prolongation jusqu'en 2027 de ces aides, dont le terme est fixé à 2024. Combinées à la crise traversée par le mode routier, elles ont permis au fret ferroviaire de gagner des parts de marché et de se redresser nettement en 2021 et 2022, puisque la part modale du fret

ferroviaire atteint désormais 10,7 %, contre 9 % en 2019. Je me félicite de ce redressement notable un an après le lancement de la stratégie.

En outre, un programme d'investissements doté de 1 milliard d'euros, cofinancé par l'État, les collectivités et l'Union européenne, et incluant une enveloppe de 250 millions d'euros issue du plan de relance, a également permis d'engager des opérations nécessaires à la régénération et au développement des infrastructures de fret. D'après les retours de SNCF Réseau, le rythme d'engagement des projets est bien avancé pour les capillaires de fret et les voies de service. C'est, en revanche, moins le cas pour les terminaux de transport combiné, la mise au gabarit et l'amélioration de l'accès au réseau pour les trains longs et lourds.

Ce programme d'investissements constitue une avancée majeure pour accroître les capacités du secteur. Il faut le saluer, même s'il ne suffira pas complètement à répondre aux besoins d'investissements et à accroître les capacités des infrastructures à l'horizon 2030. Je recommande d'accélérer le rythme des engagements sur l'enveloppe annoncée de 1 milliard d'euros et d'opérer un ciblage stratégique des investissements futurs. Par ordre de priorité, il ressort des auditions qu'il faudrait concentrer les investissements pour le fret sur les principaux terminaux de transport combiné et les gares de triage, ainsi que sur la desserte ferroviaire des grands ports – Dunkerque, Le Havre et Marseille –, actuellement sous-développée mais dont le potentiel de croissance est très important.

Les opérateurs de fret ont également besoin de renouveler leur matériel roulant. Il me paraît intéressant de leur permettre de recourir aux certificats d'économies d'énergie puisqu'il s'agit de décarboner le transport de marchandises.

Le fret ferroviaire apparaît donc lancé sur des rails meilleurs que par le passé mais encore fragiles. Les réformes restent en partie à opérer au sein de SNCF Réseau, en développant en priorité les capacités du secteur pour espérer doubler sa part modale à l'horizon 2030 et passer enfin d'une économie de la demande à une économie de l'offre.

Je conclus en vous invitant à reconnaître la réalité de l'effort budgétaire, poursuivi dans ce PLF2023, en faveur de la décarbonation des transports.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis (*Transports aériens*). Je suis chargé de vous présenter les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Le transport aérien sort d'une crise sans précédent liée à l'épidémie de la covid-19. Le trafic aérien français a chuté de 70 % en 2020 et de 61 % en 2021 par rapport à 2019. En août dernier, il a retrouvé 90 % de son niveau enregistré en août 2019. Les mesures de soutien public mises en place par le Gouvernement dès le début de la crise sanitaire ont été indispensables à la survie du secteur.

Le projet de budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » s'inscrit dans ce contexte de sortie de crise. Les recettes pour 2023, qui dépendent largement du trafic aérien, devraient progresser de 34 % par rapport à 2022, pour atteindre 2,23 milliards d'euros. Le niveau d'emprunt se réduirait, mais la dette resterait élevée puisqu'elle devrait atteindre 2,6 milliards d'euros fin 2023.

L'action de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) est marquée par trois priorités : le maintien d'investissements dynamiques pour moderniser la navigation aérienne et préparer le transport aérien de demain ; le désendettement du budget annexe grâce à la

poursuite de la maîtrise des dépenses, l'objectif étant de ne plus recourir à l'emprunt à horizon 2027 ; le lancement d'une négociation collective avec les représentants du personnel, pour accompagner la reprise et les innovations du secteur dans les meilleures conditions.

Après deux années prioritairement dédiées à la survie économique du secteur, la décarbonation du transport aérien est plus que jamais d'actualité. J'y ai consacré la partie thématique de l'avis budgétaire.

Le transport aérien est responsable de près de 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde et de 5 % à 6 % de ces émissions en France. Dans le monde décarboné de demain, ce secteur, plus que n'importe quel autre, se doit de réussir sa transition écologique. C'est à cette condition que l'on pourra continuer de voler en 2050. Il n'existe pas aujourd'hui de solution unique qui suffirait à atteindre l'objectif de neutralité carbone du transport aérien en 2050 ; une panoplie d'outils doit être mobilisée.

Tout d'abord, le recours à des carburants durables d'aviation (SAF, pour *Sustainable Aviation Fuel*) doit être accru. Par rapport au kérosène, ces carburants durables permettent d'obtenir 80 % à 90 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Depuis le 1^{er} janvier 2022, l'objectif d'incorporation est fixé à 1 % et doit progressivement augmenter. Or les compagnies aériennes peinent à s'approvisionner et sont contraintes de payer la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (Tiruert). En outre, le coût des SAF est trop élevé – quatre à six fois plus que celui du kérosène.

Il est donc urgent d'accentuer le soutien public à la production de SAF afin de favoriser la structuration d'une filière viable et la massification de la production. En plus de participer à la décarbonation du secteur aérien, une telle filière créera des emplois et renforcera l'indépendance énergétique de la France. Des aides sont prévues, au travers des appels à projets lancés dans le cadre des plans France relance et France 2030.

Face à l'urgence, il convient à la fois d'accélérer les délais de mise en place des aides, et d'orienter ces aides non plus seulement vers la mise en place de démonstrateurs et d'études préindustrielles, mais aussi vers la construction d'usines de production prêtes à fonctionner.

L'optimisation des trajectoires de vol est intéressante puisqu'elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien de 6 % à 10 % lors des phases de décollage, d'approche et d'atterrissage. Les services de la navigation aérienne de la DGAC cherchent à développer des trajets plus directs mais se heurtent à des difficultés sur le terrain. Les descentes continues, comparées à des descentes par palier, présentent un intérêt global : elles améliorent la situation de la grande majorité des populations habitant à proximité des aéroports en termes de réduction de la pollution et du bruit. Toutefois, l'impact est moins certain pour les habitations se situant au départ des trajectoires de descente des avions. Il convient donc d'aider toutes les personnes potentiellement touchées par l'attribution rapide d'aides à l'insonorisation. Ces aides sont financées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), dont les recettes se sont effondrées en raison de la chute du trafic aérien. C'est pourquoi une avance de l'État, remboursable progressivement sur les recettes de la TNSA, doit être accordée.

Le développement des SAF et les progrès technologiques constituent les principales solutions pour décarboner le transport aérien. Toutefois, même avec des investissements

massifs, cette transition ne peut se faire du jour au lendemain. Plusieurs années sont encore nécessaires avant que les avions verts deviennent majoritaires dans le ciel.

En attendant, les voyageurs doivent s'adapter. Chacun, à son échelle, doit prendre conscience de l'impact des trajets en avion sur le climat et, lorsque cela est possible, limiter ses voyages en avion.

Afin de sensibiliser et de responsabiliser les consommateurs, je propose la création d'une plateforme internet unique, également déclinée en application mobile, présentant le budget carbone aérien par an de chaque citoyen. Celui-ci pourrait suivre l'évolution de son budget carbone, ainsi que la consommation en carbone de chacun de ses trajets effectués en avion au départ ou à l'arrivée de France. Lorsque les données sont disponibles, il serait possible d'affiner la consommation en fonction des compagnies aériennes et du type d'avion.

Mais il ne suffit pas de sensibiliser les voyageurs aux émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien, encore faut-il qu'ils puissent facilement remplacer leur voyage en avion par un moyen de transport moins polluant. Cela suppose d'encourager le report modal de l'aérien vers le ferroviaire.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « climat et résilience », interdit les liaisons aériennes lorsqu'il existe une solution ferroviaire sans correspondance d'une durée de moins de deux heures trente. D'après le projet de décret, trois liaisons seront interdites : celles reliant l'aéroport de Paris-Orly, d'une part, et ceux de Bordeaux, Nantes et Lyon, d'autre part. Je propose d'aller plus loin d'ici à la fin de la décennie en prévoyant d'interdire les trajets aériens lorsqu'il existe une solution en train de moins de trois heures, ce qui ajouterait Paris-Marseille une fois développée la technologie du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS niveau 2, pour densifier le trafic, et Paris-Toulouse, après que la nouvelle ligne TGV sera en service. Cette interdiction ne concernerait pas les avions décarbonés à hydrogène ou électriques.

D'ici à la fin de la décennie, il faudra aussi intégrer à l'interdiction les vols en correspondance. Cela ne pourra se faire qu'en offrant un service équivalent en train, c'est-à-dire en investissant pour permettre à l'aéroport Charles-de-Gaulle d'être mieux relié aux gares françaises, notamment franciliennes, et en assurant le traitement des bagages dès la gare SNCF. Il convient également d'améliorer la connexion entre les aéroports et les gares parisiennes. Y contribueront notamment le prolongement de la ligne de métro 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, en 2024, puis la ligne 18, mais également le Charles-de-Gaulle Express, qui doit relier l'aéroport Charles-de-Gaulle à la gare de l'Est début 2027, ou encore la ligne de métro 17 qui doit desservir cet aéroport en 2030.

Enfin, le transport aérien est par essence mondial. C'est pourquoi les efforts entrepris au niveau national doivent s'accompagner d'une action renforcée aux niveaux européen et international.

À ce sujet, il faut saluer l'action de la France, qui joue un rôle clé en faveur d'une réforme ambitieuse du système européen d'échange de quotas d'émissions, en cours de négociation dans le cadre du paquet de propositions « *Fit for 55* ». C'est en effet sous présidence française qu'une orientation générale a été adoptée en vue de prévoir la suppression progressive des quotas gratuits pour l'aviation entre 2024 et 2027.

J'en viens maintenant à une thématique plus spécifique, qui fait l'actualité et suscite des polémiques depuis cet été, celle des jets privés.

Le secteur de l'aviation privée est hétérogène. La majorité des jets qui circulent effectuent des vols commerciaux dont la prestation a été achetée par les passagers auprès de sociétés d'aviation. Les vols effectués par des propriétaires privés d'avions à des fins professionnelles ou personnelles sont plus rares. D'autres vols en jet privé effectuent du transport médical ou desservent des aéroports de province sans ligne commerciale, qui permettent à des sièges sociaux d'être implantés dans des territoires mal desservis par le train. Il serait donc économiquement et socialement dangereux de simplement interdire ces utilisations, mais une meilleure régulation est sans aucun doute nécessaire.

La majorité des vols sont intra-européens et la moitié d'entre eux couvrent une distance inférieure à 500 kilomètres. Les émissions de CO₂ de l'aviation privée sont, en moyenne et par passager, dix fois plus élevées que pour un vol classique. Si l'incidence des jets privés est écologiquement marginale – 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre –, la charge symbolique est forte. Les utilisateurs de jets ne doivent pas donner le sentiment qu'ils ne contribuent pas suffisamment aux efforts demandés à l'ensemble des citoyens.

À cet égard, plusieurs mesures me paraîtraient bienvenues. En premier lieu, pour des raisons d'acceptabilité et de justice sociale, l'augmentation de la fiscalité sur les trajets effectués en jet privé, sous trois formes combinées afin de couvrir tous les types de trajets : l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les vols non commerciaux ; l'assujettissement à la TICPE du kérosène utilisé pour les vols commerciaux effectués sur le territoire national ; la majoration de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) ou « taxe Chirac » pour l'ensemble des vols commerciaux.

Toutefois, la clientèle de l'aviation privée étant relativement peu sensible au prix, une augmentation de la fiscalité ne sera pas suffisante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provoquées par ces voyages. C'est pourquoi je propose, en second lieu, de fixer des objectifs plus ambitieux d'incorporation de carburants durables pour l'aviation privée. L'obligation d'incorporation de SAF pourrait être de 50 % pour les jets privés en France dès 2025. Cette obligation concernerait également la flotte de la République, qui doit être exemplaire.

En troisième lieu, il me semble souhaitable d'accroître la transparence sur les voyages d'affaires effectués en jet par le biais de la responsabilité sociale des entreprises (RSE). Les trajets effectués doivent faire partie des informations figurant dans la déclaration annuelle de performance extra-financière des entreprises. Chaque trajet devrait ainsi être justifié par l'absence d'une alternative raisonnable.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis (*Affaires maritimes*). La France est une grande nation maritime. Elle dispose du deuxième domaine maritime mondial, avec plus de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE). Les armateurs français sont présents sur l'ensemble du globe et sur l'essentiel des segments des transports et services maritimes. L'excellence de la formation maritime française est reconnue dans le monde entier.

En comparaison des enjeux, le budget des affaires maritimes semble faible. Toutefois, il permet d'apporter un soutien indispensable à un secteur clé pour la défense de la souveraineté de la France.

Les crédits de paiement de l'action 43 du programme 203 servent essentiellement à financer le dragage nécessaire pour assurer la compétitivité des grands ports maritimes. Ils représentent dans le projet de loi de finances un montant de près de 93 millions d'euros et ils restent stables dans le temps.

Les crédits de paiement du programme 205 affectés aux affaires maritimes concernent surtout la marine marchande. Ils représentent un peu plus de 190 millions d'euros et restent relativement stables par rapport à 2022. Cette stabilité est satisfaisante. Toutefois, au vu des défis que la France doit relever, il est nécessaire d'aller plus loin.

Au sein du programme 205, on recense trois principaux postes de dépenses.

Près de 16 % des crédits des affaires maritimes servent à financer l'action de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes. Ils contribuent notamment à financer, à hauteur de 10,5 millions d'euros, la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) qui assure un peu plus de la moitié du sauvetage en France. Dans la majorité des cas, il s'agit de porter secours à des navires de plaisance.

Toutefois, lors de nos auditions, nous avons constaté que la pression des flux migratoires clandestins, qui connaît son paroxysme dans la Manche, vient perturber le fonctionnement de l'association. Dans le Pas-de-Calais, des traversées sont tentées dans des conditions dangereuses, à l'issue parfois mortelle, sur des embarcations totalement inadaptées. En 2021, 85 % de l'activité de la station de la SNSM de Calais a concerné ces opérations de secours. Une forte pression pèse sur les bénévoles, qui sont en nombre insuffisant et se retrouvent confrontés à des situations humaines très difficiles et dangereuses. Je m'inquiète de ce que la SNSM se voie détournée de ses missions traditionnelles de sauvetage. Pour régler cette situation difficile, l'État doit prendre ses responsabilités, avec des moyens régaliens. C'est pourquoi j'appelle le Gouvernement à augmenter les crédits alloués à la Marine nationale, qui fait déjà partie du dispositif d'intervention en mer mais qui ne réalise que 2 % des opérations de secours nécessitant des moyens nautiques sur l'ensemble de l'espace maritime français.

Le programme 205 contribue non seulement à financer les actions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes mais aussi à la formation maritime. Un peu plus de 18 % des crédits des affaires maritimes contribuent au financement de cette formation, notamment des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime

La marine marchande française a un besoin vital de recruter davantage d'officiers. Lors des assises de l'économie de la mer de 2021, l'État a confirmé ce besoin en annonçant que le nombre d'officiers sortant de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) devait doubler d'ici à 2027. Si les crédits budgétaires semblent suffisants pour atteindre cet objectif, l'ENSM manque de ressources humaines. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement tendant à augmenter le nombre d'équivalents temps pleins annuels travaillés (ETPT) de l'ENSM.

Un peu plus de 45 % des crédits des affaires maritimes servent à financer des dispositifs de soutien à la flotte de commerce, essentiels à la compétitivité du pavillon français. Ils financent notamment le dispositif d'exonération de cotisations sociales patronales dit *netwage*. L'arsenal législatif au service de la compétitivité du pavillon français comprend également un régime d'imposition forfaitaire dit « taxe au tonnage » et un dispositif de crédit-bail, qui facilite l'acquisition de nouveaux navires. Le registre international français (RIF)

permet également de défendre le pavillon français dans le cadre d'une concurrence mondiale exacerbée.

La préservation de ces dispositifs est indispensable, car la marine de commerce joue un rôle crucial dans la protection des intérêts stratégiques de la France et la préservation de sa souveraineté. En particulier, elle garantit la sécurité des approvisionnements en produits manufacturés et en matières premières, en particulier en hydrocarbures.

De nouvelles problématiques émergent, auxquelles il est nécessaire de répondre au plus vite. En particulier, les lignes de ferries font face à un dumping social qui menace l'emploi français, l'économie maritime française et la souveraineté de la France. Il affecte depuis un certain temps les liaisons entre la Corse et le continent, indispensables à la garantie de la continuité territoriale. Corsica Linea et La Méridionale, les deux compagnies françaises opérant sur ces liaisons, utilisent des navires immatriculés au premier registre. Elles emploient donc des marins français auxquels les règles en matière d'emploi et de protection sociale françaises s'appliquent. En revanche, les navires de leur concurrent italien Corsica Ferries sont immatriculés au registre international italien, ce qui leur permet d'assurer les liaisons à moindre coût.

Les ferries qui assurent le lien entre le continent et la Corse n'ont pas le droit de bénéficier du dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime (Seam), au motif qu'ils opèrent dans le cadre d'une délégation de service public. Ce dispositif, financé par le programme 205, est mis en place pour trois ans, de 2022 à 2024. Il consiste en un reversement aux armateurs des montants versés au titre des cotisations personnelles des marins au régime d'assurance vieillesse, de la contribution sociale généralisée et de la contribution pour le remboursement de la dette sociale. Il est indispensable d'étendre le Seam à ces navires pour lutter contre le dumping social sur les lignes entre la Corse et le continent.

La question se pose également pour les navires qui assurent la desserte Dieppe-Newhaven dans le cadre d'une délégation de service public. De manière plus générale, la situation des ferries transmanche est gravement mise en péril depuis un peu plus d'un an. Les deux compagnies françaises, qui exploitent des navires immatriculés au premier registre, affrontent désormais la concurrence agressive d'une compagnie irlandaise, Irish Ferries, et d'une compagnie anglaise, P&O Ferries. Cette dernière a licencié ses 800 marins et fait appel à une société de placement de marins basée à Chypre pour recruter des marins originaires d'États en développement peu formés, très peu rémunérés et soumis à une cadence de travail particulièrement intense.

Alors même que le secteur des ferries se remet difficilement de la crise du covid, son activité se voit à nouveau mise en péril. C'est pourquoi j'appelle les pouvoirs publics à prendre la situation en main pour défendre le modèle maritime français contre la concurrence intracommunautaire.

Pour défendre le pavillon français et garantir la souveraineté maritime de la France, il est également indispensable de reprendre le chantier de la flotte stratégique. Ses fondations ont été posées par la loi du 20 juin 2016 sur l'économie bleue, dite « loi Leroy ». Or les travaux de préparation des textes d'application sont à l'arrêt depuis plusieurs années. Cette situation est inacceptable dans un contexte où les crises politiques, sanitaires et environnementales se multiplient.

Par ailleurs, la plaisance m'est apparue comme étant loin de faire partie des priorités d'action du Gouvernement. Pourtant, elle joue un rôle économique moteur pour certains territoires littoraux, notamment dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle est pourvoyeuse d'emplois directs comme indirects, en particulier la plaisance professionnelle. L'ouverture du registre international français aux navires compris entre 15 et 24 mètres, due à la loi du 20 juin 2016, a permis d'immatriculer soixante-huit navires de cette longueur. Pour poursuivre et amplifier cette dynamique, je propose de permettre aux navires de plus de 12 mètres d'être immatriculés au RIF.

L'État doit aussi renforcer son action pour appuyer les ports de plaisance dans leur effort de transition écologique. Il ne faut pas opposer la protection de l'environnement et le développement du secteur maritime. Il est indispensable d'unir nos efforts pour que la mer, espace de liberté, soit un espace à la fois accueillant pour tous les usagers et protégé.

La stratégie maritime de la France est insuffisamment ambitieuse. Le budget demeure un instrument de gestion et non un programme d'action. Dans ces conditions, nous nous abstenons sur le vote des crédits de la mission.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous allons maintenant entendre les orateurs des groupes.

M. Jean-Luc Fugit (RE). Cette année encore, les crédits consacrés aux transports font l'objet d'une attention particulière du Gouvernement, puisque le budget total dédié aux transports terrestres et fluviaux augmente de 6 % par rapport à 2022 pour atteindre plus de 9 milliards d'euros. Cette augmentation est nécessaire pour réduire les conséquences écologiques des transports terrestres, secteur responsable de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France et de deux tiers des émissions d'oxydes d'azote, polluant bien connu dans les secteurs urbains.

Le budget dédié aux transports terrestres et fluviaux pour 2023 participe au verdissement des infrastructures en donnant une nette priorité au développement des modes décarbonés. Les annonces du Président de la République, au Mondial de l'automobile, et de la Première ministre Mme Élisabeth Borne en sont la meilleure illustration : augmentation du bonus écologique à 7 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique, location de voitures électriques à 100 euros par mois pour les foyers les plus modestes dans le courant de 2023, 250 millions d'euros de budget pour un véritable changement de braquet du plan Vélo.

Vous avez mis l'accent sur le transport ferroviaire et le fret, deux thématiques sur lesquelles notre majorité s'est fortement engagée durant la législature précédente ; elle continuera à le faire. En 2021, à travers la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, nous nous fixions comme objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire, pour la faire passer de 9 % à 18 % d'ici à 2030. Cela se traduit par un soutien financier conséquent au secteur et par de nouvelles aides à l'exploitation des services de fret ferroviaire, à hauteur de 170 millions d'euros supplémentaires par an jusqu'en 2024.

De plus, le budget présenté par le Gouvernement prévoit de continuer à investir massivement dans la relance des trains de nuit et des petites lignes, en dédiant une enveloppe de 650 millions d'euros à ces secteurs. C'est une bonne nouvelle.

M. David Valence (RE). Le budget des transports aériens traduit en actes deux priorités de notre majorité : d'une part, le soutien à l'activité économique et à la compétitivité de notre pays et, d'autre part, la nécessaire décarbonation des mobilités.

Le soutien à l'activité économique a été conforme au « quoi qu'il en coûte », puisque la dette de ce budget a été multipliée par quatre entre 2019 et 2022. L'État a apporté un soutien massif à ce secteur qui totalise plus d'un million d'emplois, avec pour résultats une reprise du trafic presque totale en 2022 et la décarbonation, celle-ci découlant de l'optimisation des trajectoires de vol et de l'utilisation de carburants durables d'aviation.

Notre collègue Damien Adam souligne le besoin d'un soutien public à cette filière de carburant durable d'aviation, dont il n'existe que trois sites de production en France. Il insiste sur les progrès technologiques pour lesquels notre majorité a décidé de mobiliser 400 millions d'euros dans le cadre du programme France 2030. Il ouvre également des perspectives intéressantes sur la mobilisation des délaissés aériens et leur utilisation pour produire des énergies propres.

Enfin, je souligne que l'amendement proposé par notre président de commission, visant à la hausse de la TICPE pour les jets privés et son alignement sur la TICPE en vigueur pour l'essence routière, permet d'atteindre certains objectifs formulés. C'est pourquoi, au nom du groupe Renaissance, je recommande l'adoption des crédits qui nous sont soumis.

Mme Christine Decodts (RE). Notre pays possède le deuxième domaine maritime mondial après les États-Unis. La politique maritime française est ambitieuse et les crédits programmatiques s'y rattachant restent stables pour soutenir l'activité maritime, protéger l'environnement et préserver la vie humaine. L'État n'agit pas seul mais aux côtés des collectivités et des nombreux acteurs dynamiques du monde maritime. Il s'agit de protéger l'environnement par l'appui aux ports de plaisance dans leur effort de transition écologique et en donnant une seconde vie aux bateaux en polyester.

La Société nationale de sauvetage en mer, au travers de ses bénévoles, a pour vocation de secourir les personnes en danger en mer. Par la force des choses, c'est aussi secourir des migrants. En tant que députée de Dunkerque, je ne le sais que trop bien et je ne conçois pas qu'on puisse appréhender la détresse migratoire en mer du Nord comme une nouvelle mission qui serait confiée par l'État à la SNSM. Ce n'est la volonté ni de l'un, ni de l'autre.

Saluons aussi la marine marchande et ses métiers exigeants, demandant de réels sacrifices pour les femmes et les hommes qui les exercent.

Les députés du groupe Renaissance ont pleinement conscience des besoins de formation dans notre pays par l'École nationale supérieure maritime. Nous savons que le Gouvernement a entamé de nombreuses négociations pour calibrer le nombre d'équivalents temps plein à développer dès 2023. Nous rejeterons donc l'amendement II-CD5.

Mme Annick Cousin (RN). Le projet de budget dédié aux transports terrestres et fluviaux est estimé à 9,3 milliards d'euros, en augmentation d'environ 6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2022. Les investissements de l'État dans les infrastructures et services de transport par l'intermédiaire de l'Afit France, seraient de 3,8 milliards d'euros, en hausse de 300 millions. Cette année encore, de nombreux crédits de la mission « Plan de relance » ont permis d'engager des investissements d'envergure nécessaires en 2021 et 2022,

au bénéfice de nombreuses infrastructures dans les domaines ferroviaire et fluvial, mais au prix d'un grossissement de la dette.

Sans surprise, on retrouve dans ce projet de budget un large volet – ou plan de communication – en faveur du verdissement des infrastructures de transport. L'aide au verdissement du parc automobile sera dotée de 1,3 milliard d'euros pour couvrir le bonus écologique, la prime à la conversion ou le développement des points de recharge. L'objectif est de dépasser les 100 000 bornes ouvertes au public au cours de cet exercice, contre un peu moins de 70 000 durant le précédent. À l'heure de la sobriété énergétique et alors que l'on envisage des coupures d'électricité ciblées, cela m'apparaît contradictoire.

Un énième plan Vélo et mobilités actives a été annoncé par la Première ministre, pour un budget de 250 millions d'euros pour la seule année 2023. Est-ce la priorité ? Permettez-moi d'en douter.

Finalement, ce projet de budget sans grande audace ressemble à celui de l'année passée, lequel ressemblait déjà à celui de l'année d'avant ; il ne fera pas réellement évoluer la situation.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). L'organisation de cette mission est un « 49-3 » permanent. Comme tous les ans, nous n'avons pas de visibilité sur la plupart des financements et, *in fine*, pas de débat démocratique puisque tout passe par l'Afit France, placée sous la houlette du ministre des transports. Comme le dit si bien la Cour des comptes, « Cette agence est un opérateur de l'État dont le rôle est limité à celui de caisse de financement gérée *de facto* [...] par le ministère chargé des transports. Elle est, sur le plan administratif, une quasi-coquille vide ». C'est une exception démocratique scandaleuse que je dénonce régulièrement ici.

Pour ce qu'il en reste à discuter, ce budget global est largement insuffisant en matière d'investissements pour lutter contre la pollution de l'air et respecter nos engagements en matière de neutralité carbone. Il est dénué de réelle planification et de la moindre considération de justice sociale. Pourtant, nous savons tous l'urgence à agir pour le climat et la biodiversité et que les transports sont un levier déterminant pour relever ces défis.

Votre communication ne manque pas d'hypocrisie. Ce budget, dites-vous, est en augmentation pour les dépenses favorables à l'environnement. Laissez-moi préciser pour vous qu'est inclus dans cette augmentation le financement du bouclier tarifaire pour la remise sur les carburants, donc le soutien direct aux énergies fossiles. Ce bouclier tarifaire, qui disparaîtra prochainement, nous aura coûté 7,6 milliards d'euros d'argent public, donc des impôts des Français à qui il est destiné – le montant de cette ristourne sort directement de la poche du contribuable lui-même. C'est un choix politique de dépenser l'argent public plutôt que de faire payer ceux qui s'en mettent plein les poches, notamment les grands groupes pétroliers comme Total.

Le Président Macron fanfaronne, tel le chef Abraracourcix déambulant sur son bouclier porté par ses fidèles au milieu d'un village de Gaulois réfractaires. C'est bon pour flatter son ego, mais cela n'avance pas à grand-chose pour les Gaulois. De fait, il manque 7,6 milliards d'euros pour promouvoir des solutions pérennes et sobres en faveur de la mobilité ; 7,6 milliards d'argent public qui auraient pu servir à sortir collectivement de la dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles ; être investis à hauteur des besoins dans le ferroviaire, dans la réhabilitation des petites lignes et haltes ; être investis dans

un plan Vélo ambitieux, avec la création d'infrastructures cyclables et d'emplois ; financer des aides aux transports en commun du quotidien, notamment leur gratuité. Autant de pistes de remplacement de la voiture individuelle que vous n'empruntez pas, aveuglés par l'illusion de la voiture électrique dont on nous rebat les oreilles mais qui ne réglera rien, comme le montre la crise énergétique.

Nos voisins européens font mieux : l'Espagne a financé quatre mois de train gratuit par la taxation des super profits et l'Allemagne a instauré un ticket unique à un prix modique ouvrant l'accès à tous les transports collectifs. Voilà quelques exemples de ce qu'aurait été un plan ambitieux que nous aurions pu soutenir.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Le Gouvernement a prévu de financer le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin par le budget de l'État et l'Afit France, mais les informations figurant dans le document budgétaire sont floues et incomplètes. On n'en connaît pas le montant. Le ministre Clément Beaune est venu dire que le projet respectait les lois et règlements, alors qu'il n'a pas recueilli l'avis conforme du ministère de la santé. La loi interdit de forer et de percer des tunnels à l'intérieur des périmètres de protection rapprochée des captages d'eau, mais c'est bien ce qui est prévu sur le tracé. Monsieur le rapporteur, chers collègues, je vous demande de ne pas accepter de financer le projet de liaison Lyon-Turin tant qu'il ne respecte pas les lois de la République.

La ligne ferroviaire existante pourrait accueillir environ 150 trains par jour, contre 26 aujourd'hui. Le tunnel du Mont-Blanc est fermé pour travaux et il le sera à plusieurs reprises en 2023, ce qui fera subir aux habitants des vallées de Savoie le report d'un million de camions. C'est maintenant qu'il faut financer le report modal sur la ligne existante, pas en 2030 ou 2040. Ce faisant, nous mettrons nos projets en matière de fret ferroviaire en conformité avec la directive-cadre de 2000.

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). Nous souhaitons appeler l'attention sur le multimodal, car nous considérons que les routes ne peuvent être le parent pauvre de la politique gouvernementale. Le rapport de la Cour des comptes de 2022 souligne le manque de vision globale, si bien qu'une information qui ne permet pas d'anticiper correctement les opérations à engager nous alerte particulièrement.

Le PDG de la SNCF a récemment réclamé au Gouvernement, par voie de presse, des moyens supplémentaires pour la modernisation du fret ferroviaire. Les besoins du secteur justifieraient, selon lui, une allocation supplémentaire de 1,5 milliard d'euros par an dès l'année prochaine, et un investissement global de 100 milliards d'euros d'ici à 2035. Le projet de budget pour 2023 ne prévoit rien de tel.

L'enjeu est pourtant essentiel. Avec 30 % de lignes considérées comme hors d'âge, l'état de notre réseau de desserte fine est dramatique, et c'est à un mur d'investissement que le gestionnaire sera confronté dans la décennie qui vient.

Le déploiement des technologies du futur accuse aussi un retard inquiétant. Nos quatre plus importantes gares de triage seraient toujours dans un état critique. Ne s'agit-il pas là d'une erreur d'anticipation majeure du Gouvernement ?

M. Jean-Yves Bony (LR). Dans le transport aérien aussi, l'ambition de décarbonation est louable et les enjeux sont importants. Il est d'ailleurs paradoxal que tant d'efforts soient déployés pour réduire la pollution imputable aux voitures individuelles, qui

totalisent 16 % des émissions de gaz à effet de serre, quand si peu est entrepris pour les avions, qui en représentent 3 %. Aucune des pistes évoquées dans le rapport ne semble véritablement satisfaisante. Les carburants durables, dits SAF, représentent une part résiduelle de la consommation. Les compagnies seraient même tentées de recourir aux agrocarburants pour remplacer à moindre coût le kérosène – c'est déjà le cas aux États-Unis. Cela n'emporte-t-il pas le risque de voir une partie de notre production agricole sacrifiée, alors même que notre souveraineté alimentaire redevient cruciale ? La taxe qui pèse sur les compagnies utilisant moins de 1 % de ces carburants durables n'est-elle pas qu'un moyen de ponctionner des recettes fiscales sur le secteur aérien ?

Les perspectives d'amélioration de la flotte étant incertaines, il est probable que l'effort d'ajustement sera encore supporté par les Français : utilisateurs, ils se verront interdire l'avion pour se déplacer vers les villes de province ; riverains, ils subiront les évolutions de trajectoires de vol et les travaux de réduction des nuisances sonores, lesquels grèveront un peu plus nos finances publiques.

La taxation des jets privés semble être une mesure intéressante quoiqu'un peu démagogique. Le véritable enjeu est de rendre plus attractif le remplacement par le train pour les trajets interrégionaux ou les correspondances entre gares et aéroports parisiens – et nous en revenons aux déboires du réseau ferré français...

M. Emmanuel Maquet (LR). Dans le secteur du transport maritime, Mme la rapporteure fait état d'une inquiétante concurrence déloyale de la part des compagnies européennes vis-à-vis des acteurs français, notamment sur les trajets transmanche. Les armateurs français sont confrontés à des difficultés bien réelles, mais notre sympathique commission du développement durable propose d'en rajouter avec des zones à faibles émissions (ZFE) portuaires, dont la création a été évoquée par nos collègues Bruno Millienne et Gérard Leseul dans le cadre de la présentation des conclusions de leur mission flash. Si leur travail a permis d'identifier d'intéressantes pistes d'adaptation du dispositif, je ne partage pas la logique punitive du calendrier des ZFE, qui mise sur les contraintes avant d'offrir à nos concitoyens des solutions optionnelles pour les aider à respecter les nouvelles obligations. Au lieu d'interdire, pourquoi ne pas soutenir les efforts de recherche et développement de la filière maritime, et inviter le Gouvernement à négocier au niveau européen la création d'un fonds océan pour la décarbonation du secteur, financé par les ressources du marché carbone ? Les besoins de financement sont immenses et aucune technologie ou énergie n'a encore fait ses preuves.

De même, il me paraît utile qu'avant d'interdire l'accès des ports aux navires les plus polluants, nos quais soient équipés en installations de recharge électrique pour permettre aux armateurs de se convertir sereinement à des modes de navigation plus vertueux.

Enfin, en tant que député d'une circonscription donnant sur le grand large, j'exprimerai mon scepticisme sur les moyens nouveaux accordés en 2023 au développement de l'éolien en mer. L'action 08 « Planification et économie bleue » du programme 205 affiche en 2023 des moyens supplémentaires pour le développement de l'éolien en mer ; 25 millions d'euros supplémentaires seront consacrés à la réalisation d'études d'implantation. Au regard de l'état incertain des connaissances en la matière, cette orientation n'est-elle pas contradictoire avec l'effort à poursuivre pour soutenir les acteurs français de la mer et de la pêche, qui ont tant de défis à relever ?

Notre groupe ne votera pas les crédits de la politique des transports.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Le 5 octobre dernier, le groupe Socialistes et apparentés a présenté une proposition de sobriété solidaire concernant l'ensemble des secteurs d'activité, qui devrait pousser la France à prendre, dès cet automne, un grand virage en matière de mobilités, qu'il s'agisse du transport de personnes ou de marchandises, du ferroviaire, du fluvial, du routier ou de l'aérien.

Dans le domaine des mobilités du quotidien, l'État français vient une nouvelle fois d'être sanctionné pour n'avoir pas suffisamment amélioré la qualité de l'air. L'instauration de ZFE partout en France nécessite de développer des infrastructures et de rendre les moyens de transport bas-carbone accessibles à tous nos concitoyens. À cet égard, si nous nous réjouissons que le fonds mobilités actives soit doté d'un budget de 250 millions d'euros supplémentaires, on est encore loin des recommandations de l'Agence de la transition écologique (Ademe). Il faudrait planifier un investissement en faveur du vélo de 2,5 milliards d'euros pour doubler le réseau existant dans les cinq prochaines années. En outre, nous regrettons vivement l'absence d'incitations à l'utilisation des transports en commun par un billet au taux de TVA à 5,5 % ou une proposition de forfaits réduits, par exemple.

La politique du transport ferroviaire devrait être une priorité absolue. Selon M. Jean-Pierre Farandou, président du groupe SNCF, « le seul report de 10 % de la part modale de fret et voyageurs de la route au rail atteindrait 22 % à 33 % de l'objectif de décarbonation des transports de la France ». Notre groupe considère qu'une politique très ambitieuse de l'État doit tendre vers l'objectif simple du report modal vers le ferroviaire. Or c'est le contraire qui semble acté par le Gouvernement dans le contrat de performance signé en juin dernier avec la SNCF : tous les acteurs l'estiment insuffisamment doté pour entretenir le réseau et *a fortiori* pour le développer. Nous demandons expressément la révision de ce contrat.

Le ferroviaire nécessite, au contraire, une vision à long terme, concrétisée par un grand plan d'investissement visant à doubler d'ici à 2030 la part du train en France. Nous proposerons d'ailleurs, par un amendement, d'organiser à l'Assemblée nationale un débat sur la politique ferroviaire, de fret et de passagers, qui pourrait déboucher sur une programmation pluriannuelle, à l'instar de ce qui existe pour l'énergie.

Ces vingt dernières années, des centaines de gares de fret et d'embranchement ont été fermées et le nombre de cheminots travaillant à Fret SNCF est descendu de 12 000 à 4 000. Pour enrayer cette évolution et atteindre l'objectif de 30 % de transport de marchandises par le ferroviaire avant 2030, nous proposons de stopper la privatisation de Fret SNCF, d'accorder un bonus aux entreprises réalisant 50 % de leur transport de marchandises par rail et de prélever 1 milliard d'euros par an sur les profits des sociétés d'autoroute afin d'investir dans le développement des infrastructures de fret ferroviaire.

Pour le transport fluvial, le Gouvernement se vante d'allouer des crédits supplémentaires à VNF, mais le PLF poursuit la trajectoire de réduction des postes – 40 ETPT perdus cette année. Nous proposons de doubler les financements alloués à Voies navigables de France, pour atteindre 400 millions d'euros.

Enfin, concernant l'aviation, les grands changements nécessaires sont abordés avec grande timidité : peu de sobriété recommandée, pas de taxe, notamment sur les jets privés, pas d'interdiction, pas d'incitation, pas d'investissement, un peu d'information, de la pédagogie. L'urgence commande pourtant des mesures significatives, cohérentes, des mesures de justice sociale et environnementale. Comment comprendre, après la crise des gilets jaunes et en

période de tension de la disponibilité énergétique, que le kérosène soit exonéré de l'imposition sur les produits énergétiques ? La suppression de cette dépense publique néfaste pour le climat permettrait à la France d'économiser 3,6 milliards d'euros par an.

Autre défaut criant, l'absence de plan pour réorienter et former à d'autres métiers les travailleurs du secteur aérien. Le plus efficace pour réduire les émissions, c'est moins de vols sur les moins longues distances. Dès lors que le Gouvernement y encourage les citoyens, il doit prévoir une politique pour former les professionnels du secteur et leur trouver des débouchés.

Nous constatons néanmoins avec satisfaction que, pour les vols en jet privé, le rapporteur pour avis propose d'augmenter la fiscalité, notamment par l'assujettissement à la TICPE du kérosène, et la transparence. Ce sont des mesures de bon sens, comme l'interdiction de ces vols lorsqu'existe une autre solution de transport par le train. La loi « climat et résilience » l'impose déjà pour les autres vols. L'appel à réparer cet oubli malheureux est, pour nous, plus que bienvenu.

M. Vincent Thiébaud (HOR). La mission « Écologie, développement et mobilités durables » est essentielle pour accompagner nos citoyens dans les territoires, notamment dans certaines ZFE beaucoup plus contraignantes que la loi, qui ont été adoptées par des collectivités territoriales de manière nombriliste, sans prendre en considération les populations périphériques. Je salue donc le budget alloué à cette mission, en augmentation de 30 % par rapport à 2021, dans un contexte économique contraignant. Il traduit la volonté du Gouvernement de poursuivre les efforts engagés sous le précédent quinquennat et d'aller plus loin, plus vite dans les enjeux liés au développement durable – la décarbonation des transports, la transition énergétique de tous les secteurs.

Le budget alloué aux transports terrestres et fluviaux doit être salué, qui poursuit le verdissement des infrastructures : 80 % des crédits du programme 203 sont mobilisés pour le développement des modes décarbonés – ferroviaire, fluvial, portuaire, combiné et mobilités douces. Dans cette veine, le nouveau plan Vélo doté de 250 millions d'euros vient accélérer la transition vers des transports décarbonés.

L'investissement dans le fret, inscrit dès 2019 dans la LOM, se poursuit afin de tendre vers l'objectif fixé par la loi « climat et résilience » de doublement de la part modale du fret ferroviaire de 9 % à 18 % d'ici à 2030. La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire annoncée en septembre 2021 réorganise ce mode de transport. En termes d'investissement, elle se traduit par le plan de soutien au fret ferroviaire à raison de 170 millions d'euros par an de 2021 à 2024 au moins. Le soutien financier indispensable au développement du fret ferroviaire est donc assuré dans le PLF pour 2023 et je m'en réjouis.

Compte tenu de l'importance du domaine maritime de la France – le deuxième au monde avec plus de 11 millions de kilomètres carrés –, le budget des affaires maritimes recouvre également des enjeux importants. Il est dédié au développement durable des activités maritimes, au plus près des usagers de la mer et des territoires fluviaux, ainsi qu'au développement de nos ports maritimes, afin de limiter le transit routier – une bonne partie de celui que nous subissons en Alsace provient des ports d'Amsterdam ou d'Anvers. Ce programme tend tout à la fois à concilier les différents usages dans un espace de plus en plus convoité, à protéger les ressources et milieux marins et à garantir la souveraineté maritime de la France.

Le transport aérien a un rôle majeur à jouer dans la décarbonation qui, deux ans après la crise de la covid-19, constitue un défi de taille. Elle passe par le recours aux carburants durables d'aviation, l'optimisation des trajectoires de vol, le renouvellement de la flotte par des avions moins consommateurs de kérosène. Elle passe surtout et encore, par le report modal vers des moyens de transport moins polluants, notamment le ferroviaire. Le Gouvernement a réinvesti dans ce secteur, notamment au travers du nouveau pacte ferroviaire de 2018, de la remise à niveau du réseau, de la relance des trains de nuit, qui offrent une bonne solution de remplacement aux transports aériens, et de la revitalisation des petites lignes ferroviaires qui a permis de pérenniser 6 000 kilomètres de lignes.

Il faut aller plus loin dans l'offre de solutions de remplacement de l'avion par le train et dans l'intermodalité, dans les efforts de décarbonation du secteur, dans la sensibilisation des consommateurs, et tout cela en agissant aux niveaux européen et international. Enfin, il convient de mieux réglementer l'utilisation des jets privés.

Le groupe Horizons soutiendra cette mission qui, à travers ces trois programmes ambitieux, poursuit l'effort de décarbonation.

Mme Aude Luquet (Dem). Le secteur des transports pèse pour près d'un tiers dans nos émissions de gaz à effet de serre, ce qui nous impose de nous affranchir des énergies fossiles par des financements à la hauteur. L'augmentation de 6 % du budget dédié au transport terrestre par rapport à la loi de finances initiale de 2022 fournit une réponse.

Le fret ferroviaire a été trop longtemps négligé, en sorte que nous sommes en retard et un des maillons faibles de l'Europe. La part modale du fret ferroviaire en France est de 10,5 %, contre 30 % en Autriche et 20 % en Allemagne. Pourtant, ses bénéfices environnementaux sont considérables. Hélas, le coût du transport demeure trop souvent la première motivation des entreprises, qui choisissent le plus souvent la route. C'est donc un des leviers sur lequel nous devons agir. Quelles sont encore les différences de coût au kilomètre entre le routier et le ferroviaire ? Quelles pistes sont envisagées pour les réduire ?

Plus largement, nous nous sommes engagés dans la revitalisation des petites lignes et à un retour des trains de nuit. Avez-vous de premières évaluations ? Les moyens mis en œuvre vous semblent-ils suffisants ?

Le soutien aux mobilités actives, et plus particulièrement au vélo, doit être poursuivi. Nous nous réjouissons que le périmètre des financements de l'Afit France soit élargi au développement des véloroutes. L'action est essentiellement tournée vers les villes et les centres urbains, et le maillage de nos territoires en pistes cyclables reliant les villages entre eux doit être renforcé. De nombreuses personnes pourraient ainsi s'affranchir de leur véhicule pour effectuer des distances ne dépassant pas bien souvent quelques kilomètres. Quels financements et actions sont spécifiquement dédiés au développement des véloroutes ?

Mme Florence Lasserre (Dem). Pour le secteur du transport aérien, sévèrement touché par les conséquences de la crise mondiale, 2022 n'est pas encore l'année du retour à la normale. Le bilan carbone des déplacements en avion est très critiqué, et une poignée de personnes fortunées voyageant en jet privé ajoutent à la caricature. Pourtant, ce secteur est très engagé dans la lutte contre le réchauffement climatique.

L'aviation civile française s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050, en développant des carburants aéronautiques durables et en renouvelant sa flotte. Au travers du

plan de relance et du plan France 2030, les pouvoirs publics contribuent à l'effort financier nécessaire pour le développement de nouvelles technologies de propulsion à l'électricité ou l'hydrogène.

Afin d'accompagner les avancées industrielles vers la transition écologique, nous devons continuer d'envoyer un signal politique fort au secteur aérien. Puisque le renouvellement des flottes et l'incorporation de carburants durables sont les deux leviers de décarbonation dont il dispose, il faut mettre en place des mécanismes de soutien adaptés, notamment atténuer le surcoût du carburant durable par rapport au kérosène. Le signal fort attendu par les acteurs trouve-t-il une traduction concrète dans le budget de la France pour 2023 ?

M. Jimmy Pahun (Dem). Madame la rapporteure Masson, le sauvetage en mer n'est pas un droit, c'est un devoir régi par deux textes internationaux : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas) et la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982. Ne vous inquiétez pas pour nos sauveteurs en mer, soyons fiers de leur image auprès du grand public ! Ils ne font pas de politique et accomplissent courageusement leur devoir de marins. Notre Parlement avait aidé la SNSM au renouvellement de sa flotte.

Votre rapport n'évoque pas la décarbonation et il n'y est que peu question de transition écologique. Les armements français ont réussi à décarboner presque 30 % de leurs flottes et réalisent un effort important d'électrification des quais, en particulier à Marseille. J'ajoute que les autoroutes maritimes fonctionnent bien et que les compagnies maritimes vont investir dans le ferroviaire.

Quant à la plaisance, l'État prendra en charge, à compter du 1^{er} janvier 2023, le transport des bateaux de plaisance vers leur lieu de déconstruction. C'est un gros effort, car les navires de plaisance sont presque immortels. J'aimerais aussi que l'on puisse introduire un peu de verdure dans nos ports de plaisance. En Bretagne Sud, la rénovation des ports de plaisance est très bétonnée, très minérale. J'espère que dans le prochain qui doit être réalisé à La-Trinité-sur-Mer, il y aura un peu d'arbres et de verdure.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). D'ici à 2100, le réchauffement climatique pourrait être 50 % plus intense que prévu. La France pourrait voir sa température moyenne annuelle augmenter de près de 4 degrés par rapport à 1990, alertent le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et Météo-France. Cette alerte doit guider l'ambition du PLF pour définir des investissements propres à assurer notre sécurité alimentaire et énergétique, la dignité de chacun face aux chocs qui vont s'accélérer, l'accès aux droits et aux libertés dans des temps qui vont devenir de plus en plus troubles, et l'habitabilité de la Terre.

Dans le domaine des transports – terrestres, fluviaux, aériens et maritimes –, nous réjouissons de certaines avancées, obtenues grâce à la pression forte de nos concitoyens et d'associations, mais le sous-investissement reste massif. La volonté politique manque face aux intérêts économiques court-termistes perpétuant un modèle de transport inégalitaire et polluant. Tant de nos concitoyens, notamment dans les territoires ruraux, doivent renoncer à des déplacements, à leurs droits et à leurs libertés, faute de moyens pour payer un carburant au prix fort ; faute de pompistes parce qu'on a laissé se creuser les inégalités au sein même de nos fleurons industriels ; faute d'une politique crédible d'aménagement des territoires et de déploiement des services publics essentiels, qui oblige à faire toujours plus de kilomètres pour y accéder ; faute, bientôt, de carburant parce que, dans ce monde fini, le dogme de la

croissance infinie a aveuglé les plus puissants, que tous les scientifiques ne sauraient raisonner.

La France s'est engagée dans la stratégie nationale bas-carbone et à atteindre l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050. Elle doit s'engager à laisser de la terre disponible pour l'installation agricole et tenir ses engagements climatiques pris dans l'accord de Paris. Aussi les amendements proposés par le groupe Écologiste auront-ils pour seule finalité de mettre le droit positif et les financements en cohérence avec les engagements pris par la France. Mi-août, le Conseil constitutionnel avait déjà lancé un avertissement au Gouvernement en rappelant, à la suite de la saisine de nombre d'entre nous, que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la nation.

Concernant l'aviation, nous proposons de mettre un terme à la politique fiscale accommodante dont bénéficie le transport aérien, en rétablissant la TICPE sur le kérosène au moins pour les vols nationaux. Nous soutiendrons tous les amendements allant dans le sens de la limitation et de l'interdiction de l'usage des jets privés – symbole de la soustraction des plus riches à l'effort collectif pour le climat.

Le secteur des transports représente 31 % des émissions françaises, celles-ci allant augmentant. Le groupe Écologiste réaffirme la nécessité d'investir massivement dans des solutions de mobilité alternatives. Le tout-voiture est un non-choix et un piège pour la planète, mais aussi pour notre santé, notre bien-vivre et la liberté de nous mouvoir, à cause de la dépendance toujours plus grande aux énergies sales. Nous défendons un moratoire sur la délivrance des permis de construire relatifs aux projets d'extension routière qui pullulent dans nos territoires et que l'État finance encore à hauteur de 13 milliards d'euros.

De son côté, le rail pâtit d'un sous-investissement chronique depuis plus de soixante ans. La France investit moins que la Suisse dans son réseau ferroviaire. Nous proposons une relance du rail en y affectant 3 milliards d'euros supplémentaires par an jusqu'en 2030, afin de revitaliser durablement le secteur et d'augmenter la part modale du train, tant pour les voyageurs que pour le fret. Nous proposons également d'investir massivement dans les trains de nuit, dont la plupart ont été démantelés entre 2007 et 2017, en dédiant 1,5 milliard d'euros à la commande de 600 voitures. Un véritable plan Vélo, à la hauteur de la nécessaire résorption de la fracture béante entre urbains et ruraux et du rattrapage du retard dramatique de sa part modale, se doit de prévoir des investissements dans des infrastructures sécurisées et l'intermodalité en territoire rural.

Nous soutiendrons tous les amendements visant à protéger le droit à la mobilité de chacun et de chacune, notamment là où les autres solutions sont trop faibles et où la dépendance à un mode de transport contraint qui pollue réduit les perspectives d'avenir.

S'agissant des crédits relatifs aux affaires maritimes, nous proposerons de financer la création d'un refuge marin pour les dauphins captifs du Marineland d'Antibes et de la cité marine de Planète sauvage, conformément aux dispositions relatives aux delphinariums figurant dans la loi contre la maltraitance animale du 30 novembre 2021. De plus, nous soutiendrons les mesures en faveur de l'aménagement d'un domaine public fluvial à énergie positive.

Nous avons la possibilité de rétro-pédaler pour mettre fin à des décennies d'inaction et de nous poser en champions du climat, de la santé, du bien-vivre, de la justice et du courage politique. Investissons et appliquons le « quoi qu'il en coûte » à l'essentiel !

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). On trouve en toile de fond du rapport de M. Valence le fameux contentieux entre le ministre des transports et le président de la SNCF au sujet des moyens.

Sans nier la prise en compte récente de l'enjeu du trafic ferroviaire – sur fond de casse de l'entreprise publique SNCF tout de même –, je considère que celui-ci est loin d'être suffisant en masse et souligne la nécessité de définir une trajectoire pluriannuelle de développement du rail. Après un laisser-aller imputable à tous les gouvernements précédents, le rebond que vous souhaitez impulser ne peut se limiter à des budgets annuels incertains.

Pour faire circuler des trains, il faut des voies en bon état ; or le programme de régénération n'est pas à la hauteur des besoins. Il est insuffisant pour enrayer le vieillissement du réseau – il manquerait environ 1 milliard d'euros par an.

Le retard pris en matière de commande centralisée et de digitalisation du réseau devrait se chiffrer à 10 milliards d'euros à échéance 2040, de 20 à 40 milliards supplémentaires à échéance de 2030 pour l'un et l'autre des dispositifs majeurs de modernisation. Ces deux exemples légitiment les propos que nous avons entendus de la bouche du président Farandou.

Le soutien au fret est maintenu mais sans engagement sur la pluriannualité, donc sur la pérennisation, malgré une légère amélioration de 10,4 millions. Les perspectives budgétaires dont nous avons besoin sont bien limitées.

Les terminaux multimodaux et la connectivité du réseau fret aux grands ports maritimes sont deux éléments majeurs de développement économique. L'état des uns et la faiblesse de l'autre traduisent un manque d'ambition en matière de multimodalité. Pour mon collègue Pierre Dharréville, élu du port de Fos, et pour moi-même, élu de l'Axe Seine, il y a là de quoi remettre en question le développement économique d'une région.

Pour faire plus, il faut une volonté politique, des recettes nouvelles. Des propositions ont été faites par les concessionnaires et les gestionnaires de l'agrégat tertiaire pour les gares et connexions, mais tout cela a été négligé.

M. David Taupiac (LIOT). Pour la majorité de nos concitoyens, la journée débute dans les transports. Entre le prix de l'essence – lorsqu'il y en a – qui grimpe, les centres-villes de plus en plus difficiles d'accès et les transports en commun perturbés, se déplacer relève parfois du parcours du combattant. Dans le cadre du prochain projet de loi de finances rectificative, la remise de 30 centimes par litre de carburant à la pompe sera prolongée jusqu'à mi-novembre. Encore faudra-t-il qu'il y ait de l'essence. À cette mesure conjoncturelle, non ciblée et coûteuse pour nos finances publiques, s'ajoutent dans ce projet de loi de finances des mesures plus structurelles.

Se voulant vert, ce budget met la priorité sur le développement du transport ferroviaire. Mais la hausse des crédits de 7,5 % reste faible au regard des enjeux pour le secteur.

À court terme, des mesures d'urgence s'imposent. Je pense à un mécanisme de compensation de la hausse de la facture d'électricité de la SNCF. Celle-ci devrait atteindre 1,7 milliard d'euros mais les régions ne pourront pas amortir cette dépense supplémentaire. Quant au fret ferroviaire, qui souffrait déjà d'un déficit de compétitivité par rapport au routier, miné par l'inflation, il nécessite également un coup de pouce.

À plus long terme, il faudra consolider les efforts en matière de régénération du réseau. Des moyens ont été dégagés pour assainir les finances de la SNCF et lui redonner des capacités d'investissement. La reprise par l'État de 35 milliards d'euros de dette et l'effort de recapitalisation du groupe SNCF à hauteur de 4,05 milliards d'euros allaient dans le bon sens. La trajectoire d'investissement définie dans la LOM était insuffisante, puisqu'elle prévoyait 2,8 milliards d'euros d'investissement par an. Selon le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), il aurait fallu au minimum 1 milliard d'euros supplémentaire pour maintenir le réseau en l'état. Ce budget est donc largement insuffisant.

Le secteur du transport aérien subit régulièrement le feu des critiques en raison de ses retombées environnementales. C'est oublier que l'aérien contribue à la richesse de notre pays et qu'à la sortie d'une crise sanitaire sans précédent, l'urgence est de soutenir sa reprise. C'est oublier également les investissements de la filière en matière de décarbonation. Des avions de nouvelle génération permettent des gains de carburant significatifs, de 15 % à 25 %, et d'émissions de CO₂. La filière continue d'investir pour développer l'avion du futur à hydrogène ou les carburants durables d'aviation. Ce sont autant de pistes à explorer pour diminuer l'empreinte environnementale du secteur.

La hausse des recettes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est une bonne nouvelle, puisqu'elle témoigne d'une reprise du trafic aérien. Reste que la dette de ce budget annexe a été profondément creusée pendant la crise sanitaire, en raison de la chute brutale du trafic aérien et des reports de paiement des taxes et redevances aériennes. Est-elle aujourd'hui à un niveau soutenable ?

Concernant la sécurité en mer, chacun se souvient du drame des Sables-d'Olonne en 2020, au cours duquel trois bénévoles de la SNSM ont trouvé la mort. Depuis, les crédits alloués à l'organisation ont été renforcés. Est-ce suffisant, sachant que les interventions sont en constante augmentation ?

En matière de formation maritime, quelles sont les pistes à explorer pour valoriser les métiers de la pêche, en déshérence ?

Quant aux enjeux de la transition écologique, le secteur pourra compter sur la mobilisation d'une partie des crédits du plan de relance, dont 32 millions d'euros consacrés au verdissement des ports et 44 millions destinés au renforcement de la performance environnementale et sociale de la filière pêche et aquaculture. S'ajouteront quelques crédits éparpillés au sein de la présente mission et une perspective réjouissante du côté méditerranéen : la mise en place, à compter de 2024, d'une zone à faibles émissions de soufre (ECA). Il faudra toutefois aller plus loin pour restreindre la pollution du fret maritime, en constante augmentation.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Madame Cousin, en matière d'infrastructures de transport, la stabilité budgétaire est une vertu. Elle traduit la tenue d'une trajectoire définie dans la LOM et l'absence d'aléas liés à l'annualité budgétaire, que nous avons trop connus avant 2017 en matière de transports.

On ne peut parler d'un « énième » plan Vélo, puisqu'il s'agit du premier, lancé à l'époque par Mme Élisabeth Borne, ministre des transports. Il faut se réjouir des crédits alloués.

L'Afit France n'est pas une exception démocratique ; des dispositifs comparables existent dans nombre de pays voisins. Ils permettent simplement de sécuriser à long terme une partie des recettes allouées à la programmation des infrastructures et d'engager des programmes pluriannuels en disposant d'un étiaje de financements, en dehors des concours publics complémentaires de l'État, des collectivités territoriales ou autres. C'est bien en ce sens qu'elle avait été conçue en 2006. Le ministre M. Christophe Béchu, ancien président de l'Afit France, a indiqué il y a quelques semaines que l'agence savait déjà ce qu'elle allait faire quasiment jusqu'en 2040. C'est la preuve que cet outil donne de la profondeur temporelle à nos investissements.

Quant aux orientations et aux priorisations des investissements de l'Afit France, je m'érige en faux contre cette vision d'un outil qui déciderait lui-même des programmes à financer. C'est bien le fait de représentants élus démocratiquement. Les crédits déployés par l'Afit France en matière de transports collectifs ont ainsi été votés dans le cadre de la LOM votée par ce Parlement.

Je précise que la prime sur les carburants fossiles ne figure pas dans le programme 203.

Prétendre que développer les transports collectifs suffirait à décarboner les mobilités, c'est écraser fortement les différences entre les territoires. En réalité, il y aura une différenciation des stratégies de décarbonation des déplacements selon les types de territoire. Globalement, il faudra prévoir des transports collectifs très denses dans les secteurs à caractère métropolitain ; du transport collectif sous toutes ses formes, routière et ferroviaire, depuis les villes moyennes vers les métropoles ; des intermodalités, des capacités de stationnement, des accès vélo jusqu'aux points d'accès aux transports collectifs dans les zones très peu denses, ce qui signifie d'abord une décarbonation des motorisations. On ne peut pas dire qu'on mettra du train ou du transport urbain devant la porte de chacun. C'est l'élu d'une circonscription rurale et de montagne qui le dit ; il faut se doter d'une stratégie réaliste.

S'agissant de la gratuité des transports collectifs, l'expérimentation qui s'est déroulée en Allemagne n'a duré que le temps de l'été. Les systèmes de transport collectif les plus performants, comme en Suisse et au Japon, sont très bien financés par l'utilisateur, ce qui les met à l'abri des aléas de la volonté de quelque gouvernement ou quelque autorité organisatrice que ce soit d'apporter des concours publics ou des financements complémentaires. À mon avis, un financement du transport collectif dans lequel la part de l'utilisateur serait réduite à néant est peut-être populaire, mais pas réaliste. Surtout, il n'en permet pas le développement à long terme.

Monsieur Carrière, le programme ferroviaire Lyon-Turin est un projet de report modal massif de transport de marchandises. Il faut s'en réjouir. Avec le projet de liaison Seine-Escaut, c'est l'un des plus gros investissements en infrastructures nouvelles de nature à décarboner le transport de marchandises. Le débat sur les voies d'accès a été en grande partie tranché par les accords signés entre la France et l'Italie ; vous voulez le rouvrir pour privilégier la voie existante Dijon-Modane. Le Conseil d'orientation des infrastructures, que je préside, aura l'occasion de revenir sur le sujet et de donner son avis à la fin de cette année, même si la France est liée par des accords internationaux.

Le sujet des routes ne doit pas être envisagé sous le seul angle de l'entretien, mais plus globalement sous celui du verdissement. Il n'est pas simplement question du trou dans la route, mais de l'évolution de celle-ci pour la rendre productrice d'énergie, favoriser l'accès aux bornes de rechargement électrique, etc. L'État ne peut pas y réfléchir seul ; tous les partenaires, autoroutiers et collectivités, doivent être réunis autour de la table pour couvrir tout le linéaire.

Monsieur Vermorel-Marques, le chiffre de 100 milliards d'euros avancé par Jean-Pierre Farandou ne concerne pas seulement le fret ferroviaire, il comprend aussi le transport de voyageurs. Au passage, plusieurs intervenants ont superposé les lignes de desserte fine du territoire et le capillaire de fret, ce qui constitue une confusion. Ce sont deux choses bien différentes, et les déplacements de voyageurs sont plutôt désignés par la première expression. En la matière, le Gouvernement a signé avec la quasi-totalité des régions françaises, sauf Auvergne-Rhône-Alpes, des accords qui dessinent des solutions et des perspectives réalistes pour sauver toutes les lignes présentant un intérêt en matière de mobilités du quotidien.

S'agissant des gares de triage, le projet de plateforme multimodale de Miramas mobilise 6 millions d'euros de l'État pour en augmenter la capacité. La gare de Woippy a bénéficié d'investissements très importants dans le cadre du plan de relance. On peut dire que la modernisation des grandes gares de triage a connu une accélération, et l'on aurait aimé que les gouvernements antérieurs à 2017 se mobilisent sur ce sujet avec autant de volontarisme.

Madame Jourdan, le contrat de performance est critiqué par certains acteurs des mobilités. Il prévoit tout de même un effort sans précédent de 2,8 milliards d'euros annuels pour la régénération et la modernisation du réseau.

On peut bien rêver d'égaliser l'Autriche, mais l'objectif de 30 % de fret ferroviaire pour 2030 n'est pas réaliste, et l'irréalisme de l'objectif peut nuire à la conduite d'une démarche. Capter une partie de la rente autoroutière pour la redéployer sur le fret ferroviaire n'est pas juridiquement possible dans le cadre des concessions actuelles, mais c'est une piste.

Le concours de l'État aux liaisons fluviales, qui a été doublé et porté à 400 millions d'euros, ne constitue pas la seule recette de Voies navigables de France, qui dispose de recettes propres. L'accompagnement en investissement, bien supérieur à ce qui a été réalisé avant 2017, notamment grâce au plan de relance, doit lui permettre de dégager également des recettes supplémentaires. C'est davantage le plafonnement de la part des ressources issues de la redevance hydraulique revenant à VNF qui doit être mis en question qu'une augmentation sèche des concours.

En matière de qualité de l'air, on parle toujours du CO₂ mais les externalités positives de la décarbonation des transports et du transfert modal vers le train incluent également les oxydes d'azote – M. Fugit a raison d'insister. La mise en parallèle, par plusieurs de nos collègues, des zones à faibles émissions et de la possibilité, dans au moins un cas sur deux, de développer des réseaux express métropolitains, est une perspective intéressante. Il faudrait rapprocher les calendriers d'ici à 2030.

Madame Luquet, en raisonnant de façon très sèche sur de courtes distances, le fret ferroviaire est peu compétitif car son coût est composé à 80 % de coûts fixes. Ce n'est plus vrai pour la longue distance, dans laquelle il reprend un avantage en raison du tonnage qui peut être emmené par le train. Selon les économistes des transports, au-delà de 400 kilomètres, sans concours public et dans les conditions actuelles du marché, il y a égalité

de coût pour les chargeurs. C'est pour les capillaires de fret irriguant les grands flux de transfert vers le fret ferroviaire que le concours public est le plus précieux.

S'agissant de la revitalisation des petites lignes ferroviaires, je l'ai dit, les lignes de desserte fine, donc le transport de voyageurs, ont fait l'objet d'accords signés avec la plupart des régions françaises, à l'exception d'Auvergne-Rhône-Alpes et de la Bretagne – des négociations sont en cours avec cette dernière. Les lignes capillaires de fret ont bénéficié d'investissements conséquents dans le cadre du plan de relance et toutes les régions l'ont ressenti. Force est de reconnaître que la mobilisation des concours locaux est plus ou moins marquée. Certaines régions, telles Centre-Val de Loire et Grand Est, font beaucoup ; d'autres sont absentes des tours de table. Certes, cela ne relève pas strictement de leur compétence, mais c'est un sujet de développement économique. Il est prématuré de dresser un bilan de la revitalisation des capillaires de fret. Nous y verrons plus clair d'ici quelques années.

Madame Pochon, je serais curieux de savoir où vous trouvez dans ce projet de budget le chiffre de 13 milliards d'euros pour les extensions routières. Vous avez peut-être cumulé des aides pluriannuelles.

Vous comparez l'investissement de la France dans le réseau ferroviaire avec celui de la Suisse. Le ministre M. Christophe Béchu a indiqué qu'au rythme auquel la France investit dans ces infrastructures, nous commençons à rattraper le retard par rapport à l'Allemagne.

Il me semble que le sujet du train de nuit fait l'objet d'un surinvestissement au regard des problématiques réelles de déplacement. Reste que quatre-vingt-treize voitures ont été rénovées grâce au plan de relance et 100 millions d'euros ont été injectés.

Vous évoquez la nécessité de déployer le plan Vélo en zone rurale : j'ai proposé que la moitié de l'enveloppe de 200 millions d'euros consacrée au développement des infrastructures soit concentrée sur les collectivités du bloc communal de moins de 100 000 habitants. Encore faut-il qu'elles prennent l'initiative et que l'État puisse les accompagner en ingénierie.

M. Wulfranc a avancé la casse de l'entreprise publique SNCF comme explication à la décélération de la part modale du fret ferroviaire au cours des trente dernières années. Ce n'est pas ce qu'on observe ailleurs, aussi bien pour le transport de voyageurs que pour le fret. L'ouverture à la concurrence a souvent permis de gagner de nouveaux voyageurs. À en juger par le succès du trafic de fret et du trafic de voyageurs en Allemagne depuis 1998, bien menée, elle se traduit par une attractivité supplémentaire du mode ferroviaire.

L'intérêt principal d'ERTMS et de la commande centralisée du réseau est de pouvoir faire rouler plus de trains sur les mêmes itinéraires. De fait, la France a cumulé un grand retard puisque, au rythme actuel, le déploiement de la commande centralisée du réseau serait achevé en 2060, mais il faudra trouver des financements nouveaux en plus des concours d'État classiques.

M. Taupiac a signalé la tarification de l'électricité pratiquée par SNCF Réseau vis-à-vis des entreprises ferroviaires utilisatrices. C'est effectivement un des sujets de préoccupation relevés dans mon rapport. Il faudra envisager une mobilisation sous quelque forme que ce soit pour éviter un effet désincitatif. L'absence de réponse publique exposerait à un risque sérieux de report modal inversé.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Monsieur Bony, il est faux de dire qu'on a peu fait pour le transport aérien : depuis le plan de relance, plus de 15 milliards d'euros ont été dédiés au secteur de l'aéronautique.

La concurrence potentielle entre agriculture et agrocarburants doit être regardée de près mais elle ne doit pas susciter d'inquiétude. Sur le territoire national et au niveau européen, on s'interdit d'utiliser des biocarburants de première génération entrant en concurrence directe avec l'agriculture. C'est tout à notre honneur et en conformité avec nos valeurs – les Américains n'ont pas les mêmes pudeurs de gazelle.

La taxe imposée aux compagnies aériennes qui ne respectent pas les normes fixées pour l'incorporation de biocarburants dans le kérosène ne traduit pas le souhait d'instaurer une taxe supplémentaire ; elle est censée inciter l'écosystème à développer leur utilisation dans le secteur aérien. Reste que la capacité de la filière pétrochimique à faire émerger les biocarburants ne répond pas forcément à l'obligation légale d'incorporation, même si la situation est différente suivant les territoires et les compagnies. Easyjet vient de signer avec une compagnie du Royaume-Uni un contrat pluriannuel qui lui permettra de pourvoir à ses besoins et de pas acquitter la taxe, tandis qu'Air France rencontre des difficultés d'approvisionnement.

Dans le cadre du plan France relance, 200 millions d'euros ont été dédiés à cette thématique. Un appel à projets a été lancé pour créer des démonstrateurs et faire émerger cette filière – les lauréats seront connus dans les prochaines semaines. Je propose d'aller plus vite et plus loin pour augmenter le volume du marché des biocarburants, en prévoyant des taux d'incorporation bien plus élevés, jusqu'à 50 % pour les jets privés. C'est l'histoire de l'œuf et de la poule : les compagnies aériennes peinent à s'approvisionner tandis que, sans idée claire des perspectives de marché, les acteurs de la pétrochimie hésitent à investir. Nous devons nous assurer que tout le monde suive la dynamique avec audace et ambition. Je rappelle que les biocarburants procurent 80 % à 90 % d'économie de CO₂ par rapport à du kérosène classique.

L'amélioration des flottes est un sujet majeur. Tous les dix à quinze ans, chaque génération d'avion réalise 15 % à 20 % d'économie et d'optimisation par rapport à la précédente. La prochaine devrait être encore plus ambitieuse en cumulant les optimisations de moteurs.

Madame Jourdan, vous regrettez que la sobriété manque dans les discours et soit trop présente dans les actions. L'interdiction des vols intérieurs pour lesquels existe une solution ferroviaire de remplacement d'une durée inférieure à deux heures trente me semble bien une mesure de sobriété du secteur aérien.

Cet été, des destinations dans les outre-mer français ont fait de meilleurs scores qu'en 2019 quand d'autres régions du monde, comme les pays asiatiques et la Chine, n'ont pas retrouvé le trafic antérieur. Après une mise à jour intégrant les problématiques d'inflation, l'organisation Eurocontrol, qui prévoyait un retour à 100 % du trafic de 2019 en 2024, le renvoie potentiellement à 2025. C'est aussi une manière de respecter la sobriété puisque, tant que le trafic n'aura pas retrouvé le niveau de 2019, les émissions de gaz à effet de serre resteront stables ou baisseront grâce à l'emploi des biocarburants et à l'amélioration des flottes.

Je suis déçu que vous ne pensiez pas comme moi que le renforcement de la transparence et l'information des citoyens sur le budget carbone et les émissions de gaz à effet de serre de chaque trajet en avion pourraient les inciter à se poser les bonnes questions, à revoir leurs modes de déplacement, et puissent être de nature à susciter une amélioration collective.

Il faut savoir ce que l'on veut faire avec la taxation. Une taxation nationale n'aurait guère d'effet sur les vols commerciaux classiques puisque l'origine ou la destination de la plupart des trajets en avion est extérieure à nos frontières. L'échelle doit être plus large mais les règles du secteur aérien mondial empêchent toute action sur le kérosène, sauf au niveau national. Il faut convaincre les différents acteurs par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et au niveau européen. Je ne suis pas hostile à la taxation – je l'évoque dans mon rapport – mais l'échelle pertinente est européenne, voire internationale.

Dans le cadre des contrats de filière signés entre l'État et les différents secteurs industriels, les sujets liés à la formation professionnelle sont pris à bras-le-corps pour anticiper les besoins et l'évolution des effectifs. À l'échelle nationale, le secteur aérien représente plus de 100 000 emplois et les perspectives à long terme restent positives, car on a besoin de salariés compétents pour décarboner les avions.

Monsieur Thiébaud, vous invitez à pousser plus loin le report modal. Selon le président-directeur général (PDG) du groupe Aéroports de Paris (ADP), la gare SNCF de l'aéroport Charles-de-Gaulle deviendra dans quelques années la première gare française, avec un trafic supérieur à celui des gares parisiennes. Aujourd'hui, elle est bien reliée aux lignes TGV du nord de la France mais moins aux autres. Des travaux sont en cours pour développer le report modal. Pour prendre un vol international à Paris depuis Bordeaux ou Nice, on empruntera le train au lieu de l'avion. Dans le report modal, il y a aussi le traitement des bagages : il faut arriver à faire en sorte qu'on puisse déposer son bagage au point de départ pour le récupérer au point d'arrivée. L'avantage de la gare Charles-de-Gaulle 2, c'est que les infrastructures de traitement des bagages se trouvent en dessous : il faudrait simplement investir pour développer le service. Si je renvoie à la fin de la décennie l'interdiction des vols avec correspondance lorsqu'il existe un trajet en train de moins de trois heures, c'est pour laisser le temps à la gare Charles-de-Gaulle 2 d'organiser un service de qualité, à la hauteur de ce qu'on est en droit d'attendre.

Madame Lasserre, le secteur est en effet très engagé dans la décarbonation : il s'est engagé à la neutralité carbone en 2050. De fait, alors que le trafic a quasiment doublé en quelques dizaines d'années, les émissions n'ont pas progressé en parallèle, grâce aux milliards d'euros investis dans la recherche d'optimisation des avions, des opérations et des trajectoires aériennes.

En évoquant le soutien au renouvellement des flottes, vous pensiez sans doute à une sorte de prime à la conversion. Les compagnies aériennes françaises sont déjà fortement engagées dans une politique de renouvellement des flottes. C'est le cas d'Air France depuis que Benjamin Smith en a pris la direction, et de la plupart des autres entreprises. Un accompagnement financier de la part de l'État n'est donc peut-être pas nécessaire, et cela d'autant moins qu'il risquerait d'entraîner un effet d'évitement, les compagnies aériennes françaises se débarrassant des flottes les plus anciennes, qui pourraient alors être réutilisées dans d'autres zones du monde.

Il conviendrait donc plutôt de définir une politique à l'échelle mondiale pour nous débarrasser des avions les plus anciens, âgés de plus de 15 ou 20 ans, en les sortant du marché pour les recycler et les démanteler dans les meilleures conditions environnementales. Cela permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, sachant que les constructeurs, qu'il s'agisse d'Airbus ou de Boeing, ont déjà du mal à répondre à la demande des compagnies aériennes.

Madame Pochon, ma réponse à Mme Jourdan répond aussi à votre question relative au rétablissement de la TICPE sur le kérosène. Mon avis budgétaire propose dans ce domaine des mesures, auxquelles je vous renvoie.

En matière de fiscalité, des mesures ont déjà été prises durant le mandat précédent, sous la forme d'une obligation pour les compagnies aériennes d'appliquer une compensation carbone au prix des billets, afin de limiter l'impact négatif des voyages pour la planète. Le prix moyen des billets d'avion connaît du reste une forte augmentation – de l'ordre de 30 % – par rapport à son niveau d'avant la crise de la covid-19, ce qui a un effet régulateur dans le secteur en entraînant une baisse de la demande.

Se développent, parallèlement, les carburants durables d'aviation, qui doivent actuellement être incorporés à hauteur de 1 %. Les discussions sur le paquet de mesures européennes intitulé *Refuel EU* prévoient une augmentation progressive de ce taux d'incorporation durant les prochaines années. Je propose, pour ma part, une accélération de ce mouvement à l'échelle nationale. Toutes ces mesures contribuent à la régulation du secteur aérien et à l'application d'une logique beaucoup plus vertueuse.

Monsieur Taupiac, vous avez raison de rappeler que le secteur aérien est une richesse pour notre pays, tant économiquement que socialement, car nos exportations d'avions profitent à notre balance commerciale et des dizaines de milliers d'emplois sont ainsi assurés. L'avion du futur fait l'objet d'investissements très importants : en ce moment même, Airbus a engagé des activités de recherche et développement consacrées à l'avion à hydrogène, à l'avion électrique et à toutes les solutions qui nous permettront de disposer demain d'avions neutres en carbone.

Pour ce qui est de la fiscalité du secteur public de l'aérien, la très forte baisse d'activité liée à la crise de la covid-19 a fait fondre les recettes affectées, remplacées par un endettement estimé aujourd'hui à 2,7 milliards d'euros. La DGAC, qui retient les mêmes scénarios de reprise du trafic qu'Eurocontrol, affirme être en mesure de se désendetter durant l'actuel quinquennat pour revenir à son taux d'endettement d'avant la crise de la covid-19, soit un montant de l'ordre de 1,1 milliard d'euros fin 2027, grâce à la combinaison d'un plan d'optimisation et des investissements nécessaires pour rester au niveau souhaitable.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. Madame Decodts, je suis un peu surprise de votre réaction à ma proposition d'augmentation des effectifs de l'École nationale supérieure maritime, qui devrait, selon moi, faire plutôt l'unanimité. Plusieurs de vos collègues, que je ne citerai pas, m'ont appelée hier pour me dire que votre groupe même avait l'intention de déposer un amendement. Je suppose que vous avez eu des discussions qui vous ont fait changer d'avis, mais j'avoue ne pas comprendre ce changement ni vos critiques et l'absence de consensus.

Le Gouvernement lui-même a indiqué, voilà déjà plusieurs années, la nécessité d'augmenter les effectifs de cette école, dont l'excellence est reconnue dans le monde entier et

pour laquelle son nouveau directeur, issu de ses rangs et que nous avons auditionné, a de grandes ambitions. J'espère donc que vous déposerez un amendement dans la journée ou que vous vous rallierez au mien. La mesure proposée favorisera, outre l'excellence de l'école elle-même, l'accroissement du nombre de navires sous pavillon français et de navires immatriculés au RIF.

Pour ce qui concerne la SNSM – et cette réponse s'adresse aussi à M. Pahun –, nous nous heurtons à un problème de compréhension : vous êtes hors sujet, car il faut distinguer la loi et l'esprit de la loi. Il ne viendrait à l'esprit de personne de remettre en cause la mission de la SNSM, association ancienne qui accomplit au long cours un travail extraordinaire que nombre d'associations nationales n'accomplissent plus. En effet, toutes les personnes présentes sur ses bateaux sont des bénévoles : sans les bénévoles, la SNSM ne pourrait pas fonctionner, et c'est du reste bien là que se situe le problème.

Lorsque j'ai auditionné le président de la SNSM, il s'est plaint de l'étroitesse de son budget, et c'est la raison pour laquelle j'en ai demandé l'augmentation, mais il est assez normal qu'une structure demande des augmentations budgétaires. Surtout, 85 % des sauvetages réalisés par la station de Calais dans la Manche concernent des rapatriements de bateaux et embarcations de migrants. Or les bénévoles ne sont souvent ni formés ni équipés pour ce type de sauvetage – ce sont eux-mêmes qui le disent. Il faut donc renforcer les moyens de la SNSM, mais ce n'est pas facile, en raison notamment des problèmes liés à la formation. En outre, les bénévoles de la SNSM ne disposent pas de pouvoirs de police, alors qu'ils doivent souvent fouiller les personnes qui montent à leur bord, qui sont souvent armées.

Je rappelle également que la SNSM réalise 53 % des sauvetages en mer nécessitant des moyens nautiques, tandis que 17 % sont réalisés par des particuliers, auxquels on ne peut évidemment pas transférer cette mission, 17 % par les services départementaux d'incendie et de secours, 3 % par les collectivités territoriales et 2 % par la marine nationale. J'ai donc proposé, après avoir beaucoup échangé avec les bénévoles de la SNSM, le transfert de crédits plus importants en direction du budget de la défense nationale afin que cette dernière puisse participer davantage au sauvetage, pour lequel elle dispose de moyens et d'une formation qui lui sont propres.

Nous avons à rendre un avis budgétaire, et non pas à entrer dans des polémiques sur le fond. Il s'agit d'assurer des crédits suffisants pour que la mission soit effectuée dans des conditions correctes, sans mettre en danger la vie des bénévoles – car des décès sont déjà survenus lors d'interventions de la SNSM, laquelle ne pourra, du reste, se substituer éternellement à d'autres organismes. Étant moi-même bénévole depuis quarante ans dans de nombreuses structures associatives, je respecte le travail des bénévoles et je ne veux surtout pas qu'ils puissent considérer que nous ne prenons pas ce problème à bras-le-corps.

Monsieur Maquet, vous avez raison d'être très prudent pour ce qui concerne l'application des ZFE aux ports de commerce, où elle me semble en effet très prématurée aujourd'hui. Un gros travail a déjà été effectué dans ce domaine, comme d'ailleurs, Monsieur Pahun, dans celui de la décarbonation. De très nombreux dispositifs étant déjà en vigueur, il ne me paraissait pas prioritaire d'examiner dans le cadre de cet avis un mécanisme déjà assez avancé au niveau des travaux.

Pour ce qui concerne les ZFE, l'électrification des quais commence dans les ports de commerce. Marseille, que je connais en tant que conseillère régionale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, est ainsi très avancée en la matière, tandis que d'autres ports, comme

Saint-Nazaire, progressent également. En outre, l'application progressive de règles internationales relatives aux carburants permettra de décarboner notamment les gros porte-conteneurs, ce qui est très positif. Je suis, en revanche, moins sceptique que vous à propos des ports de plaisance, où il ne serait pas inintéressant de créer des ZFE, par exemple en Occitanie. Gardons-nous donc d'un scepticisme absolu en la matière.

Monsieur Taupiac, de nombreux marins-pêcheurs ne trouvent aujourd'hui pas d'autres repreneurs que leurs enfants, lorsque du moins ceux-ci veulent reprendre leur activité. Nous possédons, dans le domaine maritime, des filières d'excellence : outre l'École nationale supérieure maritime, des lycées et des formations professionnelles pourraient être bien mieux valorisés. Les métiers de la mer sont très mal connus. Il faut donc valoriser ces filières et les faire connaître dans les structures éducatives. L'activité de pêche ne doit pas être reprise seulement par des enfants de marins-pêcheurs. Un travail important a été engagé en ce sens, et c'est la raison pour laquelle j'ai insisté, durant les auditions, sur l'importance de la communication.

Par ailleurs, les femmes sont peu nombreuses dans ces filières, alors que les navires de pêche sont souvent équipés de technologies leur permettant d'accéder davantage à ces métiers qu'il y a vingt ans. Un important travail de pédagogie est, là aussi, nécessaire à l'intention des femmes. J'ajoute que les métiers de la mer connaissent, de manière générale, très peu de chômage, ce qui invite à les valoriser aussi en termes d'emploi.

La question de Mme Pochon relative à un sanctuaire marin ne relève pas du budget des affaires maritimes mais du programme « Paysages, eau et biodiversité ». Par ailleurs, il serait utile que le principe du sanctuaire marin ne concerne pas seulement les cétacés. Ainsi, un Marineland que je connais bien, dans le département des Alpes-Maritimes, dont je suis élue, abrite de nombreuses autres espèces qui ne devraient plus être présentes dans de tels parcs, comme les manchots.

Pour conclure, je tiens à souligner combien il importe de disposer d'une flotte souveraine. Bien des initiatives en la matière n'ont pas pu voir le jour, alors que cette question est plus que jamais d'actualité, comme l'ont montré récemment les crises sanitaires et humanitaires. Plus que jamais, nous avons besoin d'une flotte indépendante et souveraine, qui puisse assurer notre ravitaillement en cas de crise.

Mme Sophie Panonacle (RE). Je ferai deux remarques à l'intention de Mme la rapporteure. Tout d'abord, la SNSM est une association dédiée au sauvetage de toutes les vies humaines, sans aucune hiérarchie. Cet organisme ne s'auto-mandate pas et n'intervient que sur ordre de l'État, en particulier des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), dans des situations d'urgence. Les bénévoles de la SNSM sauvent ainsi les migrants de la noyade, mais ils n'accompagnent jamais aucune embarcation, et cela ne deviendra jamais l'une de leurs missions. La SNSM n'est pas une ONG, et le sauvetage des migrants représente 30 % de ses interventions en Manche, parce que l'État a engagé les moyens nécessaires pour lui éviter de devoir effectuer trop d'interventions de ce type. Par ailleurs, le renouvellement de la flotte permet à la SNSM d'assurer ces sauvetages en toute sécurité.

Seconde remarque, pour ce qui concerne l'augmentation du nombre d'équivalents temps plein affectés à l'ENSM, je n'ai pas déposé d'amendement identique au vôtre, comme vous me l'aviez proposé, pour la seule raison que le secrétaire d'État chargé de la mer, le

directeur de l'école et le Gouvernement sont en train de définir le nombre d'ETP nécessaires cette année et dans les années à venir pour répondre aux exigences du Fontenoy du maritime.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. Je souscris pleinement à l'idée que la SNSM ne doit pas devenir une ONG – ce n'est du reste pas sa volonté. Son objet social est de sauver toute vie humaine en mer. Je suis cependant surprise du chiffre de 30 % que vous avancez pour la part des sauvetages de migrants dans le total des interventions de la SNSM en Manche, car il est de 85 % sur la station de Calais.

La SNSM souffre cependant d'un réel manque de moyens et, puisqu'il est ici question d'un avis budgétaire, il faudra bien ajouter un budget pour la SNSM ou faire en sorte que le Cross, puisque c'est lui qui la missionne, n'appelle pas qu'elle en priorité.

M. le président Jean-Marc Zulesi. L'examen des amendements et articles se rapportant à la mission « Écologie, développement et mobilité durable » aura lieu à l'issue de la présentation de l'ensemble des avis budgétaires.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 19 octobre 2022 à 9 h 40

Présents. - M. Damien Adam, M. Henri Alfandari, M. Gabriel Amard, M. Antoine Armand, M. Christophe Barthès, Mme Nathalie Bassire, Mme Lisa Belluco, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, M. Jorys Bovet, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Aymeric Caron, M. Sylvain Carrière, M. Lionel Causse, M. Pierre Cazeneuve, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho, Mme Christine Decodts, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, M. Nicolas Dragon, M. Jean-Luc Fugit, M. Philippe Guillemard, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, Mme Sandrine Le Feu, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Alexandra Masson, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, M. Bruno Millienne, M. Marcellin Nadeau, M. Hubert Ott, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Mathilde Paris, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Marie Pochon, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Ray, M. Benjamin Saint-Huile, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Emmanuel Taché de la Pagerie, M. Jean-Pierre Taite, M. David Taupiac, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Pierre Vatin, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Jean-Victor Castor, Mme Sylvie Ferrer, Mme Clémence Guetté, M. Gérard Leseul, M. Jean-François Lovisolo, M. Bertrand Petit, Mme Claire Pitollat

Assistaient également à la réunion. - Mme Valérie Bazin-Malgras, M. Pierre Dharréville, M. Maxime Minot