

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

– Examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) :

- . Transports terrestres et fluviaux (*Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis*) 2
- . Affaires maritimes (*M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis*) 2
- . Transports aériens ; budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (*Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis*) 2

Mardi 17 octobre 2023
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**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 » du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) sur les rapports pour avis de Mme Danielle Brulebois sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux, de M. Stéphane Buchou sur les crédits relatifs aux affaires maritimes, et de Mme Alexandra Masson, sur les crédits relatifs aux transports aériens et ceux du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis (*Transports terrestres et fluviaux*). J'ai l'honneur d'inaugurer l'examen de cette mission par la présentation des crédits du programme 203, *Infrastructures et services de transports*.

Les équilibres de ce programme sont conformes au scénario de la planification écologique retenu par la Première ministre lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), le 24 février dernier. Nous partions de très loin mais, dès 2018, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a pérennisé le COI. Je félicite M. David Valence, son président, et ses équipes, pour leur travail responsable et ambitieux. L'investissement dans nos infrastructures est une nécessité qui ne doit pas être perçue sous le seul angle du coût, mais comme un catalyseur de croissance, de services et de cohésion de la société.

Le programme 203 est stratégique pour améliorer nos services de transport au bénéfice des usagers comme pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur, aujourd'hui responsable de plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre du pays.

Conformément aux engagements du Gouvernement, ce budget est en hausse : doté de près de 4,4 milliards d'euros, le programme 203 augmente de plus de 300 millions par rapport à la loi de finances pour 2023 ; il donne une nette priorité aux modes décarbonés, en particulier au ferroviaire et aux transports collectifs.

Le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) s'élève à 4,6 milliards d'euros en 2024, en hausse de 800 millions d'euros par rapport à 2023 grâce à une nouvelle taxe sur les concessions autoroutières et les aéroports. Ce projet de taxe vise à mettre à contribution les secteurs autoroutier et aérien, c'est-à-dire les modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre, au bénéfice des modes décarbonés et moins polluants. Nous l'avons adopté sans modification en commission lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances (PLF).

La hausse de 13 % des crédits relatifs aux transports sur le périmètre du programme 203 et de l'Afit bénéficiera essentiellement au ferroviaire, aux transports collectifs, aux transports combinés et aux infrastructures cyclables. L'ensemble de ces modes représentera ainsi 59 % des investissements de l'Afit en 2024.

En contrepartie, les crédits dédiés à la route sont stabilisés. La priorité est donnée à l'entretien et à la régénération du patrimoine routier existant plutôt qu'au financement de nouveaux projets routiers. Je précise que cette orientation est pertinente à l'échelle de la France métropolitaine, mais pas dans certains territoires d'outre-mer qui rencontrent des difficultés spécifiques – je pense notamment à la Guyane, qui a besoin de développer son réseau de routes.

Les mandats de négociation des nouveaux contrats de plan État-région (CPER) reflètent également ces nouvelles priorités. La part de l'État sera intégralement financée par

l'Afit, à hauteur de 8,6 milliards d'euros entre 2023 et 2027. Les deux tiers de l'enveloppe sont fléchés vers les transports ferroviaires et collectifs. En particulier, 700 millions d'euros seront consacrés au lancement des projets de services express régionaux métropolitains (Serm), avec le financement de premières études de préfiguration. De plus, 750 millions iront à la remise en état de lignes de desserte fine du territoire, plus communément appelées « petites lignes ». Cet effort s'inscrit dans la continuité des financements du plan de relance. Il appartiendra aux régions de choisir les projets qui seront financés entre 2024 et 2027. Le fret ferroviaire recevra 500 millions, afin notamment de remettre en état des lignes capillaires de fret. Enfin, 500 millions financeront la mise en accessibilité des gares ferroviaires.

L'enveloppe pour le financement de nouveaux projets routiers a été réduite de moitié par rapport aux précédents CPER.

Un mot également sur le vélo, qui bénéficie d'un soutien renforcé dans le cadre du nouveau plan Vélo et mobilités actives 2023-2027, lancé l'année dernière par la Première ministre. Pour la seule année 2023, plus de 200 millions d'euros seront versés aux collectivités pour des aménagements cyclables dans le cadre du sixième appel à projets du fonds Mobilités actives. Par comparaison, c'était 365 millions d'euros au total pour les cinq premiers appels à projets !

Le développement de nos infrastructures cyclables et de la pratique du vélo est très encourageant : les ventes de vélos à assistance électrique progressent fortement, grâce aux aides ; les aménagements cyclables sécurisés se multiplient ; la part modale du vélo pour les déplacements entre le domicile et le travail augmente sensiblement.

Le nouveau plan Vélo fait par ailleurs une priorité de l'accompagnement des territoires ruraux moyennement et peu denses. Je m'en réjouis car le vélo a là toute sa place, contrairement aux idées reçues.

Concernant le volet fluvial, Voies navigables de France (VNF) tient la trajectoire ambitieuse prévue par son contrat d'objectifs et de performance (COP) en matière de modernisation et de régénération de son réseau grâce à des ressources dynamiques. La remise en état du réseau fluvial est d'autant plus cruciale que celui-ci est affecté par le réchauffement climatique et par des épisodes de sécheresse accrue. Il faut aujourd'hui veiller à préserver cette dynamique positive issue du COP et du plan de relance.

À la suite du dernier rapport du COI, et du choix du scénario le plus ambitieux, il est plus que jamais nécessaire de nous doter d'une programmation pluriannuelle des investissements pour les infrastructures de transport, grâce à un schéma directeur qui repose sur des ressources fléchées et affectées, afin de tracer des perspectives et d'assurer une meilleure visibilité à un secteur qui fonctionne sur le temps long.

Comme l'a dit le président de notre commission, le Parlement doit prendre toute sa place dans les choix d'orientation et des financements de nos infrastructures de transport, comme c'est déjà le cas pour la programmation militaire par exemple.

C'est tout particulièrement nécessaire pour le ferroviaire qui requiert une vision à long terme : les décisions d'investissement en faveur du rail entraînent des conséquences pour plusieurs décennies.

En cohérence avec nos ambitions partagées pour ce secteur, la Première ministre a annoncé le 24 février dernier un plan de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire à l'horizon 2040, avec un investissement renforcé pour la régénération et la modernisation de l'ordre de 1,5 milliard d'euros supplémentaires d'ici à la fin du quinquennat. L'ensemble des personnes auditionnées pour cet avis ont salué cet engagement historique pour une nouvelle donne ferroviaire, de même que la priorité donnée à l'état du réseau.

Les travaux du COI, et plus récemment de l'Autorité de régulation des transports (ART), confirment en effet que l'état vieillissant du réseau ferroviaire et le retard accumulé par rapport à nos voisins européens pour le déploiement de la commande centralisée de réseau et du système européen de gestion de trafic des trains (ERTMS) constituent des freins majeurs au report modal et à la croissance attendue des trafics ferroviaires. Dans un rapport publié cet été, l'Autorité de régulation des transports a estimé qu'à niveau d'investissement constant, la dégradation du réseau pourrait conduire jusqu'à 13 % de pertes de trafic à l'horizon 2030.

Les annonces de la Première ministre vont donc dans le bon sens. Toutefois, à ce jour, les détails de ce plan – en particulier les modalités de financement des 1,5 milliard d'euros supplémentaires annoncés pour le réseau ferré à l'horizon 2027, conformément aux recommandations du rapport du COI – ne sont pas communiqués. C'est pourquoi je vous proposerai d'adopter une demande de rapport au Parlement sur ce sujet.

En ce qui concerne les services express régionaux métropolitains, je voudrais remercier notre président et saluer le travail de notre commission sur ce sujet. Les auditions de Régions de France, de la Société du Grand Paris et de la SNCF ont confirmé que ces projets pourront être correctement amorcés dans le cadre des nouveaux CPER. Fondés sur un haut niveau d'intermodalité, les Serm répondent tout autant à nos objectifs de décarbonation qu'aux besoins d'amélioration de la desserte entre les zones périphériques des grandes agglomérations. La plupart des projets n'émergeront pas avant la fin de la décennie 2030 ; nous n'en sommes qu'aux prémices, mais la dynamique est lancée.

J'ai déposé un amendement pour relever le plafond d'emplois de la Société du Grand Paris. Ses missions devraient être élargies par la proposition de loi adoptée par notre assemblée et en cours d'examen au Sénat ; or, son plafond d'emplois n'évolue pas en conséquence dans le PLF pour 2024.

Je défendrai deux autres amendements, l'un visant à relever la dotation budgétaire allouée à l'ART, qui n'a pas augmenté en proportion de l'élargissement de ses missions depuis 2015, le second visant à renforcer l'équipe dédiée aux trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'État est autorité organisatrice, conformément à une recommandation du rapport d'évaluation de MM. Valence et Maquet.

M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis (*Affaires maritimes*). La France est une grande puissance maritime. Avec ses 10,2 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), dont 97 % situés outre-mer, elle possède le deuxième domaine maritime mondial derrière les États-Unis. Il nous revient dès lors de jouer un rôle majeur pour relever les défis de la transition écologique et affronter les questions stratégiques, sociales et économiques posées par cet espace. La stratégie nationale Mer et littoral, dont la mise au point s'achève, doit dessiner plus précisément les contours de nos politiques, ainsi que des moyens qui leur seront alloués.

Une partie des réponses se trouve dans le budget du programme 205, *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, qui finance l'action de l'État concernant la mer, les politiques marines, les navires et les ressources. Ce programme comprend les crédits de la politique de sûreté et de sécurité maritimes civiles, la régulation sociale de l'emploi maritime – avec la formation, l'hygiène, la santé, les conditions de travail –, le soutien à la qualité et au développement du pavillon français, la participation à la protection de l'environnement marin et littoral, la politique des pêches maritimes, de l'aquaculture... Il faut lui adjoindre l'action 43 du programme 203, *Ports*, qui représente 2,1 % des crédits consacrés à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes.

Je me concentrerai sur la surveillance et la sûreté maritimes et sur la formation.

Les autorisations d'engagement du programme 205 s'élèvent à près de 300 millions d'euros, une hausse significative de près de 22 % par rapport à l'an dernier. Les crédits de paiement sont en hausse de 14 %, soit 34 millions d'euros supplémentaires. Toutes les actions sont concernées. Je me félicite de ces orientations qui permettront de financer un dispositif d'exonération de charges, l'acquisition d'un nouveau patrouilleur hauturier des affaires maritimes, la création d'un guichet maritime et portuaire, la gratification des périodes de formation en milieu professionnel ou encore les projets retenus dans le cadre du fonds d'intervention maritime.

Près de 5 millions d'euros sont consacrés au suivi des ressources halieutiques. C'est indispensable pour le bon accompagnement de nos marins pêcheurs dans le cadre des négociations sur les quotas qui se tiennent à Bruxelles chaque fin d'année. Sans données scientifiques sérieuses et objectives, un outil qui n'existe pas vraiment aujourd'hui, la pêche sert malheureusement régulièrement de variable d'ajustement. Il y va pourtant de la survie de ces activités essentielles à notre souveraineté alimentaire, maillons forts de l'économie de nos territoires et dont les ports ont façonné nos paysages.

Je redis mon souhait que la réunion annuelle européenne décide de taux admissibles de captures et de quotas pluriannuels, comme la France en fait la demande depuis plusieurs années.

J'en viens à l'action 43 du programme 203. Elle finance essentiellement le dragage des grands ports maritimes. Bien qu'en légère baisse de 2 % cette année, elle demeure à un niveau très satisfaisant de 92,5 millions d'euros.

Mon avis comportera deux parties thématiques.

La première concerne la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). À la suite du terrible accident de 2019 aux Sables-d'Olonne, dans ma circonscription, l'État a porté sa subvention à 10,5 millions d'euros. En 2022, le budget de la SNSM s'élevait à 63,5 millions d'euros, dont 45,7 millions provenaient de collectes auprès du public – dons, legs, mécénat –, de la réalisation de prestations et de la vente de marchandises. Seul organisme agréé par l'État en qualité d'organisme de secours et de sauvetage en mer, la SNSM a reçu des subventions de l'État et des collectivités territoriales pour 17,7 millions d'euros. J'ai auditionné le président de la SNSM, M. Emmanuel de Oliveira, et les présidents de deux stations locales : la subvention de l'État semble être à la hauteur des besoins, même si la vigilance est de mise face à l'inflation. La trésorerie de l'association est à un niveau record, mais de lourds investissements l'attendent. En raison de la volatilité de la principale source de financement,

le président de Oliveira a insisté sur l'importance du fléchage d'une partie de la taxe annuelle sur les engins maritimes de plaisance comme sur celle de la taxe sur l'éolien en mer.

Pour pérenniser le modèle unique de la SNSM, auquel nous sommes tous très attachés, nous devons porter attention à trois sujets.

Le premier, c'est le bénévolat : avec près de 9 000 bénévoles, dont 5 000 embarqués, pour 120 salariés, la crise du bénévolat pourrait l'affecter à court terme, et ce malgré le développement du plan Cap 2030, qui va dans le bon sens.

Le deuxième, c'est la surveillance des plages : la SNSM est le partenaire indispensable des communes. En 2022, 139 collectivités territoriales ont employé des nageurs-sauveteurs de l'association pour assurer cette mission. Le retrait annoncé des CRS de 236 postes de surveillance des plages en raison de l'organisation des Jeux olympiques en 2024 inquiète.

Le troisième, peut-être le plus alarmant, c'est le renouvellement de la flotte – ou plus exactement l'impasse dans laquelle se trouve l'association sur ce dossier. La SNSM dispose d'une flotte de 781 embarcations de sauvetage et de formation, dont 339 canots, vedettes et semi-rigides pour le sauvetage en mer. Or, comme le soulignait un rapport sénatorial en 2019, la flotte a vieilli et doit être renouvelée. Concrètement, 11 des canots tous temps parmi les 41 dont dispose la SNSM, et 15 vedettes type V2 parmi les 69 de la flotte atteignent les trente ans ; le reste de la flotte des canots tous temps franchit le cap des trois décennies entre 2021 et 2023. La SNSM a donc lancé le programme Nouvelle flotte, visant à fournir 140 navires neufs sur dix ans aux stations dont les canots et vedettes arriveraient à leur âge limite. Un contrat a été passé il y a quatre ans avec le chantier naval Couach, en collaboration avec le cabinet d'architecture Barreau-Neuman ; pourtant, aucun des navires commandés n'a été livré en état immédiatement opérationnel sur l'eau. Je m'inquiète vivement de cette situation de nature à mettre en difficulté l'association : elle amplifie l'incompréhension voire la défiance sur le terrain et envenime les relations entre le siège et les stations locales.

Concernant enfin la formation maritime, elle est principalement assurée par les douze lycées professionnels maritimes et l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui reçoivent environ 34 millions d'euros. Une grande partie de ces crédits va à l'ENSM : 25 millions pour charges de service public, essentiellement pour la masse salariale, et 2 millions pour atteindre l'objectif – fixé par le Président de la République – de doubler le nombre d'officiers de la marine marchande d'ici à 2027. Les personnes auditionnées ont estimé que, compte tenu des besoins en recrutement, ces subventions sont indispensables.

Concernant les lycées professionnels maritimes, ils reçoivent 4,6 millions d'euros, auxquels s'ajoute 1 million pour financer la gratification des périodes de stage mises en place dans le cadre de la réforme des lycées professionnels à la rentrée 2023. Je m'en réjouis. Ces lycées, qui préparent les élèves du CAP au BTS, présentent d'excellents taux de réussite aux examens, mais surtout un excellent taux d'insertion professionnel : 85 % des élèves trouvent un emploi dans les six mois suivant la fin de leur formation.

Les auditions ont cependant mis en lumière les difficultés de recrutement des professeurs, en particulier pour l'enseignement des matières techniques. J'ai donc déposé un amendement tendant à augmenter de 10 % les crédits alloués aux lycées professionnels maritimes.

Quelques mots enfin de la marche vers la décarbonation, qui se traduit concrètement dans la démarche France mer 2030, destinée à fédérer les secteurs public et privé pour atteindre l'objectif Navire zéro émission. Tous les segments de la flotte sont concernés : commerce, pêche, plaisance ; les activités à terre de construction, de fourniture énergétique, de *retrofitting* et de déconstruction sont également concernées. La France doit être pionnière, ambitieuse et innovante. Nous y veillerons.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis (*Transports aériens ; Contrôle et exploitation aériens*). Le trafic aérien a connu ces dernières années la plus grosse crise de son histoire. La pandémie de covid-19 et les restrictions qui l'ont accompagnée ont durablement endommagé la situation économique de l'écosystème du secteur aérien, qui ne devrait retrouver son niveau d'avant-crise qu'en 2024.

Le projet de budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* s'inscrit dans ce contexte. Les recettes pour 2024, qui dépendent largement du niveau de trafic, devraient progresser de 8 % par rapport à 2023, pour atteindre 2,4 milliards d'euros, hors emprunt.

La trajectoire de désendettement du budget annexe a été amorcée en 2023, et le niveau d'emprunt devrait continuer de se réduire. La dette restera toutefois élevée, puisqu'elle devrait atteindre 2,4 milliards d'euros à la fin de l'année 2024.

L'action de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) est marquée par trois priorités pour 2024 : le maintien de la trajectoire de désendettement amorcée en 2023 et qui doit se poursuivre jusqu'en 2027, voire au-delà ; une hausse des dépenses d'investissement afin de soutenir la modernisation de la navigation aérienne et de respecter les standards européens en matière d'environnement et de qualité du service rendu ; le financement du protocole social pour les années 2023 à 2027, afin d'accompagner la reprise du transport aérien dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et d'environnement.

Les transports aériens sont abordés sous l'angle de la critique, voire de la culpabilisation des voyageurs. L'aviation ne représente qu'environ 2,5 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales. Il est néanmoins nécessaire de réfléchir à la meilleure façon de réduire l'empreinte carbone de ce secteur et de l'aider à réaliser sa transition énergétique.

Il faut toutefois prendre aussi en compte le poids économique du secteur, les emplois qu'il représente et les liens qu'il tisse sur notre territoire. La France est une nation phare de l'aviation, dont l'excellence est reconnue dans le monde entier.

L'aviation civile, construction aéronautique incluse, contribue ainsi pour 4,3 % au PIB national. Avec une balance commerciale excédentaire de 22,8 milliards d'euros en 2022, l'aéronautique est toujours le premier contributeur positif à la balance commerciale française. Le groupe Airbus nous a indiqué qu'à la fin du mois d'août 2023, son carnet de commandes comprenait plus de 8 000 avions.

Cette filière représente plus de 320 000 emplois directs en France : son poids économique est majeur. Le groupe Air France-KLM est le premier employeur privé de la région Île-de-France. C'est un secteur qui recrute massivement, et demeurera un vivier d'emplois dans les années à venir.

Par ailleurs, l'avion est également un outil majeur pour relier les territoires à des prix abordables pour les usagers, alors que les prix des billets de train sont souvent excessifs. La

desserte de certains territoires enclavés ou insulaires – les outre-mer, la Corse ou certaines destinations métropolitaines comme Aurillac, Carcassonne, Perpignan ou Pau – repose largement sur l’avion.

Le secteur des transports aériens représente donc un actif stratégique pour la souveraineté française : il faut le préserver et l’accompagner vers la transition énergétique. Les acteurs du secteur sont déjà très engagés dans le processus de décarbonation.

Beaucoup de compagnies aériennes investissent ainsi des sommes importantes dans le renouvellement de leurs flottes. Le groupe Air France-KLM nous a indiqué investir 1 milliard d’euros par an dans le renouvellement de sa flotte, et 500 millions d’euros par an dans celle de Transavia. L’investissement va aussi à la recherche et développement, dans le but de construire un avion totalement décarboné : Airbus a ainsi investi plus de 3 milliards d’euros en 2022 dans la recherche sur la décarbonation de ses aéronefs, et le montant sera encore supérieur en 2023.

Sur le plan des carburants d’aviation durables (SAF), les compagnies aériennes sont aussi très engagées. Air France va au-delà du mandat d’incorporation obligatoire de SAF de 6 % fixé par le règlement européen, et intégrera dès 2030 10 % de SAF dans les réservoirs de ses avions. Cela représente un surcoût conséquent, estimé à 1,4 milliard d’euros.

Les trajectoires de vol sont de plus en plus souvent optimisées pour réduire les émissions. La DGAC modernise en ce sens ses systèmes de navigation aérienne. La décarbonation des opérations au sol est aussi un levier important : le groupe Aéroports de la Côte d’Azur nous a par exemple expliqué avoir électrifié toutes ses opérations au sol.

Il paraît donc indispensable de développer une vraie filière française de SAF, inexistante aujourd’hui : les compagnies aériennes vont se fournir à l’étranger. L’investissement actuel dans le développement de la filière est largement insuffisant, y compris en prenant en compte l’enveloppe de 200 millions d’euros récemment annoncée. Le levier des SAF étant le plus prometteur à court terme pour décarboner l’aviation, il est nécessaire de réduire le coût de ces carburants, aujourd’hui trois à cinq fois supérieur à celui du kérosène, et de simplifier les procédures administratives pour mettre en place les infrastructures nécessaires au ravitaillement en SAF dans les aéroports. Enfin, les carburants durables étant convoités par de nombreux secteurs économiques, nous devons nous assurer que l’aviation se verra garantir une quantité suffisante pour réaliser sa transition énergétique.

Le renouvellement des flottes aériennes est également une piste à encourager, qui doit être soutenue financièrement par l’État. D’une génération à l’autre d’appareils, les gains en carburant et donc en émission de CO₂ peuvent être de 15 % à 25 %, et jusqu’à 30 % pour la prochaine génération. Or, seulement 25 % de la flotte mondiale actuellement en service est de dernière génération : le renouvellement des flottes coûte très cher.

Enfin, il me semble indispensable de ne pas pénaliser le secteur avec davantage de taxes ou d’obligations et d’harmoniser la législation en vigueur à l’échelle internationale. Les taxes qui pèsent directement ou indirectement sur les compagnies aériennes diminuent leur trésorerie, rendant difficile l’achat de nouveaux appareils plus propres. Toute nouvelle taxe ou tout surcoût pour les acteurs du transport aérien revient en réalité à réduire leur capacité d’investissement dans la décarbonation.

De plus, le transport aérien est, par définition, une industrie mondiale, et le prix est déterminant dans le choix des clients. Les taxes étant le plus souvent répercutées sur le prix des billets d'avion, elles nuisent à la compétitivité du secteur aérien français, en introduisant une distorsion de concurrence vis-à-vis des acteurs étrangers.

Ainsi, l'obligation d'incorporer un certain pourcentage de SAF dans les réservoirs des avions ne s'applique qu'aux vols au départ ou à l'arrivée de l'Union européenne. Cela induit un surcoût sur les billets d'avion concernés, ce qui conduira inévitablement les passagers à choisir des vols passant par des aéroports situés en dehors de l'Union européenne, comme Istanbul ou Dubaï.

Le projet de loi de finances pour 2024 prévoit l'instauration d'une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Les acteurs du secteur sont unanimes pour estimer que ce coût supplémentaire sera répercuté sur les tarifs proposés par les aéroports aux compagnies aériennes, et donc sur le prix des billets. Les compagnies privilégieront l'ouverture de lignes desservant des aéroports étrangers, qui proposent des tarifs moins élevés, au détriment des aéroports français. Ainsi, l'aéroport de Milan-Linate pourrait être privilégié par rapport à celui de Nice-Côte d'Azur, première destination française après les aéroports de Paris. Cette situation est dommageable tant sur le plan économique qu'environnemental, puisqu'elle ne permet pas de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, mais pousse seulement à les déplacer. Il est donc nécessaire de s'assurer à tout le moins que tous les acteurs du secteur jouent selon les mêmes règles et de ne pas désavantager les entreprises françaises, ce qui pourrait leur faire perdre leur position de leader technologique et stratégique.

Il semble important de ne pas tenir un discours incohérent qui d'une part, pousserait les acteurs du transport aérien à se décarboner et d'autre part, les pénaliserait économiquement, à la fois en introduisant des distorsions de concurrence vis-à-vis de leurs concurrents étrangers et en réduisant leur capacité d'investissement.

Taxer le secteur aérien pourrait être contre-productif et pousser les voyageurs à se reporter vers des plateformes de correspondance situées à l'étranger, voire vers leur voiture, faute de billets de train abordables.

Il est plus que jamais nécessaire de travailler avec le secteur aérien et non pas contre lui.

Un dernier mot, car je viens tout juste d'apprendre une nouvelle choquante. Lorsque nous avons auditionné Air France, le 3 octobre, nous avons longuement évoqué la ligne Paris-Orly-Nice, l'une de celles qui ne sont pas concurrencées par le train – une heure dix de vol contre cinq heures trois quarts en train, quand il n'y a pas de retard, ce qui est de plus en plus rare. Or, la présidente d'Air France-KLM, Mme Anne-Marie Couderc, vient d'annoncer la fermeture de cette ligne, alors qu'il n'en a été question à aucun moment lors de l'audition. Je suis stupéfaite de ce manque de transparence.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Damien Adam (RE). Ce budget 2024 intervient à un moment marquant en matière de transition : celui de la mise en œuvre de la planification écologique. Pour la première fois, nous avons travaillé, sous l'impulsion du Président de la République et avec la

majorité présidentielle, à une véritable planification en identifiant cinquante-deux leviers d'action qui nous permettront d'accélérer la transition et de respecter nos objectifs climatiques pour 2030 ; nous y avons intégré les dimensions de biodiversité, de limitation des ressources, d'adaptation ainsi que le sujet de la santé. Cette planification se traduit concrètement, dans le budget de la transition écologique pour 2024, par une hausse inédite de 7 milliards d'euros, soit 21 %, et même de 10 milliards en crédits de paiement. Cette augmentation s'inscrit dans la trajectoire proposée par le rapport Pisani-Ferry, l'objectif étant d'atteindre, d'ici à 2030, 67 milliards d'euros de moyens supplémentaires issus du public – État et collectivités – et du privé.

S'agissant des transports terrestre et fluvial, les députés du groupe Renaissance saluent l'augmentation du budget de 12 % proposée par le Gouvernement. Mais concrètement, que veulent les Français en matière de transports ? C'est à cette question que nous devons répondre ce soir en examinant les crédits relatifs aux transports et aux mobilités. Pour ma part, lorsque j'écoute les Français, j'entends trois priorités.

Tout d'abord, priorité doit être donnée au ferroviaire. Les Français souhaitent avant tout avoir des trains à l'heure. Cela nécessite notamment d'entretenir et de régénérer les rails, les aiguillages et les caténaires : nous y consacrerons 300 millions d'euros l'année prochaine. Il convient également de développer l'offre de fret et les trains de nuit : pour ce faire, une enveloppe de 400 millions est prévue en 2024. Il faut enfin développer l'offre de transport de voyageurs afin que nos concitoyens puissent se passer de leur voiture individuelle dans les nombreux territoires pouvant être reliés par des réseaux ferrés. Je pense notamment aux Serm, que Mme Brulebois a cités tout à l'heure et dont le développement doit beaucoup à l'adoption d'une proposition de loi de notre président Jean-Marc Zulesi. Nous avons prévu 700 à 800 millions d'euros, intégrés dans les CPER, pour poursuivre cette dynamique.

La deuxième priorité des Français est évidemment la route, qui restera toujours indispensable même si nous faisons le maximum en faveur des autres vecteurs de transport. Il convient en premier lieu de développer le vélo, auquel 250 millions seront dédiés l'année prochaine. Nous devons également changer les véhicules et les motorisations : nous y consacrerons 200 millions, qui serviront notamment à développer la prime à la conversion ainsi que l'offre de véhicules à 100 euros par mois qui sera proposée dès l'année prochaine. Permettez-moi à ce titre de mettre en avant Citroën, qui vient d'annoncer que son nouveau véhicule électrique, la ë-C3, sera proposé à moins de 20 000 euros, hors bonus, dans les prochains mois. Enfin, nous aurons évidemment besoin de nouvelles infrastructures : c'est tout le sens du financement accordé à l'Afit France, l'agence chargée de la construction de nouvelles routes, dont les moyens n'augmenteront cependant pas l'année prochaine.

La troisième priorité des Français concerne le transport aérien. Il s'agit tout d'abord de désenclaver les territoires qui n'ont pas la chance d'être reliés à Paris ou aux autres grandes villes de notre pays par des lignes ferroviaires : nous y avons consacré des moyens ces dernières années et nous continuerons de le faire en 2024. Un autre enjeu est celui de la décarbonation du secteur aérien : nous devons favoriser le développement de carburants d'aviation durables, auxquels nous dédions 200 millions d'euros, ainsi que les innovations technologiques qui permettront aux avions de devenir plus verts et plus respectueux de la planète. Madame Masson, consacrer de l'argent public au renouvellement des flottes n'aurait aucun impact en termes de décarbonation à l'échelle mondiale : les avions ne seraient pas détruits, ils seraient simplement transférés dans d'autres régions du monde. Ce serait donc une mauvaise politique, une mauvaise dépense publique.

Ce budget illustre donc notre responsabilité en matière de transition écologique : les 40 milliards d'euros engagés l'année prochaine en ce sens sont ceux de la cohérence. Avec ce budget historique, la majorité présidentielle prouve une nouvelle fois son engagement en faveur de la décarbonation des transports. J'appelle l'ensemble des groupes à soutenir cet effort en votant ces crédits.

M. Daniel Grenon (RN). Le projet de loi de finances pour 2024 prévoit 7 milliards d'euros consacrés aux transports, répartis entre le ministère de la transition écologique et celui de la transition énergétique.

Il est absolument nécessaire d'augmenter le budget de l'Afit France pour assurer l'entretien des voies ferroviaires et navigables existantes.

Différents acteurs du secteur ferroviaire ont estimé à 3 milliards d'euros le montant nécessaire au maintien en l'état des voies existantes. Mon collègue Matthieu Marchio a donc déposé un amendement visant à augmenter l'effort budgétaire pour la rénovation du réseau actuel : je ne doute pas qu'il sera accueilli avec toute la bienveillance et l'attention qu'il mérite et qu'il sera adopté. Le retard accumulé est énorme et les chantiers colossaux. En outre, la ruralité est trop souvent la grande oubliée de vos politiques.

Nous regrettons aussi le peu d'efforts que vous consentez en faveur du transport fluvial, qui reste sous-développé. J'ai alerté le ministre de la transition écologique sur l'état des voies navigables. Sur les 8 500 à 10 000 kilomètres de voies que compte notre pays, seuls 5 000 sont véritablement exploitables, car le manque d'entretien favorise la prolifération de plantes aquatiques qui empêchent la navigation.

Si nous pouvons nous satisfaire de l'augmentation des budgets, la répartition des enveloppes nous laisse toutefois dubitatifs. S'agissant par exemple de la Société du Grand Paris (SGP), l'équilibre entre budget d'investissement et ressources humaines n'est pas cohérent. Certes, il faut consacrer des crédits à ce projet, mais il faut aussi prévoir les moyens humains qui permettront de le réaliser. Les représentants de la SGP que nous avons auditionnés ont eux-mêmes reconnu que le manque de moyens humains poserait des difficultés pour mener à bien plusieurs projets de façon simultanée.

Nous sommes fermement opposés à l'instauration d'une taxe sur les autoroutes et les grands aéroports. Dans un contexte d'inflation galopante, alors que les prix de l'énergie explosent – le litre d'essence a atteint la barre des 2 euros – et que ceux des matières premières sont encore très élevés, vous décidez d'alourdir encore la facture des Français, pour des raisons idéologiques. Les concessionnaires comme Vinci et ceux des grands aéroports ont déjà prévu de répercuter, à plus ou moins long terme, cette charge sur le tarif des péages et le prix des billets d'avion : les Français seront donc les seuls pénalisés par cette taxe.

Du reste, le report modal qu'elle est censée favoriser est une vue de l'esprit. Ainsi, elle ne concernera que les vols long-courriers : je suis très curieux de voir comment vous expliquerez aux voyageurs embarquant dans un vol Paris-New York qu'ils devraient se reporter sur le train !

Pour ce qui est des péages, les Français qui empruntent tous les jours l'autoroute ne le font pas pour partir en vacances mais pour aller travailler : s'ils prennent la voiture, c'est par obligation, pas par choix. Les contrats de concession autoroutière ont été tellement mal négociés par vos prédécesseurs que nous n'avons aucun moyen d'empêcher les sociétés

concessionnaires de répercuter la taxe sur les usagers. Ces contrats arriveront bientôt à terme : les Français attendent que vous fassiez preuve de fermeté et que vous les protégiez des abus des sociétés autoroutières.

Nous accueillons favorablement l'augmentation de 1 million d'euros des subventions dédiées à l'Autorité de régulation des transports (ART). Après des années sans hausse, cette progression devra se poursuivre dans les années à venir afin que l'ART soit en mesure de relever les défis de la renégociation des contrats de concession d'autoroute et de la libéralisation des transports ferroviaires. Son expertise permet à l'État de faire chaque année de très nombreuses économies, ce qui rentabilise largement les dépenses votées en sa faveur.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Nous voici de nouveau réunis pour débattre du budget de l'État. L'an dernier, nos discussions s'étaient soldées par un échec, du fait de la prévalence de logiques partisans et de la volonté de contrôle absolu des débats de la minorité présidentielle. J'espère qu'il en sera autrement cette année, tant l'urgence est palpable. Mais je ne me fais pas d'illusions car les passages en force sont devenus courants dans le fonctionnement de notre assemblée.

Alors que l'année 2023 est en passe d'être la plus chaude jamais enregistrée à l'échelle planétaire, les transports représentent un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Nous devons faire mieux, nous pouvons faire mieux. Mais pour cela, il faut commencer par reconnaître nos erreurs et prendre des décisions fortes quant à l'avenir des transports.

Dans un premier temps, il est urgent de revenir sur la libéralisation de Fret SNCF, qui constitue un massacre social et une véritable faute en matière d'environnement et de souveraineté. Depuis l'ouverture à la concurrence, 2 millions de camions supplémentaires circulent chaque année sur nos routes, alors que 25 % des émissions liées aux transports sont directement imputables à ces véhicules. Le saccage d'une telle entreprise publique et le transfert des tronçons les plus rentables, comme Rungis-Perpignan, à ses concurrents privés témoignent d'une absence de vision de long terme.

Aucun système ferroviaire de transport de marchandises au monde n'est rentable car le rail est en concurrence directe avec la route sans qu'aucune externalité ne soit prise en compte. Les 40 000 morts par an imputables au mode routier, le manque de visibilité économique, la congestion et l'entretien du réseau routier sont pourtant bien des charges publiques.

Il est donc urgent de subventionner massivement le transport ferroviaire. Surtout, il faut faire fléchir Bruxelles à ce sujet. L'Allemagne subventionne bien sa branche de fret privé par le biais de son pôle public ferroviaire... Jamais il ne lui serait venu à l'idée de céder gratuitement son outil de production ! Cela lui réussit bien : la part modale du fret ferroviaire est de 18 % pour le transport de marchandises. Ce n'est donc vraiment pas le moment de couper les vivres à Fret SNCF.

De même, il faut en finir avec la politique du tout-routier. Pour nombre de nos concitoyens vivant dans des territoires ruraux enclavés, la voiture est certes le seul moyen de déplacement possible, mais ce n'est pas la construction d'autoroutes payantes et d'axes nouveaux à tout va qui améliorera leur mobilité. En effet, les prix de l'énergie augmentent : ceux du diesel et du sans-plomb ont subi depuis 2020 une hausse de 40 %, aux deux tiers imputable aux superprofits des distributeurs. Ainsi, 13,3 millions de Français sont en « précarité mobilité » ; au vu de l'inflation, combien seront-ils demain ? Verra-t-on de jolies

routes désertes, construites selon un modèle économique qui ne tient pas, et des Français sans solution de mobilité ? C'est toute l'économie qui en pâtira.

Les transports en commun et le réseau ferroviaire ne sont pas à la hauteur de ce que l'on pourrait attendre de la France, le pays des chemins de fer. En témoigne le niveau d'acceptation des zones à faibles émissions (ZFE), qui suscitent un tollé dans l'ensemble du territoire. Seuls 14 % des Français y sont favorables – mais 67 % de nos concitoyens disposant d'un moyen de mobilité efficace autre que la voiture individuelle soutiennent cette mesure. Vous mettez encore une fois la charrue avant les bœufs : d'abord des ZFE et des amendes de 68 euros pour ceux qui n'ont pas de véhicule récent, ensuite – dans dix ans peut-être – des RER métropolitains. Il faut donc interrompre le déploiement des ZFE et donner la priorité, par des investissements majeurs, au développement des réseaux ferrés dans toutes les métropoles et, surtout, vers les zones périurbaines. Il faut également remettre en état les petites lignes ferroviaires abandonnées et garantir un service public de la mobilité pour tous les habitants des territoires ruraux et périurbains.

J'aimerais enfin dire quelques mots au sujet des 12 millions de Français en situation de handicap. L'accessibilité reste le maillon faible de toutes les politiques de mobilité, tous moyens de transport confondus. Moins de 10 % des gares sont accessibles, le mobilier urbain comme les trottoirs ne permettent pas de se déplacer convenablement, et les Serm ne visent pas l'efficacité d'accès mais uniquement une meilleure accessibilité – mieux que 10 %, donc... Quel progrès !

Pour des raisons tant sociales qu'environnementales et de souveraineté, il est donc urgent de mener une politique des transports ambitieuse. Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une hausse de 12 % du budget alloué. Il nous faut penser réellement les mobilités de demain, pour toutes et pour tous.

M. Jean-Pierre Taite (LR). Dans la droite ligne du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, l'avis sur les crédits relatifs aux transports terrestres rappelle l'impérieuse nécessité de réinvestir dans le ferroviaire. Avec un réseau dont l'âge moyen dépasse vingt-huit ans – contre vingt-et-un ans en Allemagne –, la France est le mauvais élève de l'Europe. Le maintien du niveau actuel d'investissements conduirait à la perte d'un quart du trafic en 2042, malgré des surcoûts d'entretien d'environ 20 %.

Le Gouvernement avait annoncé un plan séduisant de 100 milliards d'euros supplémentaires pour le rail d'ici à 2040. Votre rapport nous apprend malheureusement qu'il ne bénéficiera d'aucun financement nouveau. Vous le dites vous-même, les modalités de financement de ces investissements restent méconnues et même absentes du PLF pour 2024 : la trajectoire budgétaire continuera de reposer exclusivement sur les fonds de SNCF Réseau, à savoir les recettes des péages ferroviaires, sans concours public supplémentaire dédié. Pire, les 300 premiers millions d'euros promis pour la modernisation et la régénération du réseau en 2024 viendront d'un abondement supplémentaire du fonds de concours du groupe SNCF : ce n'est donc pas l'État, mais des ressources internes à la SNCF qui financeront le plan du Gouvernement. Nous vous rejoignons lorsque vous affirmez courageusement qu'il faudra mobiliser des concours publics supplémentaires pour respecter la trajectoire d'investissement en faveur du réseau ferré annoncée par la Première ministre. Il est d'ailleurs déplorable que cette relance hésitante du ferroviaire entraîne un gel des crédits destinés aux infrastructures routières, alors que le plan Vélo bénéficiera d'une enveloppe de 2 milliards d'euros d'ici à la fin du quinquennat.

Alors que la plupart des recettes de l'AFIT France proviennent de la route, à travers les taxes sur les carburants et sur les autoroutes, elles ne profitent que très peu à ce mode de transport qui est pourtant le plus utilisé par les Français. En divisant par deux les crédits prévus au titre des futurs CPER, en n'augmentant plus les dépenses ou en les limitant à un entretien de plus en plus catastrophique, le Gouvernement assume pleinement l'abandon du réseau national. Certes, nous voulons encourager le ferroviaire, mais celui-ci ne remplacera jamais la route, malgré les milliards investis. C'est par la route que continueront de se faire 80 % des déplacements des Français, et pour longtemps encore. Ne la sacrifions pas !

Le soutien aux modes de mobilité décarbonés serait sain s'il ne se faisait pas au détriment de moyens de déplacement tout aussi utiles, comme peut-être l'avion. Comme vous, madame Masson, nous considérons que le secteur aérien est injustement décrié au regard de son poids réel dans les émissions de CO₂ et de ses atouts, tant pour notre économie que pour les usagers. Même The Shift Project, que pilote le grand pourfendeur de l'aérien Jean-Marc Jancovici, reconnaît que l'offre ferroviaire n'est pas toujours suffisante pour proposer un autre choix que l'avion vers certaines destinations. Interdire ou limiter l'aviation reviendrait à priver des territoires entiers de tout espoir de désenclavement et de développement économique.

Au-delà des incertitudes juridiques qui pèsent sur elle, la nouvelle taxe sur les infrastructures de transport de longue distance sera forcément répercutée sur les clients. Elle obérera la capacité du secteur à investir pour sa décarbonation. Pire : elle créera une distorsion de concurrence au détriment des acteurs français et au profit d'opérateurs *low cost* étrangers privilégiant les plateformes secondaires. En voulant punir l'aérien, on déplacera les émissions hors du pays au lieu de les éradiquer. Arrêtons de taxer le secteur aérien en suivant la seule logique du rendement ; privilégions une fiscalité plus incitative fondée sur le principe pollueur-payeur, qui récompenserait les compagnies qui renouvellent leur flotte et utilisent des carburants durables, sources d'innovation et de maintien de compétitivité pour ce secteur économique essentiel.

S'il continue d'alourdir la fiscalité pour tenter de relever le pari perdu d'avance de doubler la part modale du rail et des transports collectifs d'ici à 2030, le Gouvernement risque malheureusement de nous faire rater à la fois le train, la route et l'avion. Sur la route, dans les airs ou en mer, il manque des moyens de mobilité qui inciteraient vraiment à la décarbonation. Nous nous félicitons de l'inscription de crédits visant à préserver la compétitivité du pavillon français assailli par le dumping déloyal des compagnies étrangères, mais les carburants verts susceptibles de remplacer le fioul lourd sont-ils produits en quantité suffisante ? L'investissement dans la recherche de solutions industrielles est-il utile en l'absence de soutien public pour l'amorcer ? Dans les secteurs maritime et aérien, c'est l'existence de solutions technologiques approuvées, à des coûts abordables, ainsi que l'adoption d'une fiscalité incitative ne dégradant pas la compétitivité de nos filières qui conditionneront la réussite de la transition.

M. Jimmy Pahun (Dem). Nous nous félicitons des moyens donnés au ferroviaire et des efforts réalisés en matière de transport aérien, s'agissant notamment des nouvelles motorisations. Cependant, si ces avancées se combinent à un triplement du nombre d'avions dans le ciel, la consommation totale de carburant restera inchangée.

Permettez-moi de concentrer mon intervention sur le budget des affaires maritimes. Vous l'avez dit, la France est une grande nation maritime. Nous en reparlerons en 2025 à

l'occasion de la conférence des Nations Unies sur les océans, l'Unoc, pour soutenir la réalisation de l'objectif de développement durable n° 14.

Nous devons travailler à la concrétisation de trois beaux projets. Le premier est la ratification du traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine (BBNJ) signé à New York l'été dernier. En outre, nous devons continuer les négociations en vue de définir des aires marines protégées. Il est question de classer 30 % des écosystèmes en aires protégées, dont 10 % sous protection forte. Il faudrait aussi réfléchir à la création de zones de cantonnement, où l'on ne ferait rien afin de laisser la nature reprendre ses droits ; ces zones deviendraient, en quelque sorte, des nurseries pour la pêche.

Vous avez évoqué la stratégie nationale pour la mer et le littoral ; cela m'a fait penser à notre objectif de produire 40 gigawatts d'électricité grâce à l'éolien en mer d'ici à 2050. C'est en effet en mer que la production d'énergie éolienne est la plus performante, parce qu'il y a 30 % de vent en plus et que les parcs éoliens peuvent être éloignés des côtes. Je suis persuadé que le dialogue entre les pêcheurs, la marine nationale, les acteurs du trafic maritime et les plaisanciers permettra de trouver les zones où l'implantation d'éoliennes offshore affectera le moins les activités des uns et des autres. Par ailleurs, il conviendra peut-être de regrouper les parcs éoliens : il ne sert à rien d'en avoir vingt ou trente alors que quinze, seize ou dix-sept parcs plus compacts suffiraient.

Vous avez aussi parlé de la rénovation de la flotte de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), qui est effectivement nécessaire. Il est regrettable que ces rénovations soient toujours décidées après une catastrophe : sauf erreur de ma part, la dernière a eu lieu en 1986, après le drame de l'Aber Wrac'h, et nous sommes maintenant encore marqués par le naufrage d'un canot de la SNSM aux Sables-d'Olonne. Le chantier dont il a été question tout à l'heure a du mal à démarrer : nous devons donc encourager une véritable planification de la rénovation des navires.

J'en viens au sujet de la formation. Vous avez évoqué l'objectif de doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés d'ici à 2027 : un colloque organisé par l'École nationale supérieure maritime (ENSM) se tiendra justement la semaine prochaine au Havre afin d'inciter des jeunes à découvrir les métiers de la mer. Je remarque que les professeurs sont parfois d'anciens marins. Le métier de marin, en particulier de marin pêcheur, paie bien mais est très difficile ; aussi ceux qui l'ont choisi pour vite et bien gagner leur vie peuvent-ils ressentir, vers 40 ou 45 ans, une certaine fatigue due au travail, aux nuits, aux marées. C'est alors qu'ils sont les bienvenus dans les lycées maritimes, où ils peuvent apporter leur expertise.

S'il y a un secteur où la décarbonation est en cours, c'est bien celui de la marine commerciale. De plus en plus de navires fonctionnent au gaz naturel liquéfié (GNL). Par ailleurs, de nombreux projets de navigation à la voile sont en train d'être élaborés. Je vous invite par exemple à vous intéresser au projet Canopée, dont j'ai parlé tout à l'heure à M. le ministre délégué chargé des transports : il est fantastique de voir ce bateau lourd naviguer à près de 20 kilomètres à l'heure en n'utilisant que sa voile. Les autres navires doivent peut-être consommer moins de gaz, ralentir leur vitesse et accepter de rester une nuit de plus en mer. La décarbonation sera probablement plus difficile dans le secteur de la pêche, où les bateaux ont besoin de beaucoup de puissance.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Avec 30 % des émissions de gaz à effet de serre, les transports sont au cœur des préoccupations de la transition écologique. Nous devons faire

montre d'ambition et, dans cette optique, je me félicite de l'enveloppe de 13,3 milliards d'euros qui y est consacrée, en hausse de 1,5 milliard et de 12 % par rapport à 2023, et de 30 % par rapport à 2022. La ventilation des crédits est la suivante : 8 milliards pour les mobilités vertes, 2 milliards pour le verdissement de l'aérien et près de 2 milliards pour la modernisation du réseau routier. En outre, nous nous félicitons que le ferroviaire soit une priorité car celui-ci représente la meilleure alternative à la route.

Un soutien supplémentaire de 700 millions d'euros sera octroyé aux infrastructures, comprenant, entre autres, des investissements pour les trains du quotidien, les trains d'équilibre du territoire (TET) et les treize projets déjà décidés, qui bénéficient de 800 millions destinés notamment à financer les études de phase des services express régionaux métropolitains. Néanmoins, nos compatriotes continueront d'emprunter leur voiture et nous devons les accompagner dans leur transition vers une mobilité plus propre et plus durable : je me félicite, à ce titre, du renforcement du bonus écologique pour les véhicules verts et des installations des bornes rechargeables, qui participeront à la modernisation du réseau routier. Il nous faut également décarboner des mobilités qui émettent trop de gaz à effet de serre : ainsi, 1,5 milliard d'euros seront investis pour développer, moderniser et décarboner le transport aérien. Enfin, le budget renforce le plan Vélo pour les mobilités du quotidien et de proximité.

Vous l'avez bien compris, ce budget répond aux ambitions que nous nous sommes fixées ; pour certains, nous n'allons pas assez vite, mais nous devons respecter la population en l'accompagnant ; pour d'autres, au contraire, nous allons trop loin, mais ces critiques en viennent à dénier la réalité du changement climatique.

M. Gérard Leseul (SOC). Le programme 203 revêt une importance particulière cette année, dans la mesure où nous devons amorcer un virage en faveur des mobilités décarbonées pour répondre aux urgences environnementales et aux attentes des Français.

Je rappelle les mots de notre Première ministre, le 24 février dernier : « *C'est à partir du scénario de planification écologique du Conseil d'orientation des infrastructures que nous conduirons nos échanges avec les collectivités. C'est grâce à ces orientations que nous construirons, d'ici l'été, la déclinaison opérationnelle de notre plan d'avenir pour les transports.* » Nous devrions trouver des éléments tangibles du plan de 100 milliards d'euros annoncé par la Première ministre et du lancement des services express régionaux métropolitains, pour lesquels les montants d'amorçage prévus semblent bien insuffisants ; en outre, des modalités de renforcement du versement mobilité auraient dû figurer dans ce PLF.

On le sait, les finances des collectivités locales sont extrêmement contraintes et ont besoin de ressources complémentaires. Cette année, les crédits du programme 203 *Infrastructures et services de transports* sont en hausse d'environ 6 %, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement. Cette progression, supérieure au taux d'inflation retenu de 4,9 %, n'est cependant pas spectaculaire ; les crédits mobilisés sont insuffisants pour tenir les engagements pris par Mme Borne. L'examen précis de l'action 41 *Ferroviaire* nous inquiète particulièrement.

Le COI recommande dans son rapport de faire passer l'effort de régénération du réseau financé par l'État de 2,8 milliards d'euros par an à 3,5, puis à 4,2, soit 1,4 milliard d'euros de plus d'ici à 2040. Cela permettrait de rajeunir les voies principales du réseau. Au total, il faudrait consacrer 20 milliards d'euros à cette tâche. Les besoins annuels de régénération estimés par SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 25 millions d'euros pour la

rénovation des grands halls accueillant des voyageurs, à un montant compris entre 40 et 50 millions pour les actifs transférés par SNCF Réseau – quais, abris filants, marquises, auvents, etc. –, à une somme comprise entre 50 et 60 millions pour les bâtiments historiques. Ces évaluations n’incluent pas les investissements nécessaires pour rendre les gares accessibles ou les retards exposant l’État à des poursuites. Selon le COI, il manque 500 millions d’euros de financement sur dix ans. Nous partageons les regrets qu’exprime le COI sur ce budget et nous demanderons, par voie d’amendement, des investissements supplémentaires dans le ferroviaire.

Nous souhaitons également instaurer un moratoire sur la fermeture des petites lignes, développer le fret ferroviaire et stabiliser les ressources de l’Afitf, elle qui se trouve dans une instabilité financière permanente ; cette situation est d’autant plus regrettable qu’elle est amenée à jouer un rôle de plus en plus grand dans le cadre du développement du ferroviaire mais également du fluvial et du vélo, comme alternatives à des mobilités plus polluantes. À ce titre, nous aurions aimé disposer d’informations sur la renégociation des contrats autoroutiers et trouver dans ce budget des éléments financiers issus de ces renégociations.

Nous attendons également des précisions sur l’offre de location de voitures à 100 euros, dont nous parlons depuis bientôt un an. Nous nourrissons les mêmes regrets pour les véhicules électriques, dont le reste à charge est beaucoup trop élevé pour nombre de nos concitoyens : nous attendions des engagements budgétaires dans ce domaine.

Enfin, le développement du transport ferroviaire mériterait l’instauration d’un abonnement climat, à l’instar du dispositif allemand : il s’agit du pass rail que nous vous proposons depuis plusieurs mois et que nous regrettons de ne pas voir dans le texte, d’autant que le déclenchement imminent du 49.3 rendra vaine toute amélioration du PLF en commission.

M. Nicolas Thierry (Écolo-NUPES). Malgré la « nouvelle donne ferroviaire » annoncée en fanfare, le Gouvernement et la majorité n’ont toujours pas compris l’urgence d’investir dans les trains du quotidien et continuent de gaspiller l’argent public dans de grands projets inutiles ou dans le développement d’infrastructures routières destructrices pour l’environnement.

Le train pollue soixante-cinq fois moins que l’avion, vingt-six fois moins que la voiture thermique et douze fois moins que la voiture électrique : il s’agit d’une alternative évidente dans laquelle nous devons investir. La France a pourtant accumulé les retards et dispose d’un réseau ferroviaire trois fois moins développé que celui de l’Allemagne. Après plusieurs décennies de sous-investissement, notre réseau est vieillissant – vingt-neuf ans contre dix-sept en moyenne en Europe – et l’un des moins empruntés avec des péages pourtant deux fois plus élevés que la moyenne européenne. En l’état actuel des investissements, il nous sera impossible d’atteindre les objectifs fixés dans la LOM.

La régénération du réseau nécessite entre 1 et 2 milliards d’euros supplémentaires par an, selon l’aveu même du ministre délégué M. Clément Beaune. Nous en sommes loin, et le rapport de Mme Brulebois souligne à raison que les modalités de financement des investissements supplémentaires annoncés en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire d’ici à la fin du quinquennat restent à déterminer et à programmer. Les membres du groupe Écologiste-NUPES appellent donc à accélérer ce chantier, afin d’augmenter fortement l’offre.

À cette priorité s'ajoute le besoin d'investir dans les petites lignes, le fret et les trains de nuit. La plupart des trains de nuit français ont été démantelés entre 2016 et 2017 : nous proposons d'investir 1,5 milliard d'euros pour construire un parc de matériels qui permettra, d'ici à 2030, le développement ambitieux d'un réseau de trains de nuit à travers la France et l'Europe.

Où est l'argent qui manque aux trains du quotidien ? Comme nous le dénonçons depuis des années, vous privilégiez les grands projets inutiles et routiers. Ce PLF offre deux exemples de cette politique. Le premier est le Charles-de-Gaulle (CDG) Express, qui bénéficie de 367 millions d'euros, soit quatre fois plus que le fonds destiné à accompagner la mobilité durable dans le plan France ruralités : les priorités du Gouvernement apparaissent clairement. Le projet CDG Express est celui d'une ligne inutile entre l'aéroport de Roissy et la gare de l'Est, destinée à des touristes fortunés : ce projet a reçu un avis accablant de l'Autorité environnementale. Toute ressemblance avec un autre projet actuellement contesté n'est pas fortuite : les mêmes causes produisent les mêmes effets, et vous reproduisez sans cesse les mêmes erreurs.

Le deuxième exemple est le maintien de l'investissement massif dans le routier, alors que les scientifiques nous alertent chaque jour sur la nécessité d'encourager le report modal. Le budget du Gouvernement prévoit d'augmenter les fonds de concours du développement routier de 114 millions d'euros, portant la dépense totale à près de 1 milliard d'euros pour le PLF pour 2024.

Il y a donc beaucoup d'argent disponible, mais celui-ci n'est pas investi là où il devrait l'être.

Enfin, le rapport de Mme Masson sur le transport aérien est désolant, tant ses recommandations se situent à l'opposé des conclusions scientifiques. On peut lire dans votre rapport que la transition énergétique de l'aérien doit passer par l'investissement massif dans les technologies de décarbonation plutôt que par la pénalisation du secteur et de ses usagers, ou encore que l'utilisation de carburants d'aviation durables constitue le levier le plus prometteur pour la décarbonation. J'espère qu'une majorité d'entre nous en a conscience, mais je préfère le répéter pour m'en assurer : la priorité des priorités pour décarboner le secteur aérien réside dans la réduction du trafic.

Pour conclure, je rappellerai les priorités des écologistes, qui sont également celles des scientifiques et des citoyens et qui devraient donc être les vôtres : mettre un coup d'arrêt aux nouveaux projets routiers et faire contribuer les géants autoroutiers à la transition écologique ; pénaliser l'avion par rapport au train et taxer le kérosène car les plus pauvres n'ont pas à payer pour les loisirs des plus riches ; sortir, au profit de tous, des grands projets inutiles comme le CGD Express, l'A69, le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ou la ligne entre Lyon et Turin, qui détournent l'argent public de la régénération et de la modernisation du réseau classique ; investir davantage dans le fret ferroviaire et fluvial ; rehausser l'ambition sur les petites lignes et les trains de nuit ; enfin, investir massivement dans la multimodalité et dans les infrastructures cyclables.

M. Guy Bricout (LIOT). Le principal défi des mobilités de demain réside dans la conciliation des enjeux sociaux, environnementaux et économiques. Il est donc plus que temps que les intentions gouvernementales soient suivies d'effet. Ce nouveau budget le permettra-t-il ? Sous couvert d'un verdissement sans précédent, les moyens sont-ils au rendez-vous ?

Nous notons quelques signaux positifs, puisque les crédits dévolus aux transports, en hausse de 13 % par rapport à l'année dernière, privilégient le ferroviaire à la route et à l'aérien. Nous saluons plusieurs avancées : l'augmentation de la prime à la conversion, le malus renforcé sur les voitures thermiques et une enveloppe de 200 millions d'euros pour l'installation de bornes de recharge. Ce verdissement affiché ne doit néanmoins pas faire oublier les trop nombreuses lacunes et incertitudes d'importance qui continuent de planer. Ainsi, l'augmentation des crédits en faveur du ferroviaire reste particulièrement faible compte tenu des multiples enjeux auxquels le secteur est confronté. Par ailleurs, la répartition des investissements entre secteurs et acteurs reste très floue.

Qui financera et à quel niveau la nouvelle donne ferroviaire de 100 milliards d'euros d'ici à 2040, annoncée par la Première ministre ? Le rapport du COI souligne que les crédits européens seront moins mobilisables entre 2024 et 2027 : ce budget en tient-il compte ? Quelle part des investissements prévus reviendra-t-elle au Serm ? Restera-t-il une part raisonnable pour régénérer l'ensemble du réseau existant, notamment celui des territoires les plus enclavés ? Si les Serm produisent de nouvelles inégalités territoriales, à quoi bon les déployer ?

Quid des futurs CPER ? Les régions attendent de l'État une mobilisation beaucoup plus importante pour les études, mais aussi pour les travaux sur les infrastructures. Si nous voulons produire un vrai choc d'offre en faveur du train et des mobilités décarbonées, l'État devra y prendre toute sa part.

Le Gouvernement s'est engagé à doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 : ce budget dégage-t-il les investissements nécessaires, notamment pour le renouvellement du matériel roulant ? L'alliance 4F – fret ferroviaire français du futur – a rappelé, à la suite du rapport du COI, la nécessité d'un plan d'investissement spécifiquement dédié au fret, qu'elle estime à 3,5 milliards d'euros ; elle a regretté que le fret ferroviaire apparaisse dilué dans le plan présenté par la Première ministre : force est de constater qu'il l'est tout autant dans ce budget.

Mes inquiétudes sont encore plus vives sur le sort réservé aux petites lignes et aux trains de nuit. Votre rapport indique que « la programmation détaillée des investissements supplémentaires annoncés par la Première ministre en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire à l'horizon 2037 reste méconnue et absente du présent projet de loi de finances pour 2024. » Encore une lacune inquiétante !

L'intermodalité constitue un autre pilier de nos transports de demain. Le secteur fluvial, notamment le canal Seine-Nord Europe, m'intéresse tout particulièrement. Dans son rapport, le COI a insisté sur la nécessité de boucler le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (Mageo) et de trouver les financements nécessaires à l'engagement des travaux entre 2023 et 2027. Le budget tient-il compte de cette priorité ? Je relève par ailleurs dans votre rapport que Voies navigables de France (VNF) s'inquiète des conséquences des coupes que l'établissement a subies dans ses moyens humains ces dernières années : pourra-t-il remplir les nombreuses missions qui lui sont confiées ?

Il n'y a pas lieu de stigmatiser le routier et l'aérien à tout-va. Ne nous cachons pas derrière notre petit doigt, notre pays a tellement sacrifié le rail ces dernières décennies que beaucoup de nos concitoyens n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture quotidiennement pour aller travailler, pour emmener leurs enfants à l'école, pour se faire soigner, etc. Par ailleurs, votre rapport rappelle, s'il en était besoin, que l'aérien demeure le seul moyen de

désenclaver de nombreux territoires de notre pays, tels que la Corse, l'outre-mer ou certaines villes comme Aurillac, Perpignan ou Pau. Vous soulignez fort justement que l'aérien représente un fleuron de notre industrie et un pilier de notre économie qu'il convient de protéger. Aussi, pouvez-vous indiquer la place accordée par ce budget à l'entretien des routes nationales non concédées ? S'agissant de l'aérien, le PLF dégage-t-il les moyens nécessaires aux recherches technologiques permettant d'accompagner et d'accélérer la décarbonation ?

Article 35 et état B : Crédits du budget général

Amendement II-CD43 de M. Loïc Prud'homme

Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES). Nous nous opposons au financement par l'État du projet GPSO et nous demandons que les sommes déjà budgétées soient allouées à la rénovation des lignes de transports express régionaux (TER) de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, ainsi qu'au chantier de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt) – train que nous sommes nombreux à emprunter ici, du moins lorsqu'il roule. Le projet GPSO consiste en la création de deux nouvelles lignes à grande vitesse entre Bordeaux, d'une part, Toulouse et Dax, de l'autre. Les objectifs proclamés sont le rapprochement des villes du grand Sud-Ouest entre elles – mais toutes les villes de cette grande région ne sont pas concernées –, la création d'une alternative au transport aérien pour le trajet Paris-Toulouse et l'ouverture d'une liaison ferroviaire à grande vitesse avec l'Espagne.

L'État s'est engagé à financer la première étape du projet à hauteur de 40 %, soit 4,1 milliards d'euros. Les collectivités territoriales vont devoir contribuer, de même que l'Union européenne ; or, au-delà de la situation financière peu reluisante des collectivités, une majorité d'élus locaux rejette ce projet, tout comme les associations du territoire, notamment celles qui défendent l'environnement et les usagers des transports.

Il faut dire que le GPSO est un non-sens économique, puisque son coût final a été estimé à 14,3 milliards d'euros alors que la modernisation des lignes du quotidien aurait été beaucoup plus pertinente. La mobilisation des associations d'usagers a néanmoins permis d'obtenir des engagements, qui ont été réaffirmés hier, sur la régénération de la ligne Polt.

Comme l'A69, le GPSO est une aberration écologique qui induit l'artificialisation de milliers d'hectares de terres agricoles, de forêts ou milieux naturels.

Enfin, ce projet ne règle pas les problèmes de mobilités auxquels est confronté le Grand Sud-Ouest. Les lignes du quotidien ne sont plus entretenues dans de nombreux départements, d'autant que les moyens humains manquent pour faire circuler les quelques trains qui subsistent dans ces territoires.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Nous pourrions longuement débattre de l'utilité et de l'impact environnemental du GPSO, mais cette discussion dépasserait largement l'examen de ces crédits budgétaires. En effet, le programme 203 ne comporte aucun financement de ce projet. Je vous demande donc de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD40 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Depuis l'examen du PLF pour 2023, il n'y a pas eu d'avancée notable pour le ferroviaire français. Nous avons voté 3 milliards d'euros supplémentaires pour la régénération et la modernisation du réseau ferré, ainsi que le renouvellement du matériel roulant : las, les nombreux 49.3 ont balayé ces avancées. Pourtant, le transport routier émet 30 % des gaz à effet de serre, selon le Haut Conseil pour le climat (HCC), alors que le ferroviaire représente un levier formidable contre le changement climatique, pour le développement de nos territoires ruraux, pour notre souveraineté énergétique car il diminue notre dépendance au pétrole étranger, pour la réindustrialisation grâce au système du wagon isolé et à la réhabilitation de gares de triage actuellement laissées à l'abandon, et pour le désenclavement grâce aux 30 000 kilomètres du réseau ferré français.

Pourtant, la voiture et le tout-camion lui sont préférés pour des logiques de rentabilité économique : ne soyons pas dupes, pour comparer, il faut prendre tous les coûts en compte et pas uniquement le prix de la tonne transportée au kilomètre. Ainsi, la pollution atmosphérique, qui tue 40 000 personnes tous les ans, la congestion, qui ralentit l'activité économique, et l'usure accélérée des routes, qui nécessite d'imposer nos concitoyens pour les restaurer, ne sont pas repercutées dans le coût de la route.

L'amendement ne vise donc pas à créer des dépenses mais à dégager des économies. Nous demandons de développer massivement les infrastructures dans les lignes du quotidien comme dans le transport de marchandises.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Vous évoquez un désengagement de l'État alors que celui-ci consent un effort historique en faveur du ferroviaire. SNCF Réseau a investi depuis 2021, grâce au soutien financier de l'État, près de 2,8 milliards d'euros pour la régénération du réseau : l'effort est sans précédent ! Le Gouvernement a annoncé une augmentation progressive des investissements d'ici à la fin du quinquennat et jusqu'en 2040. Dès l'année prochaine, 300 millions d'euros supplémentaires seront investis grâce au renoncement de l'État aux dividendes de la SNCF. Les investissements doivent être progressifs car ils nécessitent des personnels et des processus industriels. L'avis est défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD67 de M. Guy Bricout

M. Guy Bricout (LIOT). La Première ministre, dans le cadre de son annonce d'une nouvelle donne ferroviaire, a affirmé que l'État s'engagerait aux côtés de la SNCF, des collectivités territoriales et de l'Union européenne – même si les crédits vont certainement diminuer – pour répondre à cette ambition, chiffrée à 100 milliards d'euros d'ici à 2040. Les nouveaux investissements devraient rajeunir, moderniser et développer le réseau. La régénération et la modernisation de celui-ci bénéficieront respectivement de 1 milliard et de 500 millions d'euros chaque année d'ici à la fin du quinquennat. À ce jour, le Gouvernement n'a cependant pas clairement défini les différentes sources de financement.

L'amendement vise non seulement à accroître les investissements dans la modernisation et la régénération du réseau ferroviaire, mais également à inviter le Gouvernement à préciser les financements de la nouvelle ligne ferroviaire.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je vous rejoins sur la nécessité de clarifier et de détailler le plan annoncé de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire, et j'ai déposé un amendement demandant l'élaboration d'un rapport sur la question. Toutefois, augmenter les crédits de 1,5 milliard d'euros comme votre amendement le propose n'est pas raisonnable : la hausse des crédits sera progressive jusqu'en 2027, cette approche graduelle étant essentielle pour laisser aux gestionnaires d'infrastructures le temps de planifier et de conduire les travaux. En outre, l'État ne financera vraisemblablement pas toute l'enveloppe supplémentaire. Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD49 de M. Thomas Portes

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Nous avons déjà débattu de la faiblesse des investissements dans les RER métropolitains. Un montant de 700 millions d'euros est fléché pour treize Serm, alors qu'un seul RER métropolitain coûte déjà 700 millions ; un rapport du Sénat a estimé que 15 à 20 milliards d'euros seraient nécessaires pour les treize RER. Nous sommes favorables au développement des RER de proximité et métropolitains, mais nous estimons que l'État doit s'engager à un plus haut niveau, afin de ne pas faire peser le besoin de financement sur des collectivités déjà exsangues. Nous sommes enfin opposés à ce que la société du Grand Paris (SGP) soit désignée maître d'œuvre, car elle pratique une sous-traitance en cascade, marquée par de nombreux accidents du travail ayant conduit à un décès. L'amendement vise à allouer plus d'argent à un outil utile à la transition écologique.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Les projets de Serm mettront plusieurs années à se concrétiser et la plupart de ceux qui ont été annoncés ne seront pas opérationnels avant 2040. L'enveloppe de 800 millions d'euros dégagée par l'État correspond à des crédits d'amorçage, qui permettront de lancer les premières études détaillées. Il ne s'agit pas de mettre 15 milliards d'euros sur la table dès 2024.

La SGP, dont on connaît l'expertise en la matière, a estimé que le montant de l'enveloppe était cohérent et que le fonds d'amorçage permettait le démarrage des projets. L'avis est défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD193 de M. Stéphane Delautrette

M. Stéphane Delautrette (SOC). Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à vous alerter sur la nécessité d'instaurer un moratoire sur la fermeture des petites lignes ferroviaires ainsi que sur toute réorganisation pouvant conduire à une détérioration du niveau de service de ces lignes.

Inutile de rappeler que la voiture reste bien souvent un mode de transport subi, utilisé à cause de l'absence de solutions alternatives de transport collectif ou de l'insuffisance de l'offre lorsque celle-ci existe. Ni les véhicules électriques, à l'autonomie trop limitée et au coût d'acquisition trop élevé, ni le covoiturage, ni, encore moins, la trottinette électrique ou le vélo ne constituent actuellement des solutions alternatives suffisantes. Seul le maintien des petites lignes ferroviaires existantes, le développement d'une offre nouvelle et renforcée autour des heures de pointe, et une politique tarifaire attractive sont susceptibles d'offrir une alternative crédible et effective à nos concitoyens.

Nous proposons d'augmenter de 300 millions d'euros l'action 41 *Ferroviaire*, afin de mener à bien une réflexion globale sur le réseau à développer dans chaque territoire. La recevabilité budgétaire nous oblige à prévoir une compensation financière ; voilà pourquoi nous invitons le Gouvernement à lever le gage.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Nous partageons vos remarques sur la fermeture des petites lignes ferroviaires qui touche de nombreux territoires, dont le mien. Depuis 2020, nous disposons d'une vue globale du sujet grâce au rapport Philizot. Les régions ont depuis identifié avec la SNCF les lignes à remettre à niveau et ont signé avec l'État des accords de financement. Les mandats de négociation des nouveaux CPER prévoient un apport de l'État de 750 millions d'euros entre 2023 et 2027. La liste des projets financés par cette enveloppe est en train d'être dressée dans les régions. Je vous demande de retirer l'amendement.

M. David Valence (RE). Tous les intervenants se sentent obligés d'évoquer les petites lignes ferroviaires, les UIC 7 à 9 dans la catégorisation de l'Union internationale des chemins de fer. Il faut tout d'abord circonscrire le débat aux lignes circulées, car si on prend en compte les lignes abandonnées depuis trente, quarante ou cinquante ans, nous ne parviendrons jamais à restructurer le réseau. Or la stratégie d'investissement est à la limite plus définie pour ces lignes que pour les lignes structurantes. En effet, depuis février 2020, des accords ont été signés par le gouvernement d'Édouard Philippe avec les régions, lesquels donnent des clefs de répartition des financements pour chacune des petites lignes circulées et fournissent des calendriers de réalisation des investissements : ces éléments sont actuellement déclinés dans les CPER. Dans toutes les régions ayant signé ce type d'accord, à savoir la majorité d'entre elles, nous savons très bien où nous allons pour les lignes UIC 7 à 9, mais tout le monde fait comme si tel n'était pas le cas. À l'inverse, nous pouvons discuter de la manière dont sont financées la régénération et la modernisation du réseau structurant, car la situation n'est pas figée.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Nous savons effectivement où nous allons, mais dans un cadre budgétaire donné. Si l'État accordait plus de moyens à l'accompagnement des régions dans le volet des CPER consacré aux mobilités, les investissements régionaux soutiendraient davantage de lignes.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD42 de M. Sylvain Carrière

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Il s'agit d'un amendement d'appel sur le manque d'investissements dans les petites lignes ferroviaires. Monsieur Valence, vous n'évoquez que

le réseau encore utilisé et vous laissez de côté celui qui a été abandonné depuis trente ou quarante ans. Nous devons pourtant relancer les lignes ferroviaires qui ne sont plus utilisées depuis des décennies. En Occitanie, entre 60 % et 65 % du réseau est constitué de petites lignes UIC 7 à 9, pour lesquelles un effort d'investissement est nécessaire. Plutôt que de ne mettre de l'argent que sur les lignes à grande vitesse (LGV), il faut investir dans le transport de proximité.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je ne vais pas reprendre les propos de notre collègue David Valence qui a rappelé que huit régions avaient signé un accord d'investissement pour les petites lignes

M. Vincent Thiébaud (HOR). L'Assemblée a adopté l'un de mes amendements à la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, visant à ce que les projets de LGV soient précédés d'une étude portant sur l'opportunité de développer des lignes intermédiaires – sur lesquelles les trains peuvent rouler jusqu'à 250 kilomètres par heure –, voie empruntée par certains de nos partenaires européens, comme l'Espagne et l'Italie. Ces lignes sont bien moins coûteuses que les LGV pour leur aménagement comme pour leur entretien.

Nous comptons tous des lignes abandonnées dans nos territoires ; l'une des solutions est de réfléchir à une utilisation alternative de ces lignes, comme la circulation d'un bus à hydrogène ou électrique. Il convient d'examiner ces options de mobilité propre. Ce sujet figure dans la proposition de loi relative aux Serm, actuellement en discussion au Sénat et dont nous espérons rapidement l'adoption définitive.

La commission rejette l'amendement.

Amendements II-CD44 de M. Thomas Portes et II-CD138 de Mme Marie Pochon (discussion commune)

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Cet amendement vise à augmenter le financement des trains de nuit, notamment le matériel roulant permettant de relancer ces trains. Les trains de nuit de qualité circulant à des horaires intéressants pour les usagers sont remplis. Nous avons actuellement besoin d'un nouveau matériel roulant : la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a estimé le besoin de matériels roulants à 600 voitures et 60 locomotives, ce qui représente un coût de 1,5 milliard d'euros en dix ans.

Depuis des décennies, la SNCF a choisi, avec l'aval de l'État, de sacrifier les trains de nuit : il convient de rompre avec cette stratégie.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Le bilan des dernières années est très positif en matière de trains de nuit : plusieurs lignes ont été remises en service, dont Paris-Nice et Paris-Lourdes depuis 2021 ; la ligne Paris-Tarbes a été prolongée jusqu'à Hendaye à l'été 2022 ; enfin, les lignes Paris-Aurillac et Paris-Berlin devraient être mises en service d'ici à la fin de l'année. En outre, 129 voitures de nuit ont été rénovées et plusieurs aménagements ont été réalisés dans les principales gares accueillant les voyageurs empruntant des trains de nuit, notamment Paris-Austerlitz, Toulouse et Marseille. Il n'est donc pas possible de dire que nous ne faisons rien.

Vous avez raison de souligner le dynamisme de la demande, puisque la fréquentation a progressé de 77 % entre 2019 et 2022. Les représentants de la SNCF nous ont fait part du véritable engouement qu'ils constataient pour les trains de nuit, même dans les périodes hors vacances scolaires et les week-ends ; une clientèle professionnelle se développe actuellement pour ces trains.

Le renouvellement du matériel roulant des trains de nuit se poursuivra en 2024 grâce à des financements de l'Afitf. L'avis est défavorable.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CD41 de M. Thomas Portes

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Il s'agit d'un amendement important, qui porte sur le développement du fret ferroviaire. Une commission d'enquête de l'Assemblée nationale travaille actuellement sur la liquidation de Fret SNCF. Le fret ferroviaire est un outil majeur et indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique. Actuellement, entre 9 % et 10 % du transport de marchandises est effectué par rail, alors que la moyenne européenne se situe à 18 % – certains pays, comme l'Autriche, ont même une longueur d'avance puisque la part y atteint 30 %.

La politique publique de fret ferroviaire n'est pas à la hauteur ; nous regrettons la décision du ministre délégué chargé des transports de liquider Fret SNCF et de lancer une procédure de discontinuité, car elle sacrifiera les vingt-trois trafics les plus rentables : ce choix jettera des millions de camions sur les routes. La circulation d'un train de trente-cinq wagons enlève cinquante-cinq camions de 32 tonnes des routes. Voilà l'impact du fret ferroviaire public, instrument indispensable dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Nous proposons donc de mettre 1,5 milliard d'euros sur la table pour passer des annonces du Gouvernement aux actes concrets. Les usagers de la route n'en peuvent plus des camions qui circulent sur les autoroutes, les salariés de Fret SNCF attendent des annonces fortes et les citoyens de ce pays ne veulent plus mourir de la pollution en raison d'absence de choix politiques.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Permettez-moi de faire une réponse globale pour cet amendement et les deux suivants, II-CD172 et II-CD143.

Le fret ferroviaire est incontournable pour décarboner le transport de marchandises : il présente des bénéfices environnementaux majeurs par rapport au routier, puisqu'il émet environ neuf fois moins de carbone et huit fois moins de particules nocives. Voilà pourquoi un soutien financier important est apporté au secteur depuis 2021, dans le cadre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire qui vise à doubler la part modale du fret ferroviaire à l'horizon de 2030.

L'ensemble des aides à l'exploitation du fret ferroviaire, augmentées en 2021, ont été reconduites dans le PLF pour 2024. Le ministre délégué chargé des transports s'est engagé, encore aujourd'hui, à les porter à hauteur de 330 millions d'euros d'ici à 2026 ; s'ajoute à ces aides une enveloppe de l'État de 500 millions d'euros pour le réseau capillaire du fret dans les nouveaux CPER : les moyens sont donc là. L'avis est défavorable.

Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES). Presque aucun train de marchandises ne circule sur la ligne Polt. Pour combattre le gel l'hiver, des trains dégivreurs empruntent la ligne et, par conséquent, l'encombrent et causent des retards. Face à cette situation que nous avons vécue l'hiver dernier, il faudrait un trafic fret et des trains de nuit. Sommes-nous conscients de la nécessité de mettre des marchandises actuellement transportées par camion dans des trains ?

M. David Valence (RE). L'ensemble des acteurs du fret reconnaissent que les investissements et la mobilisation sont incontestables : Thomas Portes le sait, car il a été assidu aux réunions de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire. Au total, ce sont 930 millions d'euros de crédits d'État qui sont dégagés, alors qu'il n'y avait rien sur le fret dans la plupart des CPER précédents : maintenant, ce sont 4 milliards d'euros annoncés sur deux générations de CPER. Les mandats aux préfets de région sont partis, il n'y a aucun attentisme.

Quant aux crédits dédiés à l'accompagnement de l'exploitation du fret ferroviaire, ils sont passés de 130 millions en 2020 et 2021 à 330 millions annoncés, 240 millions étant déjà mobilisés en dépenses annuelles. Ces montants correspondent aux demandes des acteurs de l'alliance 4F.

Nous pouvons tous nourrir des inquiétudes sur la situation actuelle du secteur, parfois pour des raisons différentes, mais l'augmentation des crédits publics connaît une concrétisation réelle, plus avancée que pour d'autres chantiers.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD172 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Je n'arrive pas à retrouver les 930 millions d'euros annoncés, cher collègue Valence, puisque l'enveloppe de 330 millions vaut jusqu'en 2026. Quels sont les engagements précis pour 2024 ? Je maintiens mon amendement, qui est ambitieux.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. On n'a jamais fait autant qu'aujourd'hui pour le fret ferroviaire. Il y a 170 millions d'euros par an dans le plan fret depuis 2021 : le ministre délégué chargé des transports s'est engagé à porter ce montant à 330 millions d'ici à 2026. L'enveloppe de l'État se monte à 500 millions d'euros dans les CPER. Notre objectif, inscrit dans la LOM, est de doubler la part modale du fret : nous parviendrons à l'atteindre, même si nous partions de très loin. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis de la rapporteure pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD143 de M. Matthieu Marchio.

Amendement II-CD47 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Cet amendement vise à défendre les investissements dans le transport combiné de marchandises, particulièrement entre le fluvial et le ferroviaire. L'intermodalité se trouve au cœur de la politique des transports des années à venir. Il faut changer de mécanique et donner la priorité aux modes de transport émettant moins de gaz à effet de serre, notamment le ferroviaire, neuf fois moins émetteur que le routier, puis le fluvial, quatre à cinq fois moins émetteur, enfin le camion, en ultime recours et pour les derniers kilomètres.

Cette politique nécessite des infrastructures : des chemins de fer desservant des voies navigables françaises ou les grands ports, puis des trains de fret allant jusqu'à des lieux de débarquement, enfin des camions qui viennent récupérer la marchandise. Vous avez refusé d'adopter des amendements visant à augmenter les moyens du ferroviaire et du fret, désavantagés par rapport à la route en termes de coûts ; il faut pourtant investir davantage dans les installations afin de rendre le transport combiné plus attractif. L'amendement a pour objet de débloquer 33 millions d'euros annuels supplémentaires pour cette politique.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Le transport combiné représente effectivement un potentiel important pour le développement du fret ferroviaire. Il est déjà soutenu par une enveloppe dédiée et renforcée de 47 millions d'euros depuis 2021 : cette aide est essentielle au maintien de la compétitivité du transport combiné. La priorité actuelle est de pérenniser cette aide sur le temps long et de donner de la visibilité au secteur sur sa reconduction jusqu'en 2027 : c'est plus important que d'augmenter le montant de ce soutien. L'avis est défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD46 de M. Thomas Portes

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Cet amendement a pour objet d'augmenter l'enveloppe allouée au wagon isolé. Cet outil est utile au développement du fret ferroviaire ; il dessert des entreprises de proximité qui n'ont pas les moyens « d'acheter un train complet », comme on dit dans le jargon du fret ferroviaire. Quand j'entends les représentants de la majorité, j'ai l'impression que tout va bien : j'ai conscience que l'investissement augmente, mais on partait de tellement loin qu'il n'est pas difficile de faire plus. À Fret SNCF, le nombre de cheminots est passé de 15 000 à moins de 5 000, et l'activité a été fracassée.

Tout le monde souhaite doubler la part modale, mais comment y parvenir avec une entreprise ferroviaire qui va perdre 10 % de ses effectifs et vingt-trois trafics parmi les plus rentables ? Redonnons-nous les moyens de relancer le fret ferroviaire, notamment au travers du wagon isolé, spécificité de la SNCF recherchée par de nombreux chefs d'entreprise de proximité, qui démarchent la SNCF pour avoir accès à ce service.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Les services de wagon isolé font déjà l'objet d'un soutien spécifique de 70 millions d'euros par an. Cette aide, qui bénéficie très largement à Fret SNCF, est reconduite dans le PLF pour 2024. Elle a permis de relancer le wagon isolé. Dans ce contexte, l'important n'est pas tant l'aide directe au wagon isolé que le soutien indirect à la remise en état des gares de triage. L'avis est défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD179 de M. Bertrand Petit

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement vise à accorder un budget supplémentaire de 250 millions d'euros à l'Afit France. En effet, le modèle de financement des infrastructures est fragile. Il repose en grande partie sur l'Afit, dont les recettes ont diminué de façon significative pendant la crise sanitaire. Il nous semble nécessaire de renforcer le budget de cette agence, dont le rôle est de plus en plus important dans le développement du ferroviaire, du fluvial et du vélo.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Demande de retrait. Vos attentes ont été dépassées, puisque le budget de l'Afit est en forte hausse en 2024, avec une augmentation de 800 millions d'euros par rapport à 2023, notamment grâce au projet de nouvelle taxe sur les concessions autoroutières et les aéroports. Cette hausse bénéficiera essentiellement au ferroviaire et aux transports collectifs. Les ressources de l'Afit sont également moins volatiles qu'il y a quelques années.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD142 de M. Matthieu Marchio

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. C'est vrai, les moyens de l'ART n'ont pas été augmentés proportionnellement à l'élargissement de ses missions depuis 2015 et à la hausse de son plafond d'emploi. Je vous invite à vous rallier à mon amendement, II-CD216, qui va dans le même sens que le vôtre mais me semble plus raisonnable. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD216 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Il s'agit donc d'augmenter la dotation de l'ART de 1 million d'euros, ce qui la porterait à 16 millions d'euros pour 2024. Le secrétaire général nous a parlé de moyens déconnectés des besoins. L'action de l'ART bénéficie largement aux usagers : en 2022, son action aura par exemple permis de réduire de 28 millions d'euros les hausses de péages autoroutiers.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques II-CD45 de M. Sylvain Carrière et II-CD174 de M. Gérard Leseul, amendement II-CD175 de Mme Chantal Jourdan (discussion commune)

M. Gérard Leseul (SOC). Notre amendement vise à mettre en place un abonnement climat à 49 euros pour le transport ferroviaire. Des expériences en ce sens ont été menées et pérennisées en Allemagne et en Autriche. Si nous voulons développer le transport collectif et éviter l'usage de la voiture, nous devons au moins lancer cette expérimentation.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Le ticket climat est une idée qui fait son chemin. Le PLF pour 2024 finance d'une part le titre unique, qui vise à encourager le recours aux transports collectifs en simplifiant les démarches grâce à un billet commun à plusieurs modes de transports collectifs, d'autre part le pass rail, annoncé par le Président de la République en septembre, qui prendrait la forme d'un abonnement mensuel ouvrant droit à un accès illimité aux transports de proximité. Ces dispositifs sont coûteux, comme le montrent les expériences allemande et autrichienne, et l'impact en termes de report modal et de décarbonation doit être évalué avant toute généralisation.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

Amendement II-CD50 de M. Sylvain Carrière

Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES). Cet amendement vise à augmenter les investissements de l'État en faveur des infrastructures cyclables, en complément de ceux des collectivités territoriales. Des efforts sont consentis, c'est vrai, mais ils ne sont pas à la hauteur des enjeux : le retard pris rend indispensables des moyens supplémentaires. De plus, les collectivités territoriales font ce qu'elles peuvent, mais elles rencontrent souvent des problèmes budgétaires.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Avis défavorable. Notre politique a déjà permis un important développement de la pratique du vélo. Le nouveau plan Vélo est doté de 2 milliards d'euros pour les années 2023 à 2027, dont 250 millions par an pour les collectivités : l'effort budgétaire est sans précédent. Les financements n'iront pas qu'aux grands centres urbains et aux métropoles, mais aussi aux territoires moyennement et peu denses. Le dernier appel à projets a permis de financer 600 projets, en particulier dans les départements ruraux.

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

*Suivant l'avis défavorable de la rapporteure pour avis, la commission **rejette** l'amendement II-CD53 de M. Thomas Portes.*

Amendement II-CD51 de M. Thomas Portes

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je trouve cet amendement, qui propose que les aides à l'achat pour les vélos et les vélos à assistance électrique concernent aussi les vélos d'occasion, très intéressant. L'idée mérite d'être évaluée. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD63 de Mme Alma Dufour.

Amendement II-CD147 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). J'ai toujours pensé qu'on arrivait très bien à faire du vélo, hier comme aujourd'hui... Je préférerais pour ma part mieux soutenir les autorités organisatrices de la mobilité en milieu rural. Nous proposons donc de transférer 1 million d'euros du plan Vélo vers le programme 380, *Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires*, et spécifiquement vers l'action 03, *Amélioration du cadre de vie*.

Nous en avons largement débattu à propos des Serm : je suis un grand défenseur du désenclavement des zones rurales, quel que soit le mode de transport utilisé, y compris la route – je n'ai pas d'idéologie anti-route, contrairement à beaucoup de mes collègues de gauche.

J'invite donc le Gouvernement et la majorité à faire un geste.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Il est tout à fait louable de se préoccuper des zones rurales, mais nous avons déjà énuméré les actions menées en leur faveur : on ne peut pas dire que ces territoires soient oubliés dans ce PLF.

Votre amendement évoque une moindre espérance de vie en milieu rural, mais je ne crois pas qu'un lien ait été démontré entre la mobilité et l'espérance de vie. Avis défavorable.

M. Pierre Meurin (RN). La différence d'espérance de vie entre les Français vivant en zone rurale et ceux vivant en zone urbaine s'est accrue depuis les années 1990. Je ne dis pas que seules les mobilités sont en cause, mais les difficultés d'accès aux soins et à tous les services sont réelles. Je lance l'alerte : un effort particulier doit être consenti en faveur des zones rurales, car la métropolisation à outrance a entraîné une concentration des services dans les zones urbaines et une désertification des zones rurales. C'est un constat, ne voyez là aucune polémique. Je ne dis pas que vous ne faites rien, mais qu'un investissement majeur est nécessaire : nous avons beaucoup donné à la politique de la ville, aux banlieues, mais nos zones rurales souffrent et l'adoption de cet amendement enverrait un signal favorable, quoique modeste, aux Français ruraux.

Mme Huguette Tiegna (RE). Je vis dans le Lot, et c'est le département qui compte le plus de personnes âgées de plus de 75 ans ; en revanche, il y a dans les métropoles un taux de mortalité élevé, en raison de la pollution. Je m'étonne donc de la corrélation que vous

établissez entre espérance de vie et mobilité. Ne dénigrez pas les zones rurales : dans le Lot, on vit très bien !

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD54 de Mme Alma Dufour

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Il est nécessaire de renforcer les politiques en matière de covoiturage et d'autopartage. C'est un moyen de réduire la consommation de carburant ; or, malgré les demandes très peu musclées de Bruno Le Maire, le prix des carburants continue de s'envoler, ce qui rend plus difficile le quotidien de nos concitoyens. Cela permet aussi de réduire notre empreinte carbone et d'avoir moins de voitures sur les routes, donc moins de dangers.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je vous rejoins sur l'importance du covoiturage et de l'évolution des usages. Augmenter le taux d'occupation des véhicules, qui est en moyenne de seulement 1,4 pour les mobilités locales, est essentiel. Un plan national Covoiturage du quotidien a été lancé en décembre 2022 pour la période 2023-2027 : la dynamique est là. Des voies réservées au covoiturage sont développées pour l'accès aux agglomérations, car il faut créer des incitations autres que financières au covoiturage. Les collectivités comme les entreprises prennent des initiatives ; ainsi, l'axe de covoiturage de Lyon à Bourgoin-Jallieu est une réussite. Le sujet est pris au sérieux, mais il faut du temps pour changer les habitudes. Avis défavorable.

M. le président Jean-Marc Zulesi. J'appelle d'ailleurs toutes les entreprises à appliquer le forfait mobilités durables décidé ici même.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD152 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). Cet amendement vise à affecter 25 millions d'euros à l'entretien de notre réseau routier secondaire – c'est un point que j'ai soulevé lors de l'audition du ministre. Nous sommes passés du premier au dix-huitième rang mondial pour la qualité de nos routes, et le réseau est en état de délabrement. Il y a de grands investissements dans les autoroutes, mais le réseau secondaire est celui du quotidien. En outre, la dégradation des infrastructures est un facteur dans 30 % des accidents graves. C'est donc un enjeu de désenclavement, mais aussi de sécurité. Les collectivités locales, notamment les départements, n'ont plus les moyens d'assurer ces financements : l'État doit intervenir.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Avis défavorable. L'entretien du patrimoine routier est en effet une question de sécurité, et c'est pourquoi le PLF pour 2024 donne la priorité à l'entretien du réseau, en lui consacrant 1 milliard d'euros, plutôt qu'à de nouveaux projets routiers. On ne peut pas dire que les départements délaissent les routes qui leur sont confiées ; ils assurent l'entretien de ce réseau, notamment grâce à une dotation de l'État pour cela.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD56 de M. Thomas Portes

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Nous dénonçons les grands projets autoroutiers du Gouvernement, notamment celui d'A69 entre Castres et Toulouse.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Avis défavorable. Les crédits pour les projets autoroutiers sont en baisse dans le PLF pour 2024.

Concernant l'A69, le Gouvernement a récemment renouvelé son engagement pour ce projet qui est soutenu par la majorité des élus locaux et qui a beaucoup évolué sur le plan environnemental depuis 2018.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD60 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Nous demandons l'augmentation des crédits alloués à Voies navigables de France et le rétablissement du plafond d'emplois à son niveau de 2017. Depuis cette date, 443 postes ont été supprimés : ce sont autant de personnes qui manquent pour développer le transport combiné, pour améliorer la gestion de la ressource en eau, à l'heure des grandes sécheresses, pour anticiper les grandes inondations et leurs possibles ravages, pour ne pas laisser les épaves s'accumuler, comme c'est le cas dans le canal du Rhône à Sète. Ces épaves polluent nos eaux et sont des gîtes pour les moustiques, premiers vecteurs de maladies mortelles pour l'homme comme la dengue. À La Réunion, le chikungunya a infecté 40 % de la population au début des années 2000 ; le moustique tigre, qui le véhicule, se développe de manière exponentielle : soixante et onze départements sont aujourd'hui en vigilance rouge alors qu'il n'y en avait aucun dans l'Hexagone en 2003.

Il est urgent de réinvestir massivement dans la fonction publique qui gère nos voies navigables. Ces agents sont les premiers à intervenir, mais aussi les premiers observateurs. Pourtant, ils manquent de moyens et sont surchargés de travail. L'électrification des berges est un enjeu majeur : certains territoires ont besoin des voies navigables pour être désenclavés.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Cette commission a souvent alerté sur la baisse du plafond d'emplois de Voies navigables de France. Cependant, pour la première fois depuis plusieurs années, ce plafond a été stabilisé à hauteur de 4 028 équivalents temps plein (ETP). L'opérateur, que nous avons auditionné, se satisfait de la stabilisation de la trajectoire des emplois. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD144 de Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis

Mme Alexandra Masson (RN). Il s'agit d'augmenter les crédits alloués à VNF afin de favoriser la modernisation du réseau. Nous pensons surtout à la construction du canal Seine-Nord Europe, important effort attendu de longue date, qui favorisera l'hinterland du

port de Dunkerque comme les ports du range nord-européen. Il est indispensable de renforcer les infrastructures de l'axe Seine pour garantir leur compétitivité.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. La modernisation du réseau fluvial est en effet essentielle pour améliorer sa fiabilité et sa productivité comme pour créer les conditions d'un report modal vers le fluvial. Toutefois, les dépenses de modernisation sont d'ores et déjà plus élevées que ce que vous inscrivez dans l'exposé des motifs de votre amendement : il est prévu que l'enveloppe soit portée à 70 millions d'euros à compter de 2024.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD62 de M. Hendrik Davi

M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis. Vous proposez la création d'un fonds visant à accompagner les collectivités territoriales dans l'électrification à quai des ports maritimes. Il s'agit en effet d'un axe prioritaire de la transition écologique portuaire : ainsi, dans le cadre de la stratégie nationale portuaire adoptée en 2021, l'État soutient financièrement les investissements visant au déploiement de l'offre d'électricité à quai dans les grands ports maritimes.

Le programme *Écologie* de la mission *Plan de relance* traduit l'engagement budgétaire de l'État : une enveloppe de 175 millions d'euros est dédiée aux interventions cofinancées par les ports, les collectivités territoriales ou l'Union européenne. Dès 2021, l'État a ainsi soutenu l'électrification des quais, et cette action continuera d'être déployée en 2024 au regard de la durée de tels travaux d'investissement. En outre, les CPER prévoient des actions dont le financement mêle crédits de l'État et crédits des régions. Par exemple, 10,8 millions d'euros de crédits du plan de relance sont consacrés à l'électrification à quai des navires dans le grand port maritime de Marseille.

L'engagement financier de l'État, qui doit être maintenu, nous apparaît à la hauteur de l'enjeu. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD149 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). Il s'agit de faire un geste en faveur des pêcheurs affectés par l'installation de parcs éoliens en mer.

M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis. La situation des pêcheurs est effectivement un sujet crucial. Votre amendement me donne l'occasion de rappeler que l'État se trouve à leurs côtés pour les aider à faire face à des difficultés que je ne minimise pas.

Lors de la crise du carburant, une aide au gazole a été mise en place dès mars 2022. Dans ce cadre, 75 millions d'euros ont été engagés. Le Gouvernement a d'ailleurs décidé de prolonger cette aide de 20 centimes par litre jusqu'au 4 décembre prochain ; elle sera ramenée à 13 centimes par litre à compter du 1^{er} janvier 2024.

Notre pays a également obtenu de la Commission européenne un relèvement de 30 000 à 40 000 euros du plafond des aides *de minimis* pour le secteur de la pêche. Aucun autre État de l'Union européenne n'a autant soutenu ses pêcheurs que la France.

En outre, une partie du produit de la taxe sur les éoliennes maritimes est fléchée vers les pêcheurs, qui bénéficieront à ce titre de quelque 450 millions d'euros lors des dix années à venir. Autant dire que les effets de l'installation de parcs éoliens en mer seront largement compensés ! J'ajoute que les pêcheurs veulent vivre de leur métier, et non de subventions qui ont pour conséquence de laisser les bateaux à quai.

La planification est un élément central pour déterminer les zones d'implantation des parcs éoliens offshore et concilier l'activité des pêcheurs avec le nécessaire déploiement des énergies marines renouvelables – Jimmy Pahun a évoqué ce sujet tout à l'heure.

Enfin, votre amendement vise à abonder les crédits l'action 07 du programme 205, qui concerne principalement le système d'information sur les ressources halieutiques et le pilotage du contrôle des pêches par la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA). Les pêcheurs n'en bénéficieraient donc pas.

Même si je partage votre souhait d'accompagner les professionnels de la mer, je donne à votre amendement un avis défavorable compte tenu des arguments que je viens d'avancer.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD61 de M. Matthias Tavel

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Cet amendement, assez modeste, vise à augmenter de 10 équivalents temps pleins les effectifs de l'ENSM.

M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis. Depuis que le Président de la République a annoncé, en 2021, le doublement du nombre d'officiers sortant de l'ENSM d'ici à 2027, le budget de cette école est en hausse constante. La subvention pour charges de service public qu'elle reçoit est passée de 18,25 millions d'euros en 2021 à 27 millions pour 2024, dont 2 millions de subvention d'investissement visant spécifiquement à atteindre l'objectif de doublement du nombre d'officiers. En outre, en 2023, le plafond des emplois de l'ENSM a été relevé de 232 à 237 ETP, un chiffre maintenu dans le PLF pour 2024. L'effort financier est donc à la hauteur de notre ambition pour cette école. Cela nous a d'ailleurs été confirmé lors des auditions. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD207 de M. Stéphane Buchou

M. Stéphane Buchou, rapporteur pour avis. Lors des auditions que j'ai menées, les enseignants et représentants des lycées professionnels maritimes m'ont fait part de plusieurs difficultés rencontrées sur le terrain. L'une d'elles concerne le recrutement du personnel enseignant dans les matières techniques, souvent compliqué par le niveau de

rémunération trop faible. Je propose donc une augmentation de 460 000 euros, soit 10 %, de la subvention destinée à ces établissements en 2024.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD58 de M. Sylvain Carrière

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Cet amendement vise à abonder de 200 millions d'euros un nouveau programme intitulé *Plan de reconversion pour les salariés travaillant dans le secteur des jets privés*.

Il est urgent de lutter contre l'utilisation des jets privés, qui sont une « bombe climatique ». Selon un rapport de l'ONG Transport & Environment, les émissions de CO₂ de ces appareils en Europe ont augmenté de près d'un tiers entre 2005 et 2019. L'usage d'un jet privé est cinq à quatorze fois plus polluant qu'un vol réalisé sur une ligne commerciale et cinquante fois plus polluant qu'un trajet en train. En une seule heure de vol, un jet privé émet jusqu'à deux tonnes de CO₂, ce qui correspond au maximum que chaque Français devrait émettre pour maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés. Alors que certains se plaisent à remercier Bernard Arnault, l'utilisation de jets privés par ce dernier – ne serait-ce que pour traverser d'est en ouest la ville de Londres, comme le 28 mai dernier – constitue une véritable catastrophe écologique. De tels comportements mettent la population en danger. Toutefois, les salariés de ce secteur ne sont pas responsables de l'usage de ces outils : il faut donc les protéger et les préparer à travailler dans des secteurs d'intérêt général et utiles à la bifurcation écologique tels que le ferroviaire, la rénovation thermique ou les énergies renouvelables.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. L'interdiction de l'aviation privée est votre grand dada. Je suis, pour ma part, favorable à ce secteur d'activité. La « bombe », c'est vous ! Votre discours est une bombe idéologique, dogmatique : vous ne prenez aucun recul sur ce qui se passe sur la planète.

L'aviation privée n'est à l'origine que de 0,04 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre ; les vols réalisés en France ne sont, quant à eux, responsables que de 0,001 % des émissions de dioxyde de carbone à l'échelle de la planète. Au-delà des grands discours, ce mode de transport permet à de nombreuses entreprises des secteurs industriel et tertiaire des gains de temps importants lors des déplacements professionnels, notamment pour des liaisons non desservies par des lignes commerciales – les exemples que vous aimez citer ne correspondent en rien à la réalité.

Il est plus pertinent d'aider l'aviation privée à se décarboner que de l'interdire. Lors d'un déplacement au Bourget, nous avons d'ailleurs pu constater les énormes efforts consentis par le secteur aérien dans ce domaine, malgré les taxes de plus en plus importantes auxquelles il est soumis et dont le produit ne lui est même pas destiné – nous avons vu tout à l'heure que ces taxes allaient à l'Afit France, qui ne reverse rien à l'aérien mais tout au ferroviaire. Autrement dit, le secteur aérien est contraint d'autofinancer sa décarbonation, et il le fait plutôt bien.

Vous avez cru utile de préciser, dans l'exposé sommaire, que l'interdiction ne concernerait pas les vols d'évacuation sanitaire. Or, lors des auditions menées en amont de

l'examen de la proposition de loi de Julien Bayou visant à interdire les vols en jets privés, le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas) a indiqué qu'il était impossible de distinguer les vols d'affaires des vols sanitaires, d'autant qu'un vol peut assurer plusieurs missions au cours d'un même aller-retour.

Les acteurs de l'aviation privée investissent déjà énormément pour développer des avions bas-carbone. L'argent public doit servir à favoriser l'émergence d'une filière française de carburants durables d'aviation, dits SAF (*Sustainable Aviation Fuel*). Nous importons en effet ces carburants alors que nous avons en France les brevets pour les produire, comme on nous l'a expliqué lors des auditions. Alors que la loi européenne prévoit que les vols au départ d'un aéroport de l'Union devront incorporer au moins 6 % de SAF d'ici à 2030, toutes nos compagnies se sont engagées à mettre au moins 10 % de ces carburants dans les réservoirs de leurs avions.

Avis défavorable, donc.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Il y a aussi un impératif d'exemplarité. Comment pouvons-nous demander à nos concitoyens d'avoir des comportements écoresponsables et de limiter leurs déplacements en voiture alors qu'ils n'ont pas forcément accès à des transports de proximité quand, dans le même temps, nous exonérons une petite minorité de ces efforts en lui permettant de traverser le pays en jet privé pour satisfaire des désirs personnels et de polluer ainsi davantage que des milliers de gens réunis ? Les 10 % de Français les plus riches polluent énormément et il est de notre responsabilité politique que de leur envoyer un signal.

Vous prétendez qu'un jet privé peut effectuer une mission sanitaire en même temps qu'il vole pour affaires. J'aimerais savoir combien de fois Bernard Arnault a utilisé son jet pour un motif sanitaire plutôt que pour effectuer de petits déplacements privés, de loisir. Mais encore une fois, quand il s'agit de s'attaquer aux plus riches et à ceux qui piétinent l'écologie, vous vous placez du côté des puissants. Vous révélez une fois de plus votre vrai visage, celui d'une extrême droite qui se montre complaisante avec les plus riches et dessert les intérêts du peuple.

M. Pierre Meurin (RN). Monsieur Portes, j'aimerais relever la condescendance de l'exposé sommaire de votre amendement. Vous avez dit tout à l'heure que les salariés n'étaient pas responsables des activités de leur entreprise. Or il me semble qu'ils sont liés à leur employeur par une relation contractuelle : on peut donc imaginer qu'ils ont choisi de travailler pour le secteur aérien par conviction. Votre position idéologique vous coupe complètement des réalités.

Au-delà des jets privés, l'avion n'est pas un moyen de transport utilisé uniquement par les riches. Vous n'êtes pas forcément les mieux placés, à gauche, pour parler d'exemplarité. Puisque vous êtes un grand donneur de leçons de morale, j'aimerais vous interroger sur le coût carbone des baskets Nike que vous portez régulièrement.

Mme Huguette Tiegna (RE). Je ne veux pas alimenter la polémique : mes propos se borneront donc à des aspects technologiques.

Le meilleur moyen de décarboner le secteur aérien est de miser sur les technologies du futur. Dans le Lot, la grande entreprise aéronautique Ratier Figeac, qui recrute actuellement, construit des pales permettant aux avions d'économiser de l'énergie. L'État

investit dans la recherche en faveur de carburants émettant moins de CO₂. J'ai également eu l'occasion de découvrir certaines solutions technologiques lors du récent congrès national des sapeurs-pompiers à Toulouse. Chacun a bien sûr le droit de défendre ses convictions, mais je vous suggère de vous intéresser à ces avancées technologiques plutôt que de proposer systématiquement des taxes ou des interdictions.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. J'apprécie le discours de sagesse que je viens d'entendre. Les auditions que nous avons organisées visaient précisément à mettre en avant les nouvelles technologies de décarbonation et les filières françaises. Le problème est que certains de nos collègues éprouvent une telle haine envers les entreprises et les gens qui font avancer notre pays qu'ils ne voient pas tout ce que les grandes entreprises françaises font de bien. Il est un peu désolant de constater qu'ils restent enfermés dans leur idéologie plutôt que de regarder la réalité telle qu'elle est.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD151 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin (RN). Nous quittons le secteur spécifique des jets privés pour affirmer, à rebours de l'idéologie de la NUPES et de l'extrême gauche, notre soutien général au transport aérien.

Nous voulons tout d'abord démonter une idée reçue : l'avion n'est pas l'apanage des riches. Ce moyen de transport est aussi utilisé par des gens qui partent en vacances une fois tous les trois ou quatre ans et offrent un voyage à leur femme et leurs enfants. Nous devons donc faire en sorte que le prix des billets n'augmente pas. Lorsque la civilisation progresse, les prix doivent baisser et les biens et services devenir plus accessibles. C'est ainsi que le *low cost* a été une formidable avancée pour permettre aux classes populaires et aux Français les plus modestes de partir en vacances et de découvrir d'autres pays.

Ainsi, nous proposons d'abonder de 15 millions d'euros les crédits de l'action *Transport aérien*, qui ont connu ces dernières années une baisse de 13 %. Nous reviendrions ainsi au montant inscrit dans le PLF pour 2023, ce qui nous permettrait d'éviter une augmentation du prix des billets d'avion, y compris pour les Français les plus modestes qui ont aussi grand besoin de partir en vacances.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. Avis favorable : il faut évidemment soutenir l'aérien et l'aéronautique en France. Être exemplaire, cela ne veut pas dire se suicider. Selon les pronostics des organismes les plus traditionnels qui connaissent ce secteur, l'augmentation du trafic aérien mondial sera de 3,6 % par an. La France peut compter sur des constructeurs comme Airbus, Dassault et Bombardier, qui figurent parmi les plus importants au monde si l'on met de côté les Américains, qui sont numéro un. Suivre la pente de la décroissance serait mettre à mal ces fleurons français.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD28 de M. Julien Rancoule

M. Christophe Barthès (RN). Cet amendement d'appel vise à interpeller le Gouvernement au sujet de l'ouverture de la ligne aérienne Carcassonne-Paris Orly. Alors que l'Aude est l'un des départements les plus enclavés et les plus éloignés de Paris, ce projet, qui répond à une urgence, doit être accéléré. L'ouverture de cette ligne aérienne, validée par la DGAC en janvier 2022, est indispensable pour désenclaver l'Aude et assurer son développement économique ; elle viendra compenser l'absence de ligne à grande vitesse traversant le département, les travaux de construction de cette dernière n'étant prévus qu'à partir de 2035.

Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis. Avis favorable. Lorsque le ferroviaire est de meilleure qualité que l'aérien, il n'y a évidemment aucune raison de valoriser le second, mais pour des liaisons comme celle que vous avez évoquée, nous avons tout intérêt à le faire. Cela étant, la suppression par Air France de la ligne Nice-Orly en 2026, que je viens d'apprendre ce soir, me fait craindre que la ligne aérienne que vous appelez de vos vœux ne soit pas près d'ouvrir. Et comme la ligne ferroviaire n'existera pas non plus, j'ai bien peur que l'Aude reste enclavée très longtemps.

La commission rejette l'amendement.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues, je vous rappelle que le vote sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* aura lieu demain, à l'issue de l'examen des crédits relatifs à la protection de l'environnement et à la prévention des risques, à la transition énergétique, aux paysages, à l'eau et la biodiversité, ainsi qu'aux politiques de développement durable.

Article 36 et état C : Crédits des budgets annexes

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens non modifiés.

Article 40 : Plafond des autorisations d'emplois de l'État

Amendement II-CD215 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Cet amendement est issu d'une recommandation du rapport d'évaluation de la loi du 2 juin 2018 pour un nouveau pacte

ferroviaire présenté en mai 2023 par MM. David Valence et Emmanuel Maquet. Ce rapport a mis en évidence la faiblesse des moyens humains dévolus au renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire – les Intercités – et à l'organisation des appels d'offres pour ces lignes. Seuls 5 à 7 ETP seraient affectés à ces missions, ce qui paraît très insuffisant au regard des enjeux. Je vous propose donc de renforcer de 10 ETPT l'équipe dédiée aux lignes de TET au sein du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

La commission adopte l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 40 modifié.

Après l'article 52

Suivant l'avis de la rapporteure pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD59 de M. Thomas Portes.

Amendement II-CD48 de M. Gabriel Amard

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Nous demandons au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport dressant un état des lieux précis des financements prévus pour le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Il s'agit, je le rappelle, d'un projet écocidaire d'ampleur impliquant l'artificialisation de 1 500 hectares de zones agricoles et naturelles ainsi que le drainage de 100 millions de mètres cubes d'eau souterraine chaque année.

Au lieu de s'enliser dans la construction d'une seconde ligne coûteuse – 30 milliards d'euros pour 300 kilomètres de tunnels –, l'État devrait privilégier l'utilisation de la ligne existante. Ce serait le seul moyen de développer rapidement le fret ferroviaire et de supprimer l'équivalent d'un million de camions sur les routes entre la France et l'Italie, alors que le projet de seconde ligne n'affiche comme ambition qu'une baisse de trafic de 350 000 camions. Pour ce faire, il faudrait cependant commencer par protéger la voie ferroviaire – comme la voie routière, d'ailleurs – de tout risque d'éboulement. Ce risque est connu depuis la publication d'un rapport du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) en 1975, mais mieux vaut tard que jamais.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Ce projet a fait l'objet d'engagements publics répétés à travers plusieurs accords internationaux et son inscription dans la loi d'orientation des mobilités. Des échanges sont en cours avec les collectivités pour fixer les modalités de cofinancement et lancer les études d'avant-projet détaillé en 2024. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Article additionnel après l'article 52 : Rapport sur les modalités de financement de la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire

Amendement II-CD209 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. La Première ministre a annoncé en février dernier un investissement supplémentaire de 1 milliard d'euros pour la régénération et 500 millions pour la modernisation du réseau ferré d'ici à la fin du quinquennat. Cet effort budgétaire, essentiel pour réussir la « nouvelle donne ferroviaire » annoncée, manque toutefois de précision. Je propose donc que le Gouvernement nous remette, dans les six mois suivant la promulgation de la loi de finances pour 2024, un rapport explicitant les modalités de financement envisagées dans le périmètre du programme 203 ou du budget de l'Afit France.

La commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 52 : Rapport sur le maillage des lignes ferroviaires existantes

Amendement II-CD145 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je demande la remise d'un autre rapport qui cartographie les lignes ferroviaires, en mettant notamment en avant les lignes de desserte fine supprimées ou suspendues.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 52

Suivant l'avis de la rapporteure pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD55 de M. Sylvain Carrière.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 17 octobre 2023 à 21 h 30

Présents. - M. Damien Adam, M. Gabriel Amard, M. Christophe Barthès, M. Guy Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Sylvain Carrière, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, M. Stéphane Delautrette, M. Jean-Luc Fugit, M. Daniel Grenon, Mme Chantal Jourdan, Mme Alexandra Masson, M. Pierre Meurin, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Nicolas Ray, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Pierre Vatin, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Aymeric Caron, M. Jean-Victor Castor, M. Marcellin Nadeau, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Marie Pochon

Assistaient également à la réunion. - M. Gérard Leseul, M. Thomas Portes, M. Julien Rancoule