

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission 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 2026 (n° 1906) :

. Transports terrestres et fluviaux (*M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis*) ;

. Affaires maritimes (*M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis*) ;

. Transports aériens ; budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (*M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis*)..... **Erreur !**
Signet non défini.

Mardi 28 octobre 2025

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de
Mme Sandrine Le Feur,
Présidente



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 2026 (n° 1906) sur les rapports pour avis de M. Bérenger Cernon sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux, de M. Jimmy Pahun sur les crédits relatifs aux affaires maritimes et de M. Jean-Victor Castor sur les crédits relatifs aux transports aériens et ceux du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous examinons les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables* consacrés aux transports. Le vote sur l'ensemble des crédits de la mission aura lieu demain, une fois achevé l'examen de tous les amendements portant sur cette mission.

Parmi eux, trente-neuf, dont dix concernant les transports, ont été déclarés irrecevables à cause de leur non-conformité aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances (Lolf), le plus souvent en raison d'une contradiction entre le dispositif de l'amendement et son exposé sommaire, une motivation insuffisante ou des crédits de paiements non couverts par des autorisations d'engagement sur le programme minoré.

Pour cette discussion sur les transports terrestres, maritimes et aériens, nous examinons cinquante-cinq amendements. Nous commencerons par une discussion générale commune aux programmes *Transports terrestres et fluviaux*, *Affaires maritimes* et *Transports aériens* et au budget annexe « Contrôle et exploitations aériens ».

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Nous débattons aujourd'hui du projet de budget consacré aux infrastructures de transports terrestres qui prétend engager la France dans le défi de la transition des mobilités.

Que contient ce projet de budget pour 2026 ? Il prévoit 9,4 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 8,1 milliards en crédits de paiement (CP), fonds de concours inclus. Si l'on retire un à-coup de 1,1 milliard d'euros en AE lié à la passation du marché de location du matériel de nuit, les crédits sont globalement stables à périmètre constant mais restent à un niveau bien inférieur à ceux de 2024, de l'ordre de 500 millions d'euros. L'investissement en faveur des transports contribue donc à l'ajustement budgétaire pour la seconde année consécutive.

Je l'affirme d'emblée : ce choix n'est pas soutenable. Il n'est soutenable ni pour le climat, ni pour l'aménagement du territoire, ni pour les usagers qui constatent chaque jour la fatigue des réseaux.

Le projet annuel de performances (PAP) pour 2026 reconnaît lui-même que les moyens sont simplement reconduits. Nous avons pourtant un cap clair. La conférence Ambition France Transports a établi un consensus transpartisan – j'insiste là-dessus – pour une augmentation de 3 milliards d'euros par an pour la régénération et la modernisation des réseaux, dont 1,5 milliard d'euros par an consacrés au réseau ferroviaire. Ce n'est pas un effort superflu : c'est la condition minimale pour enrayer la dégradation du réseau structurant et moderniser une partie de l'infrastructure – sans investir dans de nouveaux projets ou dans les petites lignes ferroviaires.

Concernant l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), l'exécutif joue aux bonnetaux avec son budget. Le rôle de l'Afitf est de sécuriser dans la durée des recettes affectées, plutôt que de subir des plafonds annuels et des à-coups budgétaires. Les échanges avec les acteurs du secteur le confirment : il faut des ressources pérennes et une lisibilité pluriannuelle dignes de ce nom. Là encore, le compte n'y est pas : aucun contrat d'objectifs et de moyens n'a été signé avec l'Afitf depuis 2023, sans compter que près de 1,4 milliard de recettes affectées et plafonnées – le montant nécessaire pour régénérer le réseau ferroviaire – sont désormais reversées au budget général.

Pour faire face à cette situation, nous avons urgemment besoin d'une loi de programmation des infrastructures qui puisse fixer devant la représentation nationale la trajectoire, les priorités par mode de transport et la montée en puissance des recettes affectées à l'Afitf. Tant que nous piloterons à l'année, nous aurons toujours un train de retard.

Cette conviction se vérifie particulièrement pour les trains de nuit. Si j'ai choisi d'y consacrer la partie thématique de mon rapport cette année, c'est parce que les trains de nuit concentrent tous les enjeux : transition écologique, désenclavement des territoires, Europe des mobilités et régénération des infrastructures ferroviaires.

L'année 2024 a été une année record : près de 1 million de voyageurs ont emprunté nos lignes de nuit, soit une hausse du trafic de 26 % par rapport à 2023. Mais l'offre est aujourd'hui bridée à cause d'un parc vieillissant et insuffisant, d'une absence de nouvelles lignes transversales et d'un réseau européen au départ de la France encore embryonnaire. Parallèlement, l'État a reculé sur la seule desserte internationale encore en activité au départ de la France, envoyant un signal inverse à celui que nous recherchons. C'est une faute de cohérence.

Soyons clairs : nous ne parviendrons pas à créer un véritable effet réseau avec seulement quelques lignes vitrines. La renaissance du train de nuit partout en Europe n'est pas un slogan : c'est un marché, quand la qualité et la fréquence sont au rendez-vous et quand le réseau proposé est suffisamment structurant. Le rapport Philizot l'a montré dès 2020 en évoquant des taux d'occupation honorables, un autofinancement possible dès que la qualité s'améliore, des coûts publics inférieurs par voyageur-kilomètre à d'autres segments et une compétitivité environnementale imbattable au-delà de 700 à 1 500 kilomètres (km). Nous n'avons plus d'excuses pour attendre.

Trois chantiers concrets sont donc devant nous. Le premier est celui du matériel roulant. Le gouvernement a annoncé en février 2025 une commande de 180 voitures couchettes et de vingt-sept locomotives pour renouveler le parc existant, avec une clause optionnelle allant jusqu'à 340 voitures et quarante-deux locomotives. Il est nécessaire d'activer cette option maintenant et de préparer l'étape d'après. Au regard de la demande et des horizons industriels, il faut sécuriser un volume cible permettant d'ouvrir de nouvelles lignes d'ici à 2030 ou 2035 et adosser un plan d'entretien capacitaire à l'ouverture d'un deuxième technicentre, notamment dans le sud-est de la France. C'est un investissement d'avenir : il créera de la fréquentation, des recettes et de la crédibilité. Je déposerai un amendement dans ce sens qui, je l'espère, sera adopté.

Je rappelle, sur la base des simulations réalisées en 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), que le coût annualisé total serait inférieur de 4 millions d'euros dans un scénario à 340 voitures, grâce à la baisse significative du déficit d'exploitation permise par l'exploitation d'un plus grand parc de voitures. En revanche, le choix du

gouvernement de passer par une société de location du matériel plutôt que par une acquisition directe conduit à un surcoût financier de 14 millions d’euros par an. Le seul avantage de cette formule est d’assurer le portage de la dette par un acteur privé.

Il faut ensuite des sillons. Oui, la régénération du réseau se fait la nuit. Mais régénérer ne doit pas être synonyme de fermer. Il faut un pilotage national qui rende les chantiers nocturnes compatibles avec des sillons de nuit stables, des itinéraires de contournement préétablis, des équipes capables de gérer sur le terrain une circulation sur voie contiguë, et enfin, une planification pluriannuelle opposable pour l’attribution des sillons afin d’éviter les annulations masquées qui détruisent la confiance des usagers. C’est une question d’arbitrage et d’organisation, pas de physique des voies.

Enfin, nous devons assumer un soutien public aux lignes d’intérêt européen ou d’aménagement du territoire – exactement comme on le fait pour d’autres modes de transport – articulé à une billetterie incitative et à un rééquilibrage concurrentiel avec le transport aérien. C’est dans ce sens que je déposerai un amendement pour rétablir la subvention pour la ligne Paris-Vienne-Berlin en 2026.

Relancer les trains de nuit, ce n’est pas céder à la nostalgie mais faire un choix d’efficacité publique. Avec son coût climatique imbattable, avec des durées de voyage utiles et une réelle accessibilité sociale, la nuit ferroviaire rend à nos territoires ce que le transport aérien ne pourra jamais offrir : un transport propre, accessible et ancré dans les territoires. Or elle a besoin de trois certitudes que le projet de loi de finances pour 2026 ne lui donne pas encore : du matériel en quantité suffisante, des sillons garantis malgré les travaux et un soutien financier assumé. L’avenir voyage de nuit et le plus beau des rêves roule sur les rails.

C’est le sens des amendements que je défends pour l’examen de ces crédits. Nous avons une demande forte, un consensus politique, des industriels mobilisables et des territoires qui attendent. Ce qu’il manque, ce n’est pas une idée de plus mais une décision politique : mettons les trains de nuit sur de bons rails !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je vous remercie de m’avoir fait l’honneur de me nommer rapporteur pour avis du budget des affaires maritimes pour la deuxième année consécutive.

Je commente les budgets prévus pour le programme 205 et une partie du programme 203.

Le programme 205 finance des actions relatives à la politique de sûreté et de sécurité maritimes civiles, à la régulation sociale de l’emploi maritime, au soutien du pavillon français, à la protection du littoral ou encore à la politique des pêches et de l’aquaculture. Ses crédits sont en hausse, tant en AE – une augmentation de près de 15 % par rapport à 2025 – qu’en CP – une augmentation de 8 %. Toutefois, cette hausse doit être relativisée : elle répond davantage à un impératif de sincérisation du budget qu’à une augmentation réelle des moyens.

Cette augmentation porte principalement sur deux postes de dépenses. D’abord, la compensation à destination de la sécurité sociale, sous-budgétisée en 2025, du dispositif d’exonération des cotisations patronales bénéficiant à certaines entreprises d’armement maritime. Ensuite, l’enveloppe pour les restes à payer liés à la clôture du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (Feamp) et les crédits en AE du Fonds européen pour les

affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) – cela afin de sécuriser la programmation des deux dernières années d'engagement de ce fonds qui sera clos en 2027.

Le budget des affaires maritimes est soumis aux contraintes budgétaires de l'État : la plupart des autres actions sont donc stables ou en baisse. La subvention allouée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est toutefois préservée grâce à l'affectation du produit de certaines taxes – notamment celui de la taxe sur l'éolien en mer qui devrait être en hausse en 2026.

Les crédits de l'action 43 du programme 203 sont quant à eux relativement stables, avec 87,5 millions d'euros en AE et en CP. Ils servent essentiellement à financer l'entretien des accès aux grands ports maritimes, par des opérations de dragage notamment.

En cette Année de la mer, la partie thématique de mon rapport est consacrée à la flotte océanographique française.

La troisième conférence des Nations unies sur l'océan (Unoc) qui s'est tenue à Nice en juin 2025 a mis en lumière l'impérieuse nécessité d'éclairer les choix politiques en matière de protection des océans par la recherche et la science, selon le principe de décision fondée sur la science. En effet, seul un océan bien connu peut être véritablement protégé ! Or, avec moins de 20 % des fonds marins cartographiés en détail, les étendues maritimes à explorer sont encore immenses. Chaque campagne océanographique donne lieu à de nouvelles découvertes. Les écosystèmes marins sont également sous-étudiés. Alors qu'un peu moins de 300 000 espèces marines ont été décrites, des modélisations scientifiques indiquent qu'il en existerait entre 1 et 10 millions ! L'observation et la connaissance de l'océan progressent avant tout grâce aux avancées technologiques dont bénéficie la recherche océanographique.

La position de la France en matière de recherche océanographique est particulière et son rôle, stratégique. La France dispose du deuxième espace maritime au monde mais on évoque moins souvent son autre atout de poids : la flotte océanographique française (FOF), un des fleurons de la recherche scientifique nationale.

Cette dernière est une flotte historique, qui tire ses origines des premières campagnes océanographiques menées dès le XIX^e siècle à bord de chalutiers ou de navires de la marine nationale. En 1933, le premier navire construit spécialement pour mener des campagnes scientifiques est mis à l'eau. Les recherches scientifiques portent alors surtout sur les ressources halieutiques et la pêche, mais progressivement, les campagnes s'élargissent à d'autres disciplines et les navires se perfectionnent et diversifient leur équipement à bord. En 1960, le fameux *Thalassa* est le premier navire de recherche moderne capable de mener des missions dans toutes les disciplines de l'océanographie. Le *Jean Charcot*, premier navire océanographique de haute mer, et deux autres navires côtiers viennent le compléter. Une flotte océanographique civile est ainsi constituée, gérée jusqu'en 2020 par plusieurs opérateurs : l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), le Centre national de la recherche scientifique (CNRS), l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (Ipev), l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et le service hydrographique et océanographique de la marine (Shom).

Dans un souci de rationalisation et de meilleure coordination de l'usage des navires, la flotte océanographique est ensuite unifiée et confiée à l'Ifremer, qui l'opère au bénéfice de l'ensemble de la communauté scientifique nationale. Ainsi, plus des deux tiers des quelque 1 800 scientifiques qui embarquent chaque année à bord des navires de la FOF sont issus

d'autres établissements. Cette unification, atypique en Europe, participe du rayonnement de notre flotte océanographique – la plus grande infrastructure de recherche environnementale française et l'une des plus importantes flottes océanographiques d'Europe et du monde.

La FOF dispose d'une diversité de moyens maritimes et sous-marins de pointe, avec quatre grands navires hauturiers, qui sillonnent tous les océans du monde grâce à *L'Atalante*, et sept navires côtiers et semi-hauturiers. Les engins sous-marins font aussi partie de ces équipements de pointe au service de la recherche, uniques en Europe. Il n'y a dans le monde que cinq autres sous-marins du même type que le *Nautilus*, un sous-marin capable de plonger à plus de 6 000 mètres de profondeur avec à son bord un scientifique, un pilote et un copilote. Depuis sa mise à l'eau en 1984, le *Nautilus* a réalisé plus de 2 000 plongées dans tous les océans ! Alors que sa mission devait s'achever en 2025 après quarante ans de service, je salue la décision de prolonger son activité jusqu'en 2035. Ce choix est décisif pour préserver notre savoir-faire et nos compétences en matière de sous-marin embarqué, immergé, habité.

Hélas, le *Nautilus* n'est pas le seul équipement vieillissant de la flotte. Trois des quatre navires hauturiers ont plus de 30 ans et devront être remplacés d'ici à 2035 : *L'Atalante*, le *Marion Dufresne* et le *Thalassa*. Le renouvellement d'une partie de la flotte a bien été anticipé en 2020 lors de l'unification de la FOF : la programmation décennale de renouvellement des moyens navals a alors été publiée. Cette programmation a certes permis des travaux de modernisation mais le chiffrage doit impérativement être actualisé, vu le renchérissement des coûts de construction dû à l'inflation. Le coût total de renouvellement de la flotte côtière et hauturière, estimé à 245 millions d'euros en 2020, aurait ainsi doublé. Si on lui ajoute les coûts de remplacement du *Marion Dufresne* et du *Thalassa*, le coût total est estimé à plus de 1 milliard d'euros d'ici à 2035.

Il faut donc programmer au plus vite ces financements, et cela, en établissant des priorités pour les investissements puisqu'il sera difficile de tout financer dans ce contexte budgétaire contraint.

La priorité absolue doit être le remplacement de *L'Atalante*, pièce maîtresse de la flotte par sa capacité de déploiement sur tous les océans et navire indispensable au maintien de la France sur le podium de la recherche océanographique mondiale.

Ensuite, le choix de remplacer l'*Antea*, navire semi-hauturier basé en Nouvelle-Calédonie, par le *Michel Rocard*, un brise-glace, pose question. La construction de ce navire coûteux, capable d'être déployé à la fois en Antarctique et dans le Pacifique équatorial et tropical, est-elle pertinente ? Au-delà des questionnements techniques de conception du navire et de rentabilisation des navigations de transit entre ces zones géographiques, est-il bien pertinent de nous doter d'un nouveau brise-glace ? La présence de la France aux pôles repose à l'heure actuelle sur des partenariats institutionnels et scientifiques qui nous permettent d'aller dans ces zones difficiles d'accès. Dans le futur, il sera envisageable de monter d'autres partenariats, avec des structures privées comme la Fondation Tara Océan, ou de louer des brise-glace pour assurer la recherche polaire française. Le navire de Jean-Louis Étienne est également une piste.

Enfin, le remplacement du *Marion Dufresne*, seul navire dont l'Ifremer n'est pas propriétaire, doit être l'occasion de revoir l'équilibre entre les missions de service public et les missions scientifiques du navire. Une des spécificités de la flotte océanographique française est en effet le principe de mixité des usages dont le *Marion Dufresne* est emblématique. Ce navire, propriété des Terres australes et antarctiques françaises (Taaf), est partagé entre les

missions scientifiques de la FOF, 217 jours par an, et des missions de logistiques et de ravitaillement dans les Terres australes, 120 jours par an. Le *Marion Dufresne* est non seulement indispensable à la continuité territoriale entre la France et ses districts austraux mais aussi, par ses capacités techniques, aux missions scientifiques. Sa longueur de 120 mètres a en effet permis l'implantation du carottier géant *Calypso* qui en fait un outil unique au monde pour effectuer du carottage long. Cette capacité devra être préservée pour l'intérêt de la recherche scientifique.

Face à tous ces enjeux, l'Ifremer a lancé en mars 2023 une démarche prospective intitulée *Imaginons la flotte océanographique à l'horizon 2035* dont a résulté un livre blanc et vingt recommandations que je vous invite à consulter.

Construire les prochains navires de la flotte et leurs équipements, c'est être en mesure de répondre aux besoins des scientifiques et aux enjeux océanographiques des prochaines décennies. C'est aussi concevoir une flotte qui réponde au défi de la décarbonation et de l'exemplarité de la recherche océanographique en la matière. Ainsi, le dessin de préfiguration du navire voué à remplacer *L'Atalante* est celui d'un navire hauturier de recherche à propulsion vélique, à l'image du cargo à voile roulier *Neoliner Origin* mis à l'eau ce mois-ci pour faire route vers Baltimore depuis Saint-Pierre-et-Miquelon.

La flotte océanographique française est l'un des fleurons de notre recherche scientifique et un atout majeur pour asseoir la présence maritime française sur tous les océans. À l'heure où la recherche océanographique attire les entreprises privées, à l'instar de la recherche spatiale, il est hautement stratégique que la France continue à investir dans ses moyens de recherche maritimes et sous-marins.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. D'abord, quelques mots sur l'évolution du budget annexe *Contrôle et exploitations aériens*. Celui-ci s'inscrit pour 2026 dans un contexte de hausse du trafic, à 102 % du niveau de 2019, l'année de référence.

Ses ressources – qui prennent la forme de redevances et de recettes fiscales adossées au trafic – sont en hausse : environ 2,8 milliards d'euros de recettes sont prévus pour 2026, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2025. Ce budget annexe poursuit donc sa trajectoire de désendettement et ne devrait avoir à recourir à l'emprunt ni en 2025, ni en 2026.

Du côté des dépenses, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoit en 2026 de poursuivre la modernisation technologique et opérationnelle de la navigation aérienne, de poursuivre sa politique sociale et de ressources humaines – par le recrutement de contrôleurs aériens après de nombreux départs à la retraite notamment – et enfin, de poursuivre sa transition écologique et énergétique.

J'en viens à la partie thématique de mon rapport – qui reste toutefois très liée au fonctionnement de la DGAC. Lorsque l'on évoque le transport aérien, on pense généralement aux touristes ou aux voyageurs d'affaires, mais j'ai choisi de parler de ceux pour lesquels le transport aérien n'est pas un luxe mais une nécessité : les citoyens ultramarins. J'évoquerai donc le fonctionnement – ou plutôt, le dysfonctionnement grave et inadmissible – du transport aérien dans les territoires dits d'outre-mer.

Il y a d'abord ces personnes touchées dans leur quotidien : des parents, des étudiants, des personnes âgées, malades ou endeuillées. Vous pouvez choisir de prendre le train ou la voiture pour aller où bon vous semble mais les Ultramarins sont, eux, totalement dépendants

de l'avion. Dans quelles conditions ? Des billets aux prix exorbitants, des retards et des annulations permanentes, l'obligation de passer par Paris pour se rendre dans un pays voisin. C'est après avoir auditionné des associations d'usagers, qui témoignent de cette réalité souvent passée sous silence, que j'ai souhaité faire entendre la voix des Ultramarins : ces familles obligées de s'endetter pour se soigner en métropole car le seul prix du billet est inaccessible, sans parler de l'hébergement sur place ou des frais médicaux ; ces jeunes qui doivent renoncer à des voyages scolaires, sportifs ou culturels ; ces étudiants qui doivent choisir entre rentrer voir leur famille pour les vacances ou s'acheter de quoi manger. Il ne faut pas oublier non plus les opportunités professionnelles gâchées, le développement économique entravé, la lassitude d'être traité comme un citoyen de seconde zone.

Où est l'égalité de traitement entre citoyens ultramarins et métropolitains en matière de transports ? Où sont l'unité de la République et la solidarité, lorsque des citoyens français sont purement et simplement empêchés de circuler sur leur propre territoire dans des conditions normales ?

Ces auditions m'ont permis de documenter plusieurs aspects du problème. Il y a d'abord le prix abusif et scandaleux des billets, que la plupart des résidents d'outre-mer, dont le pouvoir d'achat est inférieur à celui des métropolitains, ne peuvent payer. Ces prix ont augmenté ces dernières années, même s'il existe des disparités entre les territoires. Certaines liaisons sont extrêmement fréquentées par les touristes métropolitains – comme par exemple les lignes entre La Réunion, la Guadeloupe, la Martinique et Paris – créant un effet de saisonnalité qui vient renchérir les prix, sur des périodes pendant lesquelles les Ultramarins ont eux aussi besoin de voyager. Les prix sont particulièrement élevés à Mayotte et en Guyane par rapport au pouvoir d'achat des habitants. À Mayotte, les usagers décrivent une situation alarmante : une qualité de service déplorable, des retards et des annulations incessantes, des déroutements de vol et des passagers livrés à eux-mêmes. En Guyane, les usagers auditionnés rapportent qu'en haute saison un aller-retour avec la métropole coûte en moyenne entre 1 500 et 2 000 euros.

Rendez-vous compte que l'avion est aussi parfois le seul moyen de transport intérieur au territoire. C'est le cas en Guyane, mais aussi en Polynésie française, à Saint-Pierre et Miquelon et à Wallis-et-Futuna. En Guyane, pour se rendre dans certaines villes comme Maripasoula, la seule alternative à l'avion est de faire plusieurs jours de pirogue ! Or le niveau des infrastructures aéroportuaires et du service aérien est très insuffisant.

Plusieurs pistes permettent d'expliquer la formation de ces prix prohibitifs. Parmi elles, le coût du carburant, qui a connu une forte inflation en 2023, mais qui est aussi structurellement plus élevé dans la zone Antilles-Guyane en raison des pratiques tarifaires de la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (Sara). Les carburants d'aviation durables (SAF), dont l'incorporation va devenir obligatoire, sont quatre à cinq fois plus chers que le kérosène traditionnel. L'incorporation des SAF va donc renchérir le prix des billets de 10 à 15 %. L'impact sera encore plus important pour les destinations ultramarines au regard de la durée du vol.

Le deuxième facteur est celui du manque de concurrence entre les compagnies aériennes sur certaines liaisons. Or, la concurrence est l'un des principaux facteurs de la baisse des prix. Sur le réseau régional notamment, le marché est marqué par une faible concurrence, à l'image de la liaison Cayenne-Fort-de-France uniquement opérée par Air France, à des prix similaires voire supérieurs à ceux des vols Cayenne-Paris, alors que le premier vol ne parcourt que 2 000 kilomètres contre 7 000 pour le second.

Enfin, la hausse de la fiscalité et des redevances est aussi un élément constitutif du prix élevé des billets, dont elles représentent 20 % en moyenne. Trop souvent, les décisions fiscales sont prises sans tenir compte du renchérissement du prix pour les Ultramarins qui n'ont déjà pas les moyens de prendre l'avion.

Un autre point sur lequel je veux insister ici est la connectivité des territoires dits d'outre-mer avec leur zone régionale. Ces territoires sont la plupart du temps enclavés dans leur propre région. Les seules liaisons un tant soit peu développées sont celles avec la métropole. Par exemple, certains passagers guyanais sont obligés de venir à Paris pour se rendre en Amérique du Sud, et certains Réunionnais, Mahorais ou Guyanais, pour se rendre sur le continent africain.

Vous saisissez comme moi le caractère absurde et mortifère de cette situation qui est pourtant le lot quotidien des Ultramarins. Il est plus que temps de s'ouvrir sur le reste du monde et d'arrêter de voir les choses à travers le seul prisme de la métropole. Tant du point de vue du commerce de marchandises que du tourisme, l'absence de connectivité régionale et le prix élevé des billets représentent un véritable manque à gagner pour les territoires dits d'outre-mer.

Il convient aussi d'évoquer l'insuffisance des dispositifs actuels d'aide à la continuité territoriale. Alors que le budget total dévolu à la continuité territoriale avec la Corse est de 187 millions d'euros pour 2026, la continuité territoriale ultramarine n'hérite que de 63,3 millions d'euros pour les onze territoires. Pour bénéficier d'un bon d'aide à la continuité territoriale, un Ultramarin doit avoir un quotient familial inférieur à 18 000 euros et attendre 4 ans entre chaque demande. Comment peut-on parler de continuité territoriale dans ces conditions ? La plupart des Ultramarins éligibles n'ont, de toute façon, pas les moyens de financer le reste à charge du billet, ni le reste du séjour. Il existe des dispositifs spécifiques pour les étudiants et les professionnels, mais ils sont soumis à des critères beaucoup trop restrictifs. L'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (Ladom) nous a ainsi indiqué que seuls 3 % de l'ensemble des Ultramarins avaient recours à ces dispositifs.

Alors que le caractère enclavé et insulaire de nos territoires devrait justement appeler à un transport aérien de haut niveau, c'est l'inverse qui se produit : les citoyens ultramarins sont moins bien servis que le reste de leurs compatriotes. Cette situation ne peut plus durer.

Je suis convaincu que le développement économique des territoires dits d'outre-mer doit passer par leur ouverture sur le reste du monde par le levier du transport aérien. La DGAC, en tant qu'acteur public, doit jouer son rôle dans ce désenclavement par la voie aérienne. Ses représentants auditionnés m'ont confié que la priorité avait été donnée pendant des années à la desserte directe entre outre-mer et métropole plutôt qu'à l'intégration des territoires dits d'outre-mer dans leur environnement proche. Un changement de doctrine est donc nécessaire et urgent !

Il faut que les services de la DGAC soient proactifs dans la création d'un panorama juridique favorable à l'installation de nouvelles compagnies aériennes sur certaines liaisons encore non desservies, ou trop faiblement. Alors que cette démarche a été amorcée ces dernières années, il faut aussi intensifier la conclusion d'accords bilatéraux avec des États tiers et renégocier les accords à la faveur d'une plus large ouverture du marché. Il faut toutefois rester vigilant à ce que l'arrivée de nouvelles compagnies ne fragilise pas l'existence de compagnies locales déjà présentes, qui, lorsqu'elles existent, sont d'une importance vitale pour la desserte régionale du territoire. La DGAC a surtout agi dans ce sens dans la zone

Antilles-Guyane : cette démarche doit être étendue à tous les territoires dits d'outre-mer et accentuée pour permettre leur développement économique dans leur zone régionale.

Par ailleurs, tous les acteurs auditionnés appellent de leurs vœux l'instauration d'un tarif résident pour les Ultramarins, sur le modèle du dispositif pour la Corse, ou celui prévu par l'Espagne et le Portugal pour assurer la continuité avec leurs territoires respectifs. Ce système consiste à instaurer un prix plafond pour les billets d'avion achetés par des résidents. Il a le mérite de s'adresser à tous les résidents et de proposer une véritable solution au prix exorbitant des billets d'avion.

Enfin, il est nécessaire de mieux prendre en compte l'impact de la fiscalité du transport aérien sur le pouvoir d'achat des Ultramarins. L'augmentation dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2025 de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) illustre bien le refus des pouvoirs publics de tenir compte de la répercussion de cette taxe sur les liaisons ultramarines. À ce jour, la Commission européenne n'a apporté aucune réponse sur la possibilité d'une exemption. L'exemption de TSBA pour les seuls résidents ultramarins – et non pour l'ensemble des passagers empruntant ces liaisons – est une piste à explorer pour espérer une compatibilité avec le droit de l'Union européenne. Je souligne que la deuxième version de la TSBA était affectée au transport ferroviaire alors qu'il n'existe aucune voie ferrée dans les territoires d'outre-mer.

Vous l'aurez compris, le fonctionnement actuel du transport aérien dans les territoires dits d'outre-mer est défaillant. Nos territoires sont considérés comme des terminus et des bouts de ligne. Les résidents constituent pour les compagnies aériennes en situation de monopole ou d'oligopole, une clientèle captive. Ceux-ci subissent des conséquences disproportionnées simplement pour pouvoir se déplacer sur le territoire national. Il est donc temps de prendre un nouveau tournant dans lequel les acteurs publics doivent jouer pleinement leur rôle, au service du développement économique de ces territoires.

La réunion est suspendue de dix-sept heures cinq à dix-sept heures trente.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs de groupes.

Mme Olga Givernet (EPR). Notre contexte budgétaire est contraint et, pourtant, les moyens dont nous débattons sont reconduits. En effet, le gouvernement s'engage dans la mobilité durable afin de garantir à chacun un véritable droit au déplacement, cela sur tout le territoire, tout en conjuguant progrès social, accessibilité et urgence écologique.

Le programme 203, *Infrastructures et services de transports*, voit ainsi ses crédits de paiement augmenter de 210 millions d'euros pour atteindre 4,64 milliards. Ce choix est la marque d'une volonté d'avancer, là où d'autres hésiteraient à investir. Mais nous, nous refusons l'immobilisme. Chaque euro compte pour faire progresser nos mobilités.

Le transport ferroviaire bénéficie d'une hausse de 155 millions afin de rendre ce réseau essentiel au maillage de nos territoires et à la réduction des émissions de carbone plus fiable et plus accessible. Privilégier le train, c'est préserver l'équilibre régional et investir dans le quotidien des millions de Français qui choisissent au quotidien ce moyen de transport

moins polluant. Comme le disait M. le rapporteur pour avis, il faut prévoir 1,5 milliard d'euros supplémentaires pour le transport ferroviaire à partir de 2028 : ne reculons pas dès 2026.

L'investissement dans le transport aérien, avec 27 millions supplémentaires cette année, est au rendez-vous de nos ambitions pour les outre-mer : les infrastructures à Saint-Pierre Pointe-Blanche et Wallis-Hihifo seront modernisées, les concessions en Nouvelle-Calédonie renouvelées et le futur aéroport de Mayotte mis en préparation. Ce soutien financier garantit à tous les Français un accès aux mobilités modernes, à l'égalité des chances et au désenclavement économique.

Le renforcement de 19 millions d'euros prévu pour les trains d'équilibre du territoire envoie un signal limpide : les zones oubliées ne doivent pas exister car la nation doit garantir le même service public à tous les citoyens, où qu'ils vivent. Concernant les trains de nuit, le budget pour 2026 franchit une nouvelle étape avec des autorisations d'engagement portées à 5,9 milliards. C'est donc une augmentation de 1 milliard qui donnera un second souffle au train de nuit. À l'horizon 2030, de nouvelles rames circuleront sur nos cinq grandes lignes nocturnes. Ce geste, qui sera concrétisé partout en France, est celui de la modernité, du confort, du lien et de l'écologie.

Cette dynamique inclut nos territoires ultramarins avec une enveloppe portée à 63 millions pour le transport aérien, dont 20 millions destinés à Mayotte, car l'égalité passe aussi par une capacité de se déplacer facilement et dignement.

Le secteur du fret, pilier discret mais essentiel de notre souveraineté et de notre transition écologique, voit se maintenir son budget de 380 millions d'euros. Ce choix est celui de la résilience. Défendre notre autonomie logistique, dynamiser l'économie, soutenir les transports combinés et la « compensation fret », c'est protéger l'emploi et la planète.

Enfin, l'Afitf voit ses plafonds progresser et ses crédits de paiement passer à 3,8 milliards. L'investissement public pour les mobilités n'a donc jamais été aussi déterminant pour accompagner les transitions et préparer l'avenir.

Chers collègues, ces chiffres sont le reflet de choix politiques clairs. Le choix du ferroviaire, le soutien au fret et l'investissement dans les outre-mer et la cohésion territoriale, affirment haut et fort que la transition écologique sera réussie si elle est portée par toutes et tous. Nous soutenons la loi-cadre qui doit arriver très prochainement.

M. Auguste Evrard (RN). Le budget des transports ferroviaire, routier, fluvial et maritime pour 2026 s'élève à 9,58 milliards d'euros, soit une légère hausse par rapport à l'année dernière. Cette augmentation a toutefois des allures de stagnation : par rapport aux besoins de régénération de nos infrastructures, estimés à 3 milliards d'euros supplémentaires par an par la conférence Ambition France Transports, l'écart reste considérable.

Nous saluons toutefois la progression des crédits ferroviaires. Cette hausse doit en priorité servir à rénover un réseau capillaire trop dégradé et à relancer le fret ferroviaire.

La mise au gabarit P400 est à ce titre essentielle. Elle permettrait le passage de trains transportant des semi-remorques et renforcerait la compétitivité des ports français, à partir desquels des marchandises doivent pouvoir être acheminées vers l'Est de l'Europe. Sans cela,

nous continuerons à les voir souffrir, notamment face à la concurrence du port d'Anvers, qui est mieux connecté au réseau continental.

Enfin, nous avons besoin d'une politique ferroviaire plus cohérente, modernisée, adaptée grâce à du matériel plus léger, et il faut, lorsque cela s'impose, remplacer certaines dessertes par des liaisons routières réellement adaptées aux besoins, afin de maintenir un maillage équilibré du territoire.

Pour ce qui est du secteur portuaire et maritime, il est urgent d'accélérer l'électrification des quais. Trop de navires utilisent encore leurs moteurs lorsqu'ils sont à quai alors qu'il serait possible de réduire immédiatement les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances locales en agissant sur ce plan. Des efforts de modernisation sont indispensables si nous voulons maintenir la compétitivité de nos ports et leur donner toute leur place dans la transition énergétique.

S'agissant du transport routier, la priorité doit aller au désenclavement. Dans trop de territoires ruraux ou de villes moyennes, l'accès à l'emploi, aux services ou encore à la vie sociale reste limité par un manque d'infrastructures performantes. Pour beaucoup de Français, la voiture individuelle reste le seul mode de déplacement viable, faute d'alternatives crédibles. Or le budget pour 2026 prévoit seulement 443 millions d'euros pour le développement routier, contre 665 millions en 2025. Nos routes nationales se dégradent : seuls 50 % des chaussées sont en bon état, et la France a chuté de la première à la dixième place mondiale pour ce qui est de la qualité du réseau routier. Il faut retrouver une approche équilibrée : oui, nous devons encourager les mobilités propres, mais il n'est pas acceptable d'abandonner les infrastructures routières ou de faire culpabiliser ceux qui en dépendent. Au-delà de l'état du réseau, je tiens à souligner la concurrence déloyale que subissent nos transporteurs routiers à cause de la fraude au cabotage. Nous avons déposé un amendement visant à renforcer les contrôles et à durcir les sanctions contre ces pratiques.

En ce qui concerne le volet aérien, nous constatons une augmentation importante des frais de personnel au sein de plusieurs programmes. Dans le contexte actuel de fortes contraintes budgétaires, ces hausses doivent être justifiées et évaluées. Nous avons déposé des amendements pour questionner la pertinence de ces dépenses.

La présente mission budgétaire comporte des avancées mais elles restent insuffisantes pour répondre aux besoins de nos territoires. Il conviendrait de retrouver un équilibre entre mobilité durable, compétitivité économique et liberté de mouvement pour tous nos concitoyens.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). La mission *Écologie, développement et mobilité durables* devrait être la colonne vertébrale de la bifurcation écologique que notre pays doit enfin engager, mais l'examen des crédits demandés pour 2026 montre que ce n'est toujours pas le chemin que le gouvernement souhaite emprunter. Ces crédits traduisent un refus obstiné de regarder la réalité en face et d'assumer l'ampleur de la bifurcation à réaliser. La dette écologique s'aggrave de jour en jour alors que, comme le soulignent plusieurs banques centrales et la Cour des comptes, l'inaction climatique coûtera bien plus cher que l'investissement massif dans la transition écologique.

Les transports représentent à eux seuls près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre, mais le budget qui leur est consacré n'est pas à la hauteur des enjeux. Comme l'a souligné le rapporteur Bérenger Cernon, ces crédits reconduisent l'existant. Ils ne traduisent

aucune vision d'ensemble, aucune planification, comme si aucun autre modèle que le tout-voiture et la concurrence généralisée n'était envisageable.

Comme l'a montré un récent rapport d'information de nos collègues Olga Givernet et Bérenger Cernon, le transport ferroviaire n'est pas un mode parmi d'autres. C'est un outil d'égalité territoriale. Quand on ne développe plus le réseau et qu'on ferme des lignes du quotidien, on condamne à la dépendance à la voiture des milliers de nos concitoyens dans les villes moyennes et les zones périurbaines ou rurales. Investir massivement dans cette alternative décarbonée permet au contraire de consolider un service public essentiel, qui n'oublie personne.

Et que dire du plan Vélo ? Présenté en 2023 comme le fer de lance de la mobilité durable, il est aujourd'hui laissé à l'abandon. Les crédits du fonds Mobilités actives ont été divisés par cinq : ils sont passés de 250 à 50 millions d'euros. C'est dire la priorité accordée par le gouvernement à la santé publique et à la qualité de l'air par le soutien aux mobilités douces.

L'accessibilité est un autre impératif trop souvent oublié : une mobilité durable doit être au service de toutes et tous. Aujourd'hui encore, les personnes en situation de handicap et les personnes âgées se heurtent trop souvent à des obstacles structurels. L'accessibilité ne doit pas être pensée après coup, mais dès la conception des infrastructures et des alternatives.

Enfin, d'autres modèles existent. Je pense notamment au travail de Forum vies mobiles, qui propose un système de mobilité moins dépendant de la voiture, plus sobre, plus juste et moins coûteux. Une autre organisation des transports, fondée sur le droit à la mobilité pour toutes et tous, est possible. Ce budget tourne le dos à cette ambition, car il n'engage pas la bifurcation nécessaire. Nous continuerons, à La France insoumise, à nous battre pour une mobilité publique, accessible, décarbonée et planifiée, au service de la population et à la hauteur de l'urgence écologique.

M. Peio Dufau (SOC). À l'heure où les scientifiques actent le fait que l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous le seuil de 1,5 °C est désormais hors d'atteinte, il est plus que jamais nécessaire de déployer une politique de décarbonation des transports ambitieuse. Or on ne peut qu'être déçu par ce budget.

Pour le train, douze fois plus efficace énergétiquement que le transport routier ou aérien et cent fois moins émetteur de gaz à effet de serre que la voiture individuelle, l'évolution prévue est en trompe-l'œil. La hausse de 1,1 milliard d'euros dont doit bénéficier le programme *Infrastructures et services de transports* est certes bienvenue, mais elle est due au renouvellement d'un marché pluriannuel de location de matériel roulant destiné aux trains de nuit. Ce contrat est nécessaire mais insuffisant, et nous proposerons donc par amendement d'aller plus loin. Au-delà du signal positif lié à la hausse des crédits, l'engagement attendu n'est pas là. Les besoins urgents en matière de régénération du réseau ferré ne sont pas traités et le fret ferroviaire est insuffisamment soutenu.

Bref, ce budget est pour le moment une occasion manquée, alors que la conférence de financement des transports avait aidé à une prise de conscience collective. Ce n'est pas avec de tels crédits que nous atteindrons nos objectifs de report modal, et il n'y a pas de loicadre à l'horizon.

Forts des constats et des recommandations de la mission d'information sur le transport ferroviaire que j'ai présidée, nous avons déposé des amendements visant à répondre aux urgences – régénération du réseau, sauvetage du fret ferroviaire, développement et non simple maintien des trains de nuit et soutien au transport combiné. Nous avons avec ce budget l'occasion de transformer des constats transpartisans en une véritable politique publique.

La situation est la même du côté du transport maritime. Alors que la conférence des Nations unies sur l'océan, qui s'est tenue en juin, devait servir de catalyseur, le budget pour 2026 ne traduit pas concrètement les ambitions exprimées à cette occasion. Aucune mesure significative n'est prévue pour lutter contre la pêche illicite, pour accélérer la décarbonation ou pour combattre les pollutions plastiques. La seule avancée tangible est la mise en service prochaine d'un patrouilleur à propulsion vélique, symbole isolé d'une politique trop mesurée. Les députés du groupe Socialistes et apparentés avaient pourtant formulé des propositions concrètes lors de l'Unoc.

Nous défendrons plusieurs amendements qui visent à rendre ce budget plus juste en accordant une revalorisation à la SNSM, en concrétisant le fonds de décarbonation promis depuis trois ans, en fléchant une partie du marché européen du carbone et en renforçant les moyens alloués à la direction générale des affaires maritimes, en faveur des directions interrégionales de la mer (Dirm) et des centres régionaux de surveillance et de sauvetage (Cross).

S'agissant du transport aérien, la volonté de se donner des moyens de décarboner le secteur et de réduire les nuisances par l'innovation et l'évolution des techniques d'approche se heurtera, en l'absence de réel changement de cap, à une hausse du trafic qui absorbera, voire annulera les efforts.

Chers collègues, montrons-nous à la hauteur de l'enjeu en améliorant ce budget.

M. François-Xavier Ceccoli (DR). Comme nous avons eu l'occasion de le dire la semaine dernière lors de l'audition de Philippe Tabarot, nous nous réjouissons que le ministère des transports parvienne à maintenir globalement ses crédits sans augmentation de la pression fiscale, mis à part les dispositions figurant à l'article 44.

Le groupe de la Droite républicaine est particulièrement attaché à l'entretien et au développement du rail, qui joue à plus d'un titre un rôle structurant pour nos politiques publiques. Les moyens globalement attribués au transport ferroviaire augmentent. Ainsi, au-delà des engagements de l'État pour les trains de nuit, ce budget prévoit une augmentation de 155 millions d'euros pour l'action 41 *Ferroviaire*, liée à l'indexation des redevances d'accès à SNCF Réseau, et une augmentation de 19 millions pour l'action 44 *Transports collectifs*, qui correspond au renforcement du soutien de l'État à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Après des décennies de disette budgétaire pour le rail, c'est un signal fort, à un moment où presque tous les budgets de l'État subissent des coupes importantes. Cela traduit l'importance de notre politique ferroviaire, indispensable outil de mobilité, de désenclavement des territoires et de dynamisme économique. À moyen terme, nous pensons que ce budget pourrait être renforcé par une compensation pour les opérateurs privés positionnés sur des tronçons de rail.

S'agissant du secteur aérien, nous saluons l'absence de relèvement de la TSBA. Comme l'a dit notre collègue Jean-Victor Castor, la hausse qui avait été annulée en 2025 s'est malheureusement appliquée du fait de la frilosité de la Commission européenne. Espérons qu'il en ira désormais autrement.

Pour ce qui concerne le transport routier, nous dénonçons vigoureusement la hausse extrêmement forte des taxes sur le biocarburant – 380 % sur le E85 et 400 % sur le B100. Nous espérons vivement que les conclusions de la mission Ambition France Transports, qui devraient donner lieu à l'élaboration d'une loi-cadre, permettront de trouver des sources de financement nouvelles, qui ne reposent pas sur les entreprises ou les usagers. La renégociation des contrats de concession autoroutiers, qui devient urgente, sera décisive en matière de planification et nous permettra sans doute de récupérer des moyens financiers.

Il convient aussi de trouver une façon d'aider les transporteurs à résister à la concurrence étrangère, qui plus que jamais est devenue majoritaire, y compris pour le transport routier intrahexagonal.

D'une façon générale, au-delà des interrogations de court terme sur l'évolution annuelle de telle ou telle ligne budgétaire, les politiques publiques de transport doivent à tout prix retrouver le sens du temps long et de la planification. Nous partageons sur ce point les diagnostics posés par nos collègues Peio Dufau, Bérenger Cernon et Olga Givernet dans leur rapport sur le transport ferroviaire. Plus que cet exercice budgétaire, c'est notre capacité à fixer un point d'arrivée et des objectifs de moyen terme qui sera décisive pour l'avenir des transports.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Nous avons déjà longuement évoqué, à différentes occasions, le constat : 34 % de nos émissions de gaz à effet de serre sont dues au secteur des transports. C'est dire l'importance, pour la lutte contre le changement climatique, du travail que nous faisons dans le cadre de ce budget. Je rappelle aussi que 97,5 % des énergies utilisées pour le transport sont d'origine pétrolière. Nous sommes donc dans une situation de dépendance totale et la décarbonation passe d'abord par le report modal.

Celui-ci concerne en premier lieu le secteur ferroviaire. Notre réseau, ce constat a également été fait à de nombreuses reprises, nécessiterait beaucoup d'investissements. Le chiffre de 1,5 milliard d'euros est un minimum, comme le ministre l'a rappelé récemment devant cette commission, en soulignant qu'un tel montant permettrait uniquement de maintenir le réseau en l'état. Il est urgent de trouver cette somme et d'aller au-delà. Or ce qui nous est proposé aujourd'hui ne permettra pas même pas de lever 1,5 milliard de plus. Nous avons donc déposé des amendements à ce sujet.

Selon l'association allemande Alliance pour le rail, la France ne consacre à son réseau ferré que 51 euros par habitant, contre 115 euros en Allemagne et 215 euros au Royaume-Uni. Nous avons donc un retard important à rattraper, notamment en matière de fret ferroviaire, le report modal concernant aussi les marchandises. Le fret ferroviaire ne représente que 9 % du transport de marchandise, alors que la moyenne européenne est de 17 %. Selon la stratégie nationale pour le développement du fret, nous avons besoin d'investir 4 milliards d'euros sur la période 2023-2032. Nous défendrons des amendements pour amorcer les efforts – nous sommes encore loin du compte. D'autres amendements, notamment de Marie Pochon, portent sur les trains de nuit. Il s'agit relancer les trains Paris-Vienne et Paris-Berlin, qui ont été récemment suspendus.

Autre enjeu du report modal, il faut développer tout ce qui est lié au vélo. Nos amendements viseront à favoriser les investissements des collectivités locales dans les infrastructures, et ceux des particuliers dans l'achat de vélos électriques.

Comme tout ne pourra pas reposer sur le vélo ou le train, il faudra aussi décarboner les mobilités routières, notamment en prévoyant davantage de moyens pour le leasing social, en vue de faciliter l'accès à la voiture électrique. Au lieu de s'appuyer sur les certificats d'économie d'énergie (CEE), nous préférierions un financement direct par l'argent de l'État afin d'avoir plus de lisibilité sur l'usage des crédits. Nous défendrons des amendements allant dans ce sens.

Un travail doit également porter sur le transport aérien, qui est bien peu cher par rapport au train, notamment. On pourrait envisager d'appliquer un taux de TVA de 20 % au lieu de 10 % et se pencher sur les exemptions de taxe pour le kérosène.

S'agissant des pistes de financement, car il faudra bien en trouver, nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises l'idée d'une contribution kilométrique sur les poids lourds, à l'image des dispositifs qui existent chez nombre de nos voisins.

M. Mickaël Cosson (Dem). Les transports sont une véritable épine dorsale, un enjeu national pour l'irrigation de nos territoires. Nos concitoyens doivent être en mesure de se déplacer au quotidien pour étudier, se soigner, travailler, accéder aux loisirs ou tout simplement rendre visite à des proches. Par ailleurs, les transports représentent 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Il faut décarboner tous les modes de déplacement.

Le groupe Les Démocrates salue les efforts prévus dans le projet de loi de finances. Les crédits de paiement doivent ainsi augmenter de près de 4,7 % pour les infrastructures et les services de transport. C'est un signal important, qui permet de réaffirmer la priorité donnée à des mobilités plus durables et décarbonées. Toutefois, nous devons rester vigilants sur la mise en œuvre. L'amélioration de la qualité des services pour nos concitoyens passe par la régénération du réseau existant pour éviter la « dette grise » et les retards quotidiens. La hausse des autorisations d'engagement, notamment pour le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, est bienvenue. Le train est en effet un vecteur majeur du report modal. Mais il faut, pour cela, traiter les questions qui se posent au sujet des matériels roulants, que j'ai déjà évoqués, des petites lignes et des trains de nuit. L'impulsion donnée à ces derniers, dont la fréquentation a bondi de 130 % depuis 2019, répond à une demande citoyenne massive. Que pensez-vous donc de l'activation de l'option qui permet d'étendre la commande à 340 voitures ?

Plus généralement, nos interrogations portent sur les efforts financiers qui seront réalisés pour répondre aux besoins futurs en matière de mobilité, garantir la pleine réussite de la décarbonation et suivre les conclusions d'Ambition France Transports. Nous réitérons notre appel à définir un cadre pluriannuel, prévisible et stable, pour donner de la visibilité aux maîtres d'ouvrage et sécuriser durablement l'avenir des mobilités dans les territoires.

S'agissant du volet maritime, nous saluons la hausse relative des crédits. Il est essentiel que notre pays puisse profiter de sa flotte en menant les transformations qui s'imposent. Je pense à nos ports, mais aussi au verdissement de la filière marchandise, qui est une nécessité si nous voulons être compétitifs.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). La transition écologique n'est plus une option mais une obligation. Dans ce contexte, les mobilités durables doivent occuper une place prépondérante, pour concilier impératifs environnementaux et sanitaires, cohésion des territoires et compétitivité économique. Le projet de loi de finances consacre ainsi plus de 17 milliards d'euros aux mobilités durables, à l'écologie et au développement durable. Ce budget nous donne aussi l'occasion, dans le cadre de nos débats, d'accélérer la mise en œuvre d'une transition écologique juste en lui donnant les moyens dont elle a besoin. Les transports représentent près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre, et la dépendance aux énergies fossiles ainsi que les limites des réseaux de transport font peser une menace sur nos territoires. La mobilité conditionnant l'accès à l'emploi, aux soins, à la culture et aux services publics, nous ne pouvons nous permettre d'accentuer la fracture entre les territoires urbains, ruraux, de montagne, littoraux et d'outre-mer en matière de mobilité.

Le PLF pour 2026 prévoit la poursuite du fonds vert pour la décarbonation des transports et consacre 4,6 milliards d'euros aux infrastructures routières, mais tout cela reste bien modeste face aux urgences. Les besoins de rénovation des réseaux ferrés, comme l'a montré un récent rapport de la Cour des comptes, dépassent à eux seuls 10 milliards par an. En outre, la part allouée aux mobilités du quotidien reste insuffisante pour assurer un développement massif du train régional, des transports collectifs et des mobilités actives.

S'agissant du transport aérien, le PLF reconduit les dispositifs de soutien à l'innovation, mais aucune trajectoire chiffrée claire n'est fixée pour l'atteinte de la neutralité carbone dans ce secteur d'ici à 2050. Les crédits restent bien insuffisants par rapport aux besoins réels de transformation de la flotte et des infrastructures. Par ailleurs, la décarbonation du ciel français doit être pensée avec l'Europe et non en silo.

Le transport maritime est le grand oublié du budget pour 2026. Alors que ce secteur doit réduire ses émissions de 20 % d'ici à 2030 au niveau mondial, les aides à la flotte verte et aux ports décarbonés ne progressent que de 5 %. Les crédits dédiés au verdissement des navires restent très en deçà des ambitions affichées.

Ce PLF est marqué par des efforts mais pas vraiment par le tournant systémique qu'appelle la transition écologique. Nous devons investir davantage dans les mobilités du quotidien, soutenir les mutations des filières aérienne et maritime et garantir une égalité territoriale réelle face à la décarbonation. Quels sont, selon vous, au-delà des aspects purement financiers, les principaux freins à lever pour accélérer la transition dans vos périmètres respectifs ?

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Le projet de loi de finances pour 2026 a pour objectif de s'inscrire dans une logique de rigueur budgétaire. Même si nous sommes conscients que trouver un équilibre entre justice sociale, efficacité climatique et responsabilité budgétaire est en soi un exercice difficile, nous avons plusieurs réserves à formuler à propos du budget des transports.

En matière de développement durable, tout d'abord, la France ne pourra relever le défi de la transition écologique sans mener un effort résolu et sincère en faveur des infrastructures de transport. Or, pour la seconde année consécutive, les ressources affectées à la régénération des réseaux et au développement des mobilités bas-carbone demeurent en dessous des besoins objectivement documentés. De plus, les moyens consacrés par l'État aux transports ferroviaires, routiers, fluviaux, maritimes et aériens sont dispersés entre plusieurs sources de financement au sein du projet de loi de finances. Évalués à environ 9,58 milliards

d'euros, ce qui représente une légère hausse par rapport à 2025, ces crédits restent insuffisants au regard des défis. Par ailleurs, la volonté affichée par le gouvernement d'épargner certains crédits entre en contradiction avec les efforts demandés aux collectivités locales, qui jouent un rôle moteur dans la réponse aux besoins prioritaires de développement des transports collectifs. En effet, les collectivités sont une nouvelle fois appelées à contribuer à l'assainissement des comptes de l'État.

S'agissant des transports terrestres, il nous semble urgent d'arbitrer en faveur d'investissements dans la performance et la résilience des infrastructures. Cela concerne tout particulièrement le transport ferroviaire. Notre groupe plaide pour une sanctuarisation des investissements dans ce secteur et les mobilités actives.

Le budget consacré aux transports maritimes bénéficiera d'une légère hausse de crédits pour certaines actions, ce que nous saluons. Cela concerne notamment la sécurité et la sûreté maritimes civiles et la régulation sociale de l'emploi maritime. Les crédits dédiés à la surveillance du trafic maritime permettront d'améliorer les services. Cependant nous déplorons la baisse des moyens prévus pour les emplois et formations maritimes. Réduire les financements de l'École nationale supérieure maritime et des lycées professionnels maritimes est une erreur dans un pays qui possède la deuxième zone économique exclusive au monde. N'oublions pas que l'enseignement maritime s'inscrit dans un modèle efficace en matière d'insertion, qui offre des perspectives durables aux jeunes motivés.

Nous déplorons également le sort réservé au secteur aérien, car l'avion, notamment pour les territoires d'outre-mer, n'est pas un luxe mais une nécessité. Dans ces territoires, la situation du transport aérien conduit à une véritable rupture d'égalité entre les citoyens ultramarins et hexagonaux. Le caractère insulaire et enclavé de certains territoires imposerait de faire preuve d'exemplarité et d'excellence en matière de transport aérien. Or c'est l'inverse qu'on constate : les conditions de desserte se dégradent, bien plus que dans l'Hexagone, les prix sont prohibitifs, les déficits de connectivité avec l'environnement régional restent catastrophiques et les dispositifs de continuité territoriale demeurent très en deçà des besoins. Bref, la situation est déplorable. Notre groupe, qui comporte cinq députés d'outre-mer et deux députés corses, dénonce en particulier les conséquences néfastes de l'augmentation de la fiscalité sur le transport aérien pour les vols ultramarins.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Madame Givernet, l'augmentation de 150 millions d'euros pour le transport ferroviaire que vous avez évoquée permettra seulement de compenser l'augmentation du prix des péages, alors que les besoins sont estimés à plus de 1,5 milliard – il y a quand même un léger manque. L'augmentation de 1 milliard, en autorisations d'engagement, qui est prévue pour les trains de nuit permettra le renouvellement des rames existantes. Le problème est que l'ouverture de nouvelles lignes n'est pas programmée. S'agissant du fret, le budget est stable, en effet, mais le programme Ulysse chiffre les besoins à 4,5 milliards. Il y a donc, là aussi, un manque. Des choix politiques doivent être faits : il n'est plus possible de reporter les décisions à demain. Le fait qu'une loi-cadre n'est pas à l'ordre du jour, en tout cas pour les prochains mois, est assez inquiétant.

Monsieur Evrard, aucun abandon n'est prévu s'agissant des routes nationales. L'approche suivie est équilibrée : 1,5 milliard d'euros sont fléchés vers la route, au sein d'un budget qui s'élève à 8,1 milliards en crédits de paiement.

Monsieur Carrière, je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je suis plutôt d'accord avec vous.

Monsieur Dufau, je partage votre déception au sujet du rail. Le contrat portant sur 180 voitures est évidemment nécessaire, mais il reste insuffisant pour le développement des trains de nuit. Même constat s'agissant du fret ferroviaire, pour lequel il manque, je l'ai dit, 4,5 milliards d'euros et une loi-cadre.

Monsieur Ceccoli, je ne reviens pas sur le fait que les 150 millions d'euros pour le ferroviaire que vous avez également évoqués permettront seulement de couvrir le renchérissement des péages. Une vraie question se pose au sujet de la hausse de la TSBA. En 2025, son produit a été entièrement affecté au désendettement de l'État. La réforme qui est intervenue n'a conduit à aucun montant supplémentaire pour le transport ferroviaire.

Monsieur Bonnet, la France est très en retard en matière de financement. Elle ne consacre que 51 euros par habitant à son réseau ferré, ce qui fait d'elle le moins bon élève en Europe dans ce domaine. Notre pays a clairement donné la priorité au recours aux péages pour assurer le financement, ce qui n'est pas le moindre des problèmes. En ce qui concerne le fret, le train de nuit et le vélo, je partage évidemment les objectifs visés par vos amendements. S'agissant de la TSBA, nous pourrions, c'est vrai, financer le rail grâce à elle, par l'intermédiaire de l'Afitf.

Monsieur Cosson, je suis tout à fait favorable à l'activation de la clause permettant d'étendre la commande que vous avez citée à 340 voitures. Un de mes amendements va dans ce sens. Je partage aussi l'idée qu'il est nécessaire d'adopter rapidement une loi de programmation pluriannuelle pour les transports.

Madame Violland, afin de donner de la visibilité aux actions menées pour les différents modes de transport, il faudrait identifier clairement les besoins et les financements associés dans la durée. C'est l'objectif de la loi-cadre qui, je l'espère, nous sera prochainement soumise.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Monsieur Evrard, vous avez tout à fait raison au sujet de l'électrification des quais. On avance dans ce domaine : Marseille sera le premier port français et européen à être 100 % électrique. Des navires, notamment tous les car-ferries qui desservent la Corse, mais aussi l'Angleterre, depuis Saint-Malo, utilisent la propulsion électrique lorsqu'ils quittent les quais, ce qui est tout de même assez fantastique. C'est également vrai à Ouistreham.

Monsieur Carrière, vous avez également eu raison de dire que la transition écologique devrait être notre colonne vertébrale. Je reviens un instant sur ce qu'avait fait l'ancien secrétaire général à la planification écologique : un vrai travail de long terme est nécessaire, car la transition ne se fera pas d'un claquement de doigts. Il faudrait veiller à reprendre ensemble les efforts. Le plan vélo ne vous satisfait pas – moi non plus –, mais regardons comment les choses ont déjà changé : on circule à vélo dans nos communes, notamment à Paris, où la qualité de l'air s'est quand même bien améliorée.

Monsieur Dufau, la conférence des Nations unies sur l'océan a conduit à l'adoption du traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine (BBNJ), que nous avons été les premiers à ratifier en Europe, et à l'entrée en vigueur, en septembre, de l'accord dit *Fish 1*, qui interdit les financements des États pour la pêche illégale. Vous le voyez, on avance. S'agissant du système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS 1), il faudrait un fléchage afin que ce qui correspond au secteur

maritime, grâce au travail portant sur les ports et les navires, revienne à ce secteur. Nous en parlerons lors de l'examen de votre amendement.

Monsieur Cosson, s'agissant des impératifs de stabilité et de prévisibilité que vous avez évoqués, comme d'autres, je renvoie de nouveau au plan Pellion, qui devrait être notre seule feuille de route.

Madame Violland, nous devons continuer les efforts concernant l'électrification des quais et la propulsion des navires, même si beaucoup a déjà été fait sur le second point.

Monsieur Lenormand, vous avez évoqué à juste titre la sécurité maritime. Un bateau entre ou sort du rail d'Ouessant toutes les trente secondes. Il me semble qu'un amendement nous permettra de renforcer un peu la sécurité maritime et de conforter l'immense travail réalisé par les Cross. Le Fontenoy du maritime avait prévu, il y a quatre ans, un doublement du nombre d'élèves formés à l'École nationale supérieure maritime. Pour y parvenir, il faut donner le goût de la mer et du travail en mer. Nous devons tous y travailler.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Très peu d'entre vous ont parlé de l'outre-mer, mais ce n'est pas étonnant. Vous avez beaucoup évoqué, en revanche, le rail et les routes. Or il n'y a pas de voies ferrées chez nous, et la Guyane, par exemple, ne compte que 440 kilomètres de routes nationales, dans un territoire aussi grand que le Portugal. L'avion est donc essentiel pour nous. Merci à Stéphane Lenormand de l'avoir souligné – c'est un collègue qui sait de quoi il parle.

Madame Givernet, vous avez un peu évoqué l'outre-mer, mais en disant que tout allait bien, ce que je ne peux pas laisser passer, j'en suis désolé. Savez-vous que la piste d'atterrissage de Mayotte est complètement dégradée ? Les avions à charge lourde ne peuvent pas se poser. Nous avons auditionné la direction générale de l'aviation civile (DGAC) : d'ici à l'arrivée d'un nouvel aéroport, il n'existe aucun plan B. Autre exemple, la participation de l'État à la continuité territoriale est de 1,5 million d'euros, quand la collectivité y consacre elle-même 8,5 millions. La totalité des besoins n'est pas couverte : des jeunes qui font des études ne trouvent pas d'avion pour rejoindre leur école. Voilà la réalité de la Guyane.

Monsieur Evrard, la hausse des effectifs concernant les contrôleurs aériens s'explique par les départs massifs à la retraite qui auront lieu en 2029. Il faut commencer dès maintenant les formations, car elles durent environ cinq ans, alors qu'il n'y a déjà pas assez de contrôleurs. Le cas de Mayotte est assez révélateur : il faudrait cinq contrôleurs aériens, mais il n'y en a que deux.

Monsieur Ceccoli, la DGAC nous assure qu'elle a fait les démarches nécessaires en vue d'une évolution de la TSBA et qu'elle tient à notre disposition tous les documents prouvant sa bonne foi, mais elle se montre très sceptique quant à la réponse qui sera faite au niveau européen – ce sera probablement la même qu'en 2020, nous dit-on, c'est-à-dire un refus motivé par la volonté de ne pas courir le risque de favoriser les compagnies qui desservent les lignes concernées.

Monsieur Bonnet, vous avez dit que le transport aérien était « bien peu cher ». Ce n'est pas le cas dans les territoires dits d'outre-mer, dont vous n'avez pas du tout parlé. On raisonne souvent de manière générale dans cette commission, en oubliant l'existence des spécificités des outre-mer, lesquelles ne sont pas globales : chaque territoire a ses propres spécificités. Certaines décisions peuvent être justes pour ce qui est du territoire dit national,

mais pas du tout justes, voire absurdes pour nos populations, qui ne les comprennent pas. Il faut réaliser des études d'impact et adopter des mesures particulières en ce qui nous concerne.

S'agissant de la décarbonation de l'aérien, Madame Violland, l'incorporation des SAF va peser très lourdement sur les outre-mer, parce que beaucoup de nos territoires dépendent exclusivement du transport aérien. Là encore, il faut faire très attention aux mesures qui sont prises et aux échéances. Je suis très sceptique sur notre capacité à tenir ces dernières dans nos territoires. Par ailleurs, rien n'est prévu pour favoriser la production locale des intrants. Des chaînes de valeur pourraient voir le jour, notamment à partir de productions agricoles ou de déchets de productions agricoles. Beaucoup de choses sont possibles pour les SAF, mais rien n'est organisé ou planifié.

La réunion est suspendue de dix-huit heures dix à dix-huit heures vingt-cinq.

Article 49 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous en venons à la discussion des amendements aux crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux. Nous commençons par les crédits du Programme 203 *Transports terrestres*.

Amendement II-CD206 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement propose d'abonder de 3 milliards d'euros le programme 203 en 2026, afin d'accélérer la régénération du réseau ferré, sa modernisation et le renouvellement du matériel roulant, conformément à la trajectoire d'investissement de 100 milliards sur quinze ans prévue par la SNCF.

En effet, les crédits programmés pour 2025 et 2026 demeurent très en deçà de l'effort requis. Pour la seule régénération du réseau, l'ordre de grandeur est d'au moins 1,5 milliard d'euros par an. Cette somme ne tient pas compte des besoins de modernisation du matériel, de remise en état des lignes de desserte fine du territoire ou de développement du fret ferroviaire.

L'augmentation des moyens disponibles est assurée intégralement par le fonds de concours de la SNCF, c'est-à-dire par une ponction sur ses résultats financiers.

Pour répondre à la situation, nous avons urgemment besoin de moyens financiers significatifs et d'une loi de programmation des infrastructures qui détermine la trajectoire des investissements, les priorités accordées aux différents modes de transport et la montée en puissance des recettes affectées à l'Afitf.

Tel est le sens de cet amendement d'appel.

Mme Olga Givernet (EPR). Nous avons fait le même constat s'agissant des besoins d'investissement supplémentaires, mais nous considérons que les sommes correspondantes seront nécessaires seulement à partir de 2028. Il faut tenir compte des contraintes budgétaires

actuelles, mais aussi de la capacité à mener à bien les travaux. Nous voterons donc contre cet amendement.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Je trouve dommage de renvoyer à plus tard ce que nous pouvons faire dès maintenant.

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

Amendements II-CD203 de M. Bérenger Cernon et II-CD141 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement propose d'ouvrir 1 milliard afin de renforcer la régénération et la modernisation du réseau structurant – liée notamment au programme de commande centralisée du réseau (CCR) et du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Cet effort correspond non seulement aux besoins identifiés par la conférence Ambition France Transports et aux recommandations du COI, mais aussi aux annonces faites par les différents ministres au cours des derniers mois.

En effet, la conférence Ambition France transports a permis d'identifier un manque de 1,5 milliard, qui sera compensé seulement partiellement par les 500 millions apportés par la SNCF dans le cadre du fonds de concours.

Ce PLF se contente de reconduire les moyens existants, ce qui ne permettra pas d'enrayer la dégradation du réseau structurant ni de le moderniser suffisamment. L'ART a prévenu que des pertes de trafic pourraient avoir lieu entre 2032 et 2040 si aucun effort n'est fait rapidement. L'utilisation des recettes qui seront tirées du renouvellement des concessions autoroutières ne suffira pas, car le besoin est immédiat alors que ces recettes ne seront pleinement disponibles qu'à partir de 2030.

L'amendement a donc pour objet de sortir d'une impasse financière.

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement II-CD206 de M. Cernon prévoyait 3 milliards de plus. Je propose 500 millions dans mon amendement, mais je m'interroge désormais sur son utilité car je ne sais pas si cela vaut la peine d'en rajouter.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. Il peut être utile à titre d'amendement de repli.

Mme Olga Givernet (EPR). Comme je l'ai indiqué précédemment, il faut être cohérent et ne pas inscrire des crédits dont on sait qu'ils ne pourront pas être consommés cette année.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous venons d'adopter un amendement du rapporteur qui prévoit trois milliards. Nos amendements doivent proposer des mesures nécessaires. C'est un point sur lequel nous devons être extrêmement attentifs.

On peut cependant discuter de la stratégie à adopter. Faut-il voter en faveur de tous les amendements, sachant que les plus coûteux ont toutes les chances de ne pas être finalement retenus ?

Mme Murielle Lepvraud (LFI-NFP). Nous sommes saisis pour avis et nous définissons les besoins. Il est légitime d'examiner et de voter nos amendements, indépendamment du sort qui leur sera réservé par la commission des finances.

Mme Marie Pochon (EcoS). Notre commission est en effet saisie pour avis. Je considère qu'il ne faut rien s'interdire au moment où nous allons aborder la question des moyens nécessaires pour développer le fret et les déplacements ferroviaires. Il nous revient de rappeler à nos collègues de la commission des finances à quel point le rail a besoin de financements supplémentaires, même si celle-ci sera probablement amenée à hiérarchiser les priorités.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. J'estime moi aussi que notre rôle est de souligner les besoins en adoptant des amendements, mais j'attire également votre attention sur la nécessité de rester crédible lors de l'examen des crédits par la commission des finances et en séance.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Ces deux amendements en discussion commune portent de manière précise sur l'ERTMS et sur le programme de CCR.

Si l'on n'investit pas davantage dès à présent dans ce programme de commande centralisée, l'achèvement de son déploiement ne sera pas possible avant 2070. Avec 1 milliard supplémentaire, il serait terminé en 2043.

Quant à l'ERTMS, l'Union européenne nous a récemment tapé sur les doigts parce que nous avons pris beaucoup de retard, faute de moyens.

*Successivement, la commission **rejette** l'amendement II-CD203 et **adopte** l'amendement II-CD141.*

Amendements II-CD102 de Mme Marie Pochon et II-CD201 de M. Bérenger Cernon (discussion commune)

Mme Marie Pochon (EcoS). Mon amendement propose 2 milliards supplémentaires pour le matériel roulant afin de développer le réseau de trains de nuit.

Ces trains sont plébiscités puisque le nombre de voyageurs a doublé entre 2019 et 2024. Les efforts de l'État et de la SNCF ne sont à la hauteur ni de l'attente citoyenne, ni des enjeux climatiques, ni du droit à la mobilité pour tous.

L'investissement que nous proposons permettrait de diminuer les émissions polluantes et de réduire la consommation d'énergie, le train émettant seulement 30 grammes de gaz à effet de serre par passager et par kilomètre contre 180 grammes pour l'avion – soit six fois moins – et 85 grammes pour le transport routier.

Cela permettrait aussi de réduire les coûts pour les usagers, puisqu'ils n'auraient dans certains cas plus à devoir payer une nuit d'hébergement. Investir dans les trains de nuit est une solution efficace, car cela permet d'utiliser les voies existantes.

Enfin et surtout, c'est une condition du respect du droit à la mobilité, consacré par la LOM (loi d'orientation des mobilités), notamment pour ceux qui habitent dans les territoires les plus enclavés, afin de s'évader, de travailler ou de voyager loin de chez soi et de s'ouvrir au monde sans l'abîmer.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement va dans le même sens, mais en prévoyant 1,1 milliard de crédits supplémentaires. Il s'agit de permettre la levée des tranches optionnelles du marché pluriannuel de location du nouveau matériel, afin d'atteindre 340 voitures et 42 locomotives – soit le seuil minimum pour structurer un réseau autour de dix nouvelles lignes.

La demande existe, puisque 1 million de voyageurs ont utilisé un train de nuit en 2024. Le potentiel est estimé à près de 12 millions de voyageurs.

Par ailleurs un réseau ainsi structuré permettrait des synergies en matière de maintenance, une meilleure visibilité commerciale et une dilution des frais fixes, ce qui réduirait le déficit d'exploitation. Les travaux du COI montrent qu'avec le scénario de location de voitures, retenu par le gouvernement, le coût annuel passe de 84 millions pour 180 voitures à 80 millions pour 340 voitures, la baisse du déficit d'exploitation compensant la hausse des frais liés au matériel.

Enfin l'avis d'appel public à la concurrence a été publié en février 2025. Il est donc nécessaire de faire un choix dès à présent s'agissant des tranches optionnelles, pour qu'un mandat clair soit donné à l'administration dans les négociations.

Je vous invite à adopter cet amendement en faveur de la desserte de tous les territoires et d'un mode de transport plébiscité par les Français.

Avis favorable à l'amendement II-CD102, mais je vous incite néanmoins à adopter le mien, qui correspond mieux aux besoins.

M. Peio Dufau (SOC). Je suis extrêmement favorable aux trains de nuit, mais il est plus raisonnable de s'en tenir au montant de 1,1 milliard proposé par le rapporteur pour avis car il répond aux besoins identifiés par la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires.

Mme Olga Givernet (EPR). L'ensemble des besoins en matière ferroviaire au cours des prochaines années a été évalué à 100 milliards. Au rythme où nous allons en adoptant des amendements, nous aurons dépensé cette somme dès 2026.

*L'amendement II-CD102 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement II-CD201.*

Amendements II-CD202 de M. Bérenger Cernon et II-CD103 de Mme Marie Pochon (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement rétablit la subvention d'exploitation de 6 millions pour la dernière liaison internationale de nuit au départ de la France, le Paris-Vienne-Berlin, exploitée par ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) et la SNCF sous la marque Nightjet. Ce train circule trois fois par semaine, avec une séparation à Mannheim.

Supprimer la subvention dont bénéficie cette ligne éteindrait l'offre et désarrimerait la France du maillage européen de trains de nuit, ce qui enverrait un signal particulièrement négatif. Cette subvention est par ailleurs indispensable à l'équilibre de la ligne, compte tenu des redevances d'utilisation des infrastructures dues dans plusieurs pays et des surcoûts au passage de la frontière, du fait des changements du matériel et des équipes. Le soutien public a été conçu comme une aide au démarrage pendant trois ans. Y mettre fin avant pénaliserait un service attractif, malgré les difficultés d'exploitation rencontrées en 2024.

Enfin, il convient de rappeler que l'absence de fréquence quotidienne, alors que la demande existe, et de commercialisation sur SNCF Connect ont eu un effet sur la rentabilité et le remplissage de cette ligne. Des améliorations sont donc possibles en 2026 pour augmenter la cadence et assurer une meilleure commercialisation.

Mme Marie Pochon (EcoS). Nous avons appris en septembre que l'État arrêterait de soutenir les deux seules lignes de train de nuit internationales partant de France, les Paris-Vienne et Paris-Berlin, remis en service respectivement il y a quatre et deux ans. Des investissements sont jetés par la fenêtre, alors même que ces lignes sont plébiscitées et que, selon la SNCF, le taux d'occupation a été de 70 % en moyenne en 2024.

À l'heure de l'aggravation du changement climatique et du renforcement de l'intégration européenne, ce désengagement de la France est un très mauvais signal.

Nous proposons donc de reconduire la subvention à la SNCF pour ces lignes. Nous soutenons également les pistes préconisées par le collectif Oui au train de nuit ! pour améliorer l'équilibre économique de la ligne : faire circuler de manière alternée des trains directs sans manœuvre, vendre les places sur la plateforme SNCF Connect ou encore ajouter un arrêt à Nancy – ce qui pourrait intéresser les voyageurs qui empruntent l'axe Nancy-Metz-Luxembourg.

Mon amendement coûte un petit peu moins cher que celui du rapporteur pour avis, puisque je propose une subvention de 5 millions, soit un montant raisonnable pour investir dans les trains de nuit.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. J'invite plutôt à voter pour le mien, car il correspond aux 6 millions prévus pour la subvention d'aide au démarrage.

M. Gérard Leseul (SOC). Par esprit de responsabilité, nous voterons pour l'amendement de Mme Pochon.

Successivement, la commission rejette l'amendement II-CD202 et adopte l'amendement II-CD103.

Amendements II-CD207 de M. Bérenger Cernon et II-CD147 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement prévoit 1 milliard de crédits supplémentaires pour le programme 203, afin d'accélérer la régénération et la modernisation des lignes de desserte fine du territoire.

À la suite du rapport Philizot, l'État a engagé depuis 2020 un plan de remise à niveau, avec les régions. Un besoin d'investissement de 6,4 milliards sur dix ans a été identifié.

Pour 2023-2027, les contrats de plan État-région (CPER) prévoient seulement 2,6 milliards en faveur des petites lignes tous financements confondus, dont 780 millions par l'Afitf. Ces montants sont trop faibles pour interrompre la dégradation des infrastructures et la fiabilité risque de ce fait de se détériorer rapidement. L'âge moyen des rails des lignes de desserte fine est en effet de 47 ans, contre 24 ans s'agissant du réseau structurant. Plus d'un tiers des lignes de desserte fine du territoire sont en mauvais état général et 85 % d'entre elles ne sont pas électrifiées.

Pourtant, ces lignes assurent le maillage des bassins de vie, desservent des sites industriels et contribueront aux futurs Services express régionaux métropolitains (Serm). Un tiers d'entre elles joue un rôle en matière de fret. Investir dans ces lignes renforce l'attractivité des trains express régionaux (TER) et prépare l'augmentation des fréquences prévue grâce aux Serm.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous avons la même ambition au sujet des lignes de desserte fine. Néanmoins, les besoins identifiés par le rapport Philizot s'élèvent à environ 700 millions par an jusqu'en 2028. C'est donc ce montant que nous avons fait figurer dans notre amendement.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD147 est un peu moins ambitieux que le mien. Mais il est exact que les besoins s'élèvent au minimum à 700 millions par an pour rattraper le retard pris depuis 2020, qui représente 6,4 milliards.

*Successivement, la commission **rejette** l'amendement II-CD207 et **adopte** l'amendement II-CD147.*

Amendement II-CD209 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement propose d'abonder de 700 millions le programme 203 afin de financer des études avancées, les acquisitions, les premières opérations d'infrastructures et les adaptations capacitaires nécessaires au déploiement des Serm, en complément des 2,66 milliards prévus dans les volets mobilité des CPER 2023-2027.

En effet, ces contrats couvrent seulement le financement de la phase préalable et les 900 millions prévus par l'État constituent une somme dérisoire par rapport au coût estimé du déploiement des Serm – qui représenterait entre 15 et 20 milliards selon le COI.

Cet amendement d'appel vise à interpellier le gouvernement sur la nécessité de définir rapidement les outils de financement qui devront être mis en œuvre à l'issue de la phase d'amorçage, afin de transformer l'engouement politique et local en chantiers concrets.

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

Amendements II-CD208 de M. Bérenger Cernon et II-CD146 de M. Peio Dufau (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Ces amendements prévoient d'investir pour développer le fret ferroviaire, mais les montants varient. Je propose une augmentation des crédits de 300 millions, tandis que M. Dufau suggère 200 millions.

Je suis évidemment favorable à ces amendements. En effet, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire – appelée aussi programme Ulysse fret – estime à 4,4 milliards le besoin d'investissement à l'horizon de 2032 – dont 1,7 milliard pour régénérer les installations existantes, 1,5 milliard pour moderniser le réseau et 1,1 milliard pour les terminaux de transport combiné, ce qui représente 300 millions de plus par an sur la période 2026-2031 par rapport au montant actuel de 200 millions.

Ces investissements sont nécessaires pour soutenir le fret mais ils ne figurent pas dans le budget pour 2026. Les goulets d'étranglement dégradent la fiabilité et la ponctualité, et ils brident le développement du transport combiné. Il est impératif de rattraper le manque d'entretien accumulé sur le réseau, de mettre fin à des ralentissements logistiques, de fiabiliser les corridors consacrés au fret ferroviaire et de s'inscrire dans une trajectoire de doublement de sa part modale en 2030.

M. Peio Dufau (SOC). Nous proposons une augmentation des crédits la plus proche possible des besoins.

*Successivement, la commission **rejette** l'amendement II-CD208 et **adopte** l'amendement II-CD146.*

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NFP). Je ne suis pas certaine que vous ayez annoncé le bon résultat de ce vote, madame la présidente.

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Cela se joue à une voix près. Mme Coggia dispose d'une délégation d'un collègue en arrêt maladie, et elle peut donc voter deux fois.

Amendement II-CD204 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement majore de 50 millions l'enveloppe d'aide au wagon isolé, fixée à 100 millions depuis 2025.

En effet, cette aide est indispensable pour l'équilibre économique d'un segment structurellement déficitaire. Les services de wagon isolé desservent des sites industriels à

l'écart et des territoires où un train entier n'est pas viable. Sans cette aide, une partie des flux bascule vers la route, à rebours de l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire.

L'augmentation proposée vise à absorber l'inflation des coûts d'accès et d'exploitation, à renforcer le trafic de fret ferroviaire et à éviter la fermeture de dessertes industrielles sensibles. C'est le prolongement logique du passage de 70 à 100 millions, décidé en 2025.

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

Amendements identiques II-CD205 de M. Bérenger Cernon et II-CD136 de M. Peio Dufau

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement propose d'ouvrir 33 millions pour renforcer l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné. Ce dernier constitue un levier essentiel de report modal vers le fret. Il permet de réduire le surcoût lié aux ruptures de charge et favorise le recours au rail plutôt qu'à la route, tout en préservant la qualité de service pour les chargeurs. C'est l'un des instruments les plus efficaces pour décarboner rapidement les flux.

Ces aides sont pleinement sécurisées puisque la Commission européenne a approuvé en 2024 leur renouvellement jusqu'en 2028. L'augmentation proposée permettrait de porter à 80 millions le montant de l'aide.

M. Peio Dufau (SOC). L'aide à la pince – c'est-à-dire au transbordement de conteneurs depuis des camions vers des trains – faisait partie des sujets abordés lors de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires. Il convient d'augmenter cette aide pour permettre au transport combiné de devenir compétitif sur de plus courtes distances.

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

Amendement II-CD145 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement prévoit 85 millions pour expérimenter, un ticket climat pour l'utilisation de l'ensemble des transports publics par les jeunes, à l'image de ce qui existe déjà dans plusieurs États en Europe.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. L'expérience menée en Allemagne est une véritable réussite.

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

Amendement II-CD154 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement modeste vise à augmenter de 1 million la subvention pour charge de service public de l'ART. Ses compétences ont été élargies et ses effectifs ont augmenté. L'ART doit désormais puiser dans ses réserves pour mener à bien l'ensemble de ses missions – alors que d'autres viennent encore de lui être confiées. C'est la raison pour laquelle nous proposons de renforcer ses moyens.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable. L'augmentation de crédits proposée permet de porter à 17 millions la subvention accordée à l'ART en 2026, ce qui correspond à la trajectoire de remise à niveau initialement prévue pour la période 2026-2028.

Alors que les missions de l'ART concernaient seulement le secteur ferroviaire, elles ont été élargies à d'autres secteurs depuis 2025 – dont notamment le transport routier de voyageurs, les autoroutes concédées et les aéroports. Ses effectifs sont passés de 62,5 à 102 ETPT (équivalents temps plein travaillé)

Mme Olga Givernet (EPR). L'ART joue un véritable rôle de régulateur d'un certain nombre de secteurs dans le domaine des transports. J'ai moi-même suggéré qu'elle se préoccupe également de leur équilibre financier et de l'évolution de leur part respective, et donc du report modal.

Même s'il est modeste, cet amendement aggrave les dépenses et nous nous abstiendrons.

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

Amendements II-CD72 de M. David Magnier, II-CD212 de M. Bérenger Cernon, II-CD104 de Mme Marie Pochon, II-CD218 de Mme Sandrine Le Feur, II-CD140 de M. Gérard Leseul, II-CD198 de Mme Catherine Hervieu, II-CD151 de M. Gérard Leseul et II-CD33 de M. Charles Fournier (discussion commune)

M. David Magnier (RN). Mon amendement vise à supprimer les crédits alloués pour 2026 au plan vélo et mobilités actives.

Soyons clairs : il ne s'agit pas d'être contre le vélo, qui reste un moyen de déplacement utile et apprécié de nos concitoyens, mais d'être pour le bon sens, pour la responsabilité budgétaire et contre le gaspillage d'argent public.

Depuis 2018, plus de 1 milliard d'euros ont été dépensés par l'État dans le cadre de ce plan vélo, avec des subventions, des primes et des dépenses de communication et d'infrastructure. Tout cela a largement contribué à développer la pratique du cyclisme. C'est une bonne chose. Mais le cycle de la dépense doit désormais s'arrêter.

Le vélo est entré dans les habitudes de nombreux Français et les collectivités locales se sont pleinement emparées du sujet. D'autres financements – européens, régionaux et intercommunaux – existent déjà. Pourquoi donc continuer à arroser d'argent public un dispositif arrivé à maturité, alors que notre dette explose et que des secteurs essentiels, comme la santé, la sécurité et la justice, manquent cruellement de moyens ?

Le gouvernement prétend faire des économies, mais il continue de financer des plans symboliques, dictés par une idéologie verte qui se veut vertueuse mais qui coûte très cher. Derrière les beaux discours sur les mobilités douces, ce sont souvent les Français des campagnes, des zones périurbaines et des territoires oubliés qui payent la facture, alors qu'ils n'ont ni piste cyclable, ni alternative crédible à la voiture pour aller travailler.

Cet amendement vise donc à remettre les choses à l'endroit. Non au saupoudrage budgétaire et aux dépenses de confort destinées uniquement à un affichage écologique. Ce n'est pas au contribuable national de continuer à financer sans fin une politique devenue secondaire et qui s'auto-entretient.

En adoptant cet amendement, vous ferez le choix de la rigueur, du bon sens et du respect des Français qui travaillent et qui payent ces politiques.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD212 vise à rétablir à 250 millions par an les investissements pour les infrastructures cyclables avec le plan Vélo. Ce montant correspondait à l'ambition annoncée par ce plan lancé en 2023, mais dont les crédits se sont effondrés depuis lors, pour atteindre 100 millions seulement en 2025 et pour lequel plus aucun nouvel engagement n'est désormais prévu. Autant dire que la dynamique est rompue.

Pourtant, partout sur le territoire, les collectivités continuent d'investir, le nombre d'usagers explose et la demande d'infrastructures sûres et adaptées est forte. Près de 1 290 kilomètres de véloroutes ont été réalisés en 2023, preuve de l'efficacité du dispositif. Si nous voulons que le vélo devienne une alternative crédible à la voiture individuelle, il faut assurer un financement stable et un soutien de l'État. Il s'agit donc redonner des moyens à la politique cyclable nationale et de faire en sorte que le vélo permette la transition écologique et des mobilités du quotidien.

Mme Marie Pochon (EcoS). Mon amendement II-CD104, similaire au précédent, vise également à engager des crédits de 250 millions pour le plan Vélo.

Je précise à l'intention de notre collègue du Rassemblement national que, s'il a bien été projeté un montant de 1,25 milliard pour ce plan, l'investissement a été ramené à 250 millions par an et, comme l'a indiqué M. Cernon, ces crédits sont quelque peu tombés à l'eau à partir de 2023 et nous nous bagarrons chaque année pour les obtenir.

Le vélo ne concerne pas que les grandes villes car il peut être également une option de déplacement dans les territoires ruraux. Nous ne sommes pas conditionnés à rouler seulement en voiture, et tout le monde ne le peut pas – c'est un débat que nous avons déjà eu hier. De fait, la voiture n'est pas une option pour tout le monde, notamment pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes porteuses de handicap et celles qui n'ont pas le permis ou les moyens d'avoir une voiture, de la réparer et de payer le carburant.

Si on ne peut pas faire de vélo en zone rurale alors que 20 % à 30 % de nos déplacements se font sur des distances de 2 à 10 kilomètres, que l'on peut parcourir à vélo, c'est à cause du manque d'aménagements, qui crée de l'insécurité pour les cyclistes. La tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre ni d'augmenter la part modale du vélo et accentue de fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales. L'amendement vise à assurer de la justice territoriale et à

permettre aux citoyens des campagnes d'avoir la même ambition que ceux des villes en matière de mobilité.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Mon amendement II-CD218 vise, quant à lui, à transférer 100 millions d'euros pour soutenir le développement des infrastructures cyclables. Le vélo est une solution simple, écologique et accessible, notamment pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et répondre à la demande croissante de mobilité durable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je défendrai en même temps mes amendements II-CD140 et II-CD151, analogue à celui que vous venez de proposer et prévoyant le même montant de 100 millions, mais peut-être mieux calibrés que les précédents, car ils sont largement soutenus par l'Alliance pour le vélo, grande coalition qui rassemble notamment le Réseau vélo et marche, la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), l'Union sport et cycle et France vélo.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'amendement II-CD198 répond à une idéologie verte bien peu coûteuse au regard des économies de gaz à effet de serre qu'elle permet. Le développement des pistes cyclables rendra le transport par vélo accessible à tous ceux qui voudraient opérer la transition de la voiture individuelle vers le vélo. En outre, réduire le nombre de voitures réduira les besoins d'entretien des routes.

Comme celui que vient de présenter M. Leseul, cet amendement à 100 millions a été élaboré avec l'Alliance pour le vélo, qui recouvre le réseau Vélo et marche et fédère toutes les collectivités locales intéressées par ces enjeux, la FUB, qui représente les usagers de la bicyclette, et France vélo, qui représente toute l'économie qui se développe autour du vélo. Je ne peux que vous inviter à voter cet amendement de bon sens, respectueux des travailleurs qui, tous les jours, vont au travail à vélo.

L'amendement II-CD33 est un amendement de repli qui, pour les mêmes raisons, vise à allouer un budget de 20 millions.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Avis favorable à tous les amendements qui prévoient de remettre de l'argent dans le plan Vélo.

Avis défavorable, en revanche, à l'amendement II-CD72 de M. Magnier, qui fait peser un risque immédiat sur les opérations en attente de paiement. En effet, les 73 millions de crédits de paiement prévu en 2026 permettent de régler le solde des financements pour les lauréats des appels à projets des fonds mobilités actives dont les engagements ont été pris en 2024, mais ne comportent pas de nouveaux crédits pour le plan Vélo, conformément au souhait du gouvernement de mettre un terme à ce dispositif – ce que je déplore par ailleurs. Les 31 millions d'autorisations d'engagement correspondent en réalité aux premiers projets de véloroutes dans le cadre des contrats de plan État-région 2023-2027. Vous irez donc annoncer aux collectivités territoriales concernées, qui ont déjà engagé et réalisé les travaux ou qui ont prévu des véloroutes dans leur CPER, qu'elles ne toucheront finalement pas leurs subventions à cause de l'adoption de votre amendement !

Mme Olga Givernet (EPR). Nous soutiendrons l'amendement II-CD218 et, à défaut, l'amendement II-CD151, qui vise à allouer 100 millions d'euros au plan Vélo. Une vraie transformation et un vrai report modal se sont opérés et nous avons besoin de ces crédits pour sécuriser encore les voies cyclables.

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NFP). Je souscris à la position de M. le rapporteur pour avis.

Par ailleurs, j'ignorais la possibilité d'une délégation de vote en cas d'arrêt maladie. Or l'article 44 du règlement de l'Assemblée nationale dispose que « les votes en commission ont lieu à main levée ou par scrutin » et, plus loin, que, « sous réserve des dispositions de l'article 38, les commissaires ne peuvent déléguer leur droit de vote dans les scrutins qu'à un autre membre de la même commission ». Ces dispositions évoquent les scrutins, et non les votes à main levée. Y a-t-il une erreur d'appréciation ? De fait, une demande de délégation de vote nous a déjà été refusée voilà quelque temps. Il faudrait connaître la règle qui s'applique à tout le monde et savoir comment il faut s'y prendre quand on est malade pour donner une délégation de vote pour les travaux de la commission.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Il n'y a pas de délégation de vote pour les scrutins secrets, comme je le rappelle chaque fois que nous devons voter à bulletin secret. Des délégations de vote pour arrêt maladie sont toutefois possibles, même pour les votes à main levée, car il n'y a pas de scrutin public en commission.

Mme Anne Stambach-Terrenoir (LFI-NFP). Je veux bien vous croire, mais l'article 44 dispose que « les votes en commission ont lieu à main levée ou par scrutin », et ensuite que « le vote par scrutin est de droit lorsqu'il est demandé [...] par le dixième au moins des membres d'une commission ». J'entends donc qu'on aurait droit à une délégation de vote en cas de scrutin public, comme en séance, mais pas pour les votes à main levée.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous allons examiner ce point et vous faire une réponse précise. Vous dites également qu'une délégation de vote vous a été refusée. Nous regarderons cela aussi.

M. Auguste Evrard (RN). Sans caricature, à l'heure où l'on cherche des dizaines de millions d'euros d'économies et où les dessertes fines du territoire sont en très mauvais état, en particulier nos infrastructures routières, qui sont dans un état catastrophique, il serait étonnant de vouloir ajouter des centaines de millions dans des plans vélo. Nous voterons donc contre tous ces amendements – à l'exception du nôtre, qui prévoit de diminuer les crédits alloués à cette mission.

En outre, l'amélioration des plans Vélo profitera essentiellement aux urbains, car ce n'est pas à la campagne qu'on prend son vélo pour aller travailler en faisant des dizaines de kilomètres sous la pluie en hiver. Les urbains étant déjà bien desservis en matière de mobilité, je préférerais que cet argent soit alloué directement au transport routier.

Mme Marie Pochon (EcoS). Le plan Vélo vise précisément à accompagner des collectivités qui n'ont pas forcément les moyens de mener une politique cyclable, notamment au niveau de l'intercommunalité, ou des communes rurales, alors que les grandes villes comme Lyon, Marseille ou Paris disposent des investissements suffisants pour mener ces travaux et assurer des infrastructures cyclables d'importance. D'où l'intérêt d'un plan Vélo national, porté par l'État, pour accompagner les territoires qui ont moins de moyens pour déployer ces infrastructures d'un grand intérêt. De fait, étant députée d'une zone rurale, je vois tous les jours des gens aller au travail ou faire leurs courses à vélo sur de courtes distances.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, et même si je n'ai plus le chiffre sous les yeux, 20 % à 30 % des déplacements pourraient se faire à vélo, même en territoire rural, s'il existait des infrastructures sécurisées. Les enfants pourraient ainsi aller à l'école et les adultes au travail à vélo, pour des distances qui pourraient être d'une dizaine de kilomètres. Ces investissements sont donc utiles, et surtout en campagne.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Certaines personnes que j'ai questionnées, à l'occasion d'une réunion publique, sur les déplacements en milieu rural m'ont dit qu'elles aimeraient aller tous les jours à vélo au travail, mais que l'infrastructure sécurisante qui le permettrait n'existe pas. Sécuriser les cyclistes est donc un vrai enjeu, même en zone rurale.

M. Mickaël Cosson (Dem). On peut penser, au premier abord, que le déplacement à vélo concerne les urbains, mais permettez-moi un témoignage. Dans la commune de 3 500 habitants dont j'étais maire et où se trouvent quatre écoles, puis un collège qui est venu s'y implanter, nous avons créé tout un maillage de vélo. Pour assurer la sécurité, qui était en effet le principal obstacle pour les collégiens et tous les usagers potentiels du vélo, il a fallu construire des pistes cyclables hors de la circulation automobile, qui permettent désormais à des collégiens de se rendre à vélo au collège, à d'autres personnes de se rapprocher d'aires de covoiturage ou des transports urbains et à d'autres encore de rejoindre leur lycée ou leur site d'enseignement supérieur.

Il faut avoir sur le vélo un autre regard que dans les rues de Paris : c'est ce qui permet de régler le problème de la dépendance. En effet, si un gamin attend le bus et que la collectivité n'est plus capable de le financer parce que cela coûte extrêmement cher, il a besoin d'un autre mode de déplacement. Dans cette commune rurale, s'il n'y avait pas cette piste de vélo, les parents seraient obligés de s'arranger avec leurs employeurs pour avoir des horaires leur permettant d'amener leurs enfants au collège. Sans qu'il soit question d'instaurer un tout-vélo, il s'agit d'une alternative à la voiture. Dans le cas que je viens de citer, elle a été financée par un appel à projets jeunesse.

Pour remonter plus loin, lorsque j'étais moi-même collégien, voilà trente ans, dans une commune de 10 000 habitants, nous allions tous au collège à vélo et ce n'était pas un problème.

Mme Olga Givernet (EPR). Le Rassemblement national nous fait des leçons de sérieux budgétaire mais, chers collègues, vous n'étiez pas là durant la dernière heure, où nous venons de dépenser 6 milliards d'euros et où nous aurions aimé connaître votre position. Et voilà qu'au moment où nous parlons du plan Vélo, vous vous souvenez subitement du sérieux budgétaire !

M. Sébastien Humbert (RN). Nous entendons depuis tout à l'heure des contrevérités, notamment sur la pratique du vélo dans la ruralité. Dans ma région Grand Est, la collectivité a mis en place un plan à 125 millions qui bénéficie très majoritairement aux communes les plus importantes. Nous avons adressé au président de région une question écrite pour savoir où allaient les aides à l'acquisition de vélos, notamment électriques et de vélos cargos : les villes où les bénéficiaires étaient les plus nombreux étaient Strasbourg, Mulhouse et Nancy. Il faut arrêter de nous dire que nous finançons le vélo dans la ruralité !

Du reste, dans la ruralité, compte tenu des difficultés liées à la météo ou aux distances, parfois de plusieurs kilomètres, séparant le domicile du lieu de travail, personne ne se rend au travail à vélo, sinon dans votre monde imaginaire et utopique d'écologistes. La

réalité est tout à fait différente. Que vous le vouliez ou non, vous ne changerez pas les habitudes des gens.

M. Gérard Leseul (SOC). Je ne veux retenir de ces débats que le bel exemple de M. Cosson, exemple concret et pragmatique d'un élu qui a été à la tête d'une municipalité et qui a vu les bienfaits du vélo pour l'ensemble de ses concitoyens.

M. Auguste Evrard (RN). Sans caricature, et comme M. Cosson, j'évoquerai mon cas personnel : j'ai moi aussi grandi en zone rurale, dans un petit village de 800 habitants, et, voilà une dizaine d'années, j'allais au collège à vélo. C'était un petit trajet et il n'y avait pas besoin à l'époque de plan Vélo.

Ce qu'il faut avant tout, ce sont des routes de qualité, car c'est ce qui assurera la sécurité des cyclistes. Il n'y a pas d'intérêt à dépenser des centaines de millions dans des plans vélo : il suffirait d'avoir des routes de qualité et sécurisées pour que les gens puissent faire du vélo tranquillement pour leurs loisirs, pour aller au collège, au lycée ou dans l'enseignement supérieur, et même pour aller travailler sur de petites distances.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il semble que nous ne vivions pas dans le même monde ! Sur les départementales, ce n'est pas l'état de la route qui fait que les vélos sont en sécurité, mais l'existence d'un espace sécurisé, or ce sont des coûts en plus. Lorsque les départements refont les départementales, s'ils n'ont pas les moyens de faire autrement, ils les refont à l'identique, et s'ils y mettent un peu plus d'argent, ils créent une piste cyclable à côté de la route, mais c'est un surcoût. L'argent que met l'État dans le plan Vélo est destiné à donner à tous ceux qui refont des routes, qu'il s'agisse des départements ou des communes, petites ou grandes, les moyens nécessaires.

En outre, plus une route sera en bon état, plus les voitures iront vite et plus ce sera dangereux. En général, sur une route nickel, parfaitement lisse, on roule vite, et ma circonscription est assez rurale pour en témoigner. Nous ne sommes pas plus déconnectés que vous !

*La commission **rejette** successivement les amendements II-CD72, II-CD212 et II-CD104.*

*Elle **adopte** l'amendement II-CD218.*

*En conséquence, les amendements II-CD 140, II-CD198, II-CD151 et II-CD33 **tombent**.*

Amendement II-CD213 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à soutenir concrètement le report modal en facilitant l'emport de vélos dans les bus. Alors que le vélo connaît un essor considérable, avec 28 % de trajets de plus en deux ans, son potentiel reste largement sous-exploité. Plus d'un tiers des trajets domicile-travail font moins de 5 kilomètres, mais la majorité se font encore en voiture. Permettre aux usagers de combiner vélo et bus, c'est lever un frein réel à la pratique, notamment dans les territoires périurbains ou ruraux. Aujourd'hui, très peu d'autocars sont équipés pour cela, alors que le coût

d'installation reste modeste. L'amendement vise donc à ouvrir des crédits de 5 millions pour aider les autorités organisatrices à équiper leur flotte.

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

Amendement II-CD8 de Mme Lisa Belluco

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cet amendement vise à créer un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans, soit 50 millions pour cette année, afin d'accompagner le développement des mobilités cyclistes et de la marche. En effet, de nombreux espaces ne sont pas assez sécurisés pour que l'on puisse avoir recours tranquillement et paisiblement à la marche à pied. C'est valable aussi bien dans les grandes villes, où la circulation est importante et parfois dangereuse, que dans les petites communes qui ne comportent parfois qu'une seule route sans trottoir ni espace sécurisé. Il s'agit donc de sécuriser les déplacements à vélo et à pied pour inciter au report modal. Libre ensuite à chacun d'y recourir ou non.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Je partage le constat selon lequel la marche, premier mode de déplacement et vecteur majeur de santé publique, reste peu visible et peu outillée. Un programme spécifique corrigerait ce biais et permettrait de structurer une ingénierie piétonne dans tous les territoires. Je note toutefois que le programme pourrait s'intégrer au programme 203, qui contient déjà une action en faveur du vélo et de la marche, et que la création d'un programme dédié n'est peut-être pas nécessaire. Avis favorable toutefois.

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

Amendement II-CD217 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement vise à la création d'un fonds national de 500 millions d'euros pour soutenir les transports collectifs en zone rurale. Les mesures récentes relatives au versement mobilité régional et rural (VMRR) instaurées par la loi de finances pour 2025 constituent un progrès attendu, mais insuffisant, pour doter les territoires d'une ressource locale propre.

La transition des mobilités ne peut pas être réservée aux métropoles et doit être possible partout, y compris là où l'offre est aujourd'hui rare, mais vitale pour vivre dignement, aller travailler, se soigner et accéder aux services publics. Ce fonds répond à un impératif d'équité entre les territoires, de justice sociale et d'écologie. On ne peut pas demander aux habitants des zones rurales de changer leurs habitudes de mobilité sans leur en donner les moyens. Voter cet amendement, c'est faire le choix d'une transition écologique qui n'abandonne personne

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

Amendement II-CD215 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de remettre la question de l'accessibilité des transports au cœur des priorités nationales. Alors que 12 millions de personnes en France vivent en situation de handicap, à peine plus de 10 % des quelque 3 000 gares SNCF, sont aujourd'hui accessibles : pour des millions de nos concitoyens, se déplacer reste un parcours du combattant. Trop souvent, la réponse qui leur est apportée se limite à des services alternatifs ou à la demande, qui doivent être réservés plusieurs jours à l'avance. On est bien loin de l'égalité, mais bel et bien dans une mobilité à deux vitesses. Cet amendement vise donc à engager une véritable politique nationale de l'accessibilité, avec 100 millions d'euros pour accélérer les mises aux normes et garantir un accès effectif aux transports pour tous.

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

Amendements II-CD214 de M. Bérenger Cernon et II-CD152 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. L'amendement II-CD214 vise à généraliser le développement des plateformes de mobilité. En effet, près de 15 millions de personnes sont en situation de précarité de mobilité, ce qui les oblige, faute de pouvoir se déplacer, à renoncer à un emploi, à une formation ou à des soins. Or le droit à la mobilité est une condition d'accès à tous les autres droits.

Les plateformes de mobilité sont un levier efficace et concret : elles orientent les usagers vers les solutions existantes et accompagnent aussi les collectivités dans la coordination de leurs offres. Comme l'ont prouvé les expérimentations, près d'une personne accompagnée sur deux a pu retrouver un emploi. Il est proposé de consacrer à cette activité 50 millions d'euros pour accompagner 100 000 personnes supplémentaires.

Avis favorable à l'amendement II-CD152

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

Amendements identiques II-CD64 de Mme Manon Bouquin et II-CD100 de M. Timothée Houssin

Mme Manon Bouquin (RN). Mon amendement vise à renforcer les moyens de lutte contre la fraude au cabotage. En effet, le cabotage illégal fragilise gravement le transport routier français, des entreprises étrangères contournant les règles européennes en transportant clandestinement des marchandises pendant que nos transporteurs sont soumis à des charges sociales et fiscales bien plus lourdes, subissant ainsi une concurrence déloyale insoutenable. Chaque jour de 2024, cinq entreprises de transport ont dû entamer une procédure collective et quatre sur dix ont été purement et simplement liquidées par la justice. C'est une hémorragie économique et sociale qui touche nos territoires.

Les contrôles montrent bien l'ampleur du problème. En région Centre-Val de Loire – la mieux contrôlée –, 1 159 infractions ont été constatées en 2023 sur 5 000 contrôles, dont

près de 70 concernant des transporteurs étrangers, parmi lesquelles la moitié portaient sur le non-respect des temps de repos. C'est à la fois un symptôme social, avec une pression exercée sur les chauffeurs, et un risque majeur pour la sécurité routière.

Les contrôles sont utiles : 685 000 euros de sanctions administratives ont ainsi été recouvrés en 2023, preuve que le contrôle est non seulement une mesure de justice économique, mais aussi une source de recettes publiques. L'amendement propose donc une dotation supplémentaire de 500 000 euros pour renforcer les moyens de contrôle, former et coordonner les équipes, moderniser les outils de détection des fraudes et faire respecter le droit sur notre territoire.

Plus qu'une dépense, cet amendement est un investissement pour la concurrence loyale, pour la sécurité routière et pour l'emploi français.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Vous avez raison de souligner que la multiplication des opérations de cabotage illégal constitue une réelle menace. Elle fragilise la compétitivité des sociétés de transport locales, notamment face à des entreprises de transport opérant avec des coûts salariaux bien moindres dans leur pays d'origine, et conduit à un véritable dumping social et fiscal entre les pays de l'Union européenne, avec l'immatriculation de flottes dans d'autres pays membres pour bénéficier d'un cadre fiscal ou social plus favorable.

Je note toutefois que les crédits du programme 203 sont préservés en ce qui concerne le contrôle du transport routier, à hauteur de 3,7 millions en 2026, comme en 2025, et que le budget pour 2026 prévoit en outre une nouvelle enveloppe de 1 million pour financer l'entretien, la rénovation et la modernisation des aires de contrôle. Cette hausse me semble déjà conséquente, avec presque 30 % de moyens supplémentaires. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Contrôler, lutter contre les fraudes, c'est très bien, mais qui contrôlera ? Une des agences dont nos collègues du Rassemblement national proposent la suppression ?

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

Amendement II-CD160 de M. Dominique Potier

M. Dominique Potier (SOC). Cet amendement vise à faire de la transition écologique une épopée industrielle et d'aménagement du territoire. Il s'inspire de l'exemple de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) qui, des Alpes à la Méditerranée, est capable de gérer à la fois de la production d'énergie et de la logistique répondant aussi à tous les besoins du territoire, notamment en matière d'irrigation. L'idée nous est venue, dans un dialogue avec Voies navigables de France (VNF), de reproduire cette compétence sur le domaine fluvial à l'échelle nationale, soit 6 700 kilomètres et 40 000 hectares : nous nous sommes demandé si nous pouvions faire un projet VNF à énergie positive. C'est devenu un amendement de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite Aper, qui a été suivi d'effet : VNF s'est mis au travail et a produit, au mois de mai, un rapport montrant qu'en matière de géothermie, d'éolien, de PV (photovoltaïque) et d'hydroélectricité, il était possible de multiplier la production d'énergie sur le domaine public.

Il s'agit d'aider VNF à réparer son domaine public, notamment en colmatant les fuites du réseau secondaire, et de financer par la production d'énergie cette réparation qui sera très précieuse demain pour sécuriser l'eau et le transport fluvial. Un montant de 1 milliard pourrait être ainsi autofinancé. Voilà une belle aventure, qui donne du travail et de l'activité et dont le bénéfice est totalement public.

Il s'agit évidemment d'un amendement d'amorce, qui donnerait à VNF un signal pour l'encourager à mettre en œuvre le grand plan dont cet organisme a désormais la mesure et la métrique, ainsi que la volonté très ferme, dont je peux témoigner, de le mettre en œuvre. Avec 60 millions d'euros, nous sommes loin des sommes requises, mais ce financement permet d'amorcer un montage où la Banque des territoires et la Caisse des dépôts (CDC) pourraient jouer un rôle de banquier du long cours, permettant d'organiser cette mutation de VNF à l'échelle nationale, sur le modèle de la Compagnie nationale du Rhône.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Le COP 2023-2032 de VNF réaffirme en effet un objectif ambitieux de production d'énergie renouvelable de l'établissement, lequel s'est doté à cette fin d'une stratégie pluriannuelle 2025-2035, intitulée Voies navigables à énergie positive. Il est désormais nécessaire de passer du cadrage aux premiers déploiements dès 2026. Avis favorable.

Mme Olga Givernet (EPR). La CNR est chère à mon cœur, dans ma région, et les responsables d'unités que j'ai rencontrés sont en effet très engagés pour trouver des solutions et des innovations. Il est très intéressant que nous puissions élargir cette démarche au domaine national. Il s'agit toutefois de mobiliser des moyens budgétaires de l'État là où la compagnie finance elle-même ces opérations. Il faudrait donc s'intéresser aussi à des partenariats public-privé pour pouvoir étendre ce dispositif.

M. Gérard Leseul (SOC). Je soutiens très fortement cet amendement. Il n'y a pas que dans vos régions, chers collègues, que le fleuve est non seulement navigable, mais peut-être également producteur d'énergie : la belle vallée de Seine est, elle aussi, engagée dans ce processus de verdissement de la mobilité fret, y compris par l'électrification – un pousseur hydrogène est même au stade expérimental. Il faut également citer tout le volet de production d'énergie car, comme l'a très bien dit M. Potier, des milliers de kilomètres peuvent être utilisés à cette fin. VNF travaillé sur le sujet et nous devons l'encourager, par le vote de cet amendement, à poursuivre dans cette voie.

M. Auguste Evrard (RN). Cet amendement va dans le bon sens mais, comme l'a dit Mme Givernet, ce processus engendre des coûts importants. Le Rassemblement national s'abstiendra.

M. Dominique Potier (SOC). Je veux citer encore l'osmotique, qui utilise, à l'embouchure des fleuves, les échanges entre l'eau salée et l'eau douce. J'ai également admiré la géothermie subfluviale, qui repose sur les échanges thermiques dans l'eau et permet d'imaginer des réseaux de chaleur pour les villes.

La transition énergétique est une épopée extraordinaire et, contrairement à ce que dit le Rassemblement national, l'argent qu'on y met a une rentabilité extraordinaire, car nous y retrouvons de la souveraineté nationale. Il n'y faut qu'une banque du long cours pour financer cette amorce. Les 60 millions que nous y mettons aujourd'hui sont évidemment symboliques – j'espère toutefois qu'ils seront votés et consolidés dans le projet de loi de finances –, mais ils sont un appel à ce que des sociétés d'économie mixte, avec la Caisse des dépôts et des

partenaires industriels et producteurs d'énergie, soient capables de développer des réseaux fluviaux par tranche, en les optimisant avec de la recherche technologique. Il y a là un bénéfice 100 % public et citoyen.

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

Amendement II-CD216 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour objet de redonner à Voies navigables de France les moyens humains nécessaires pour remplir ses missions. VNF, ce sont 6 700 kilomètres de voies navigables, plus de 3 000 ouvrages d'art et un rôle essentiel dans la transition écologique, à la fois pour le report modal vers le fluvial et pour la gestion du cycle de l'eau. Pourtant, près de 500 emplois y ont été supprimés depuis 2017. Cela s'accompagne certes d'une modernisation, mais c'est une saignée dans un établissement qui devrait plutôt être renforcé pour faire face aux défis climatiques, aux épisodes de sécheresse et à la nécessité de développer le fret fluvial. L'amendement propose donc d'abonder de 25 millions d'euros les crédits de VNF, afin de reconstituer ses effectifs et de lui permettre d'assurer pleinement ses missions d'intérêt général.

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

Après l'article 69

Amendements identiques II-CD210 de M. Bérenger Cernon et II-CD53 de Mme Lisa Belluco

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Mon amendement vise à mettre un terme à une logique de grands projets inutiles qui détournent les financements publics des priorités du quotidien. Le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest en est l'exemple type, avec plus de 14 milliards d'euros pour deux nouvelles lignes à grande vitesse, alors qu'une modernisation des infrastructures existantes coûterait deux fois moins cher pour un gain de temps comparable. C'est une aberration économique, mais aussi écologique : des milliers d'hectares de terres agricoles, de forêts et de zones naturelles seraient détruits, au moment même où l'on dit vouloir lutter contre l'artificialisation des sols. Ce dont les habitants du Sud-Ouest ont besoin, ce ne sont pas des trains toujours plus rapides entre métropoles, mais de trains plus nombreux, plus fiables et plus accessibles sur les lignes du quotidien.

Je propose donc de rediriger les financements de l'Afif vers la rénovation et la modernisation du réseau existant, et de donner enfin la priorité au service public ferroviaire de proximité.

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

*Contre l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l'amendement II-CD54 de Mme Lisa Belluco.*

Amendements identiques II-CD211 de M. Bérenger Cernon et II-CD106 de Mme Marie Pochon

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Nous dénonçons la fuite en avant du gouvernement dans de grands projets autoroutiers – l'autoroute A69, entre Toulouse et Castres, est emblématique : 450 hectares de terrains agricoles et de zones naturelles ont été détruits, pour un gain de vingt minutes, et un trajet aller-retour à près de 20 euros. C'est une absurdité écologique, économique et sociale.

Dans un contexte d'urgence climatique, continuer à financer ce type de projet, c'est tourner le dos à la transition. Des milliards sont engloutis dans le bitume, alors qu'ils devraient servir à moderniser le ferroviaire, rouvrir les petites lignes et développer les mobilités du quotidien.

Nous proposons donc que l'Atf cesse de financer ces projets d'un autre temps et que chaque euro d'argent public investi dans les transports serve enfin la bifurcation écologique dont notre pays a besoin.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Au vu des investissements nécessaires dans les réseaux ferroviaires et routiers existants, nous ne pouvons plus nous permettre de créer de nouveaux réseaux routiers, d'agrandir des routes ou de créer de nouvelles autoroutes, comme l'A69. La priorité doit être le maintien en l'état du réseau routier et ferroviaire et la modernisation du réseau ferroviaire.

M. Pierre Meurin (RN). N'oubliez pas que certains territoires ruraux et certaines villes moyennes sont dynamiques sur le plan démographique. Vous ne pouvez figer la construction de routes dans des territoires qui se développent et où plusieurs milliers de voitures supplémentaires devraient circuler dans dix ans.

Votre amendement tend même à interdire la création de voies supplémentaires pour désengorger le trafic, alors que ce n'est pas logique sur le plan écologique : les embouteillages polluent, en augmentant la concentration de particules fines.

Tandis que le projet de budget est en train d'être examiné en séance publique, ici, dans le quasi-secret d'une salle annexe, nous prenons des décisions entre copains sur des sujets aussi stratégiques que le désenclavement des territoires. Ce n'est pas responsable, ce n'est pas sérieux.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nos débats ne se tiennent pas en secret. Ils sont publics. Nous sommes obligés de les mener en parallèle avec ceux de la séance publique, mais ces questions seront de toute manière rediscutées en commission des finances puis en séance publique.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Effectivement, nous ne donnons que des avis. C'est dans l'hémicycle que les décisions seront prises. Par ailleurs, le présent amendement ne tend pas à interdire les élargissements de route. Il prévoit simplement que ceux-ci ne doivent pas être

une priorité du budget de l'État, dont nous avons la responsabilité. Libre à d'autres de les financer, s'ils le souhaitent.

Je vous sais attaché au bon usage des fonds publics et à l'entretien des routes, monsieur Meurin. Dans un contexte d'économies, la priorité doit être d'entretenir le réseau ferroviaire, qui en a bien besoin, et d'assurer le bon état des routes existantes, afin que chacun puisse y circuler, y compris en transports en commun – car il faudra également que l'usage de la voiture individuelle diminue.

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Même si cela me gêne d'aller dans le sens du Rassemblement national, cet amendement montre que vous ne prenez pas en compte la réalité des outre-mer. C'est un problème. Je vous l'ai déjà dit une fois, dans cette commission, je suis seul contre tous.

En Guyane, il n'y a que 440 kilomètres de route. Sept communes sur vingt-deux n'ont pas de réseau routier. Pendant la sécheresse, faute de pouvoir circuler sur les fleuves et de pouvoir prendre l'avion, plus de 40 000 personnes sont restées quatre à cinq mois sans moyen de circuler. Quand vous rédigez vos amendements, rappelez-vous que tous les territoires ne sont pas logés à la même enseigne.

M. Pierre Meurin (RN). Après une telle intervention, vous devriez retirer vos amendements.

Ajoutons que le réseau routier secondaire français se tiers-mondise. La France est passée de la première à la dix-huitième place mondiale pour la qualité de ses routes.

Vous déclarez que plus les routes sont en bon état, plus elles sont accidentogènes. Outre que c'est faux, parce qu'un tiers des accidents mortels implique la mauvaise qualité des routes, cela envoie un mauvais signal – il ne faudrait plus investir dans les routes, ou arrêter la voiture individuelle. Pourtant, s'il est légitime de vouloir réduire la voiture individuelle, celle-ci constitue une partie de la solution, notamment à court et à moyen terme.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Personne n'a demandé d'arrêter la voiture individuelle à court ou à moyen terme, et nous demandons bien d'entretenir les routes existantes. En revanche, pour rationaliser l'usage de l'argent public, nous demandons que l'État n'investisse pas dans de nouvelles routes.

Toutefois, M. le rapporteur pour avis a raison, nous pensons trop souvent du point de vue de la métropole. Je transmettrai sa remarque à la première signataire de l'amendement, afin qu'elle le modifie, pour prendre en compte les spécificités des territoires ultramarins.

M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis. Cette discussion me fait rigoler parce que le Rassemblement national a voté en faveur de la suppression de l'Afitf. Nous demandons simplement de flécher le budget de l'Afitf vers l'amélioration du réseau existant, plutôt que vers des projets autoroutiers dont le coût se chiffre en dizaines de milliards d'euros et qui attendent dans les cartons depuis trente ou quarante ans.

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

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous passons aux amendements sur le Programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*.

Amendements II-CD132 de M. Fabrice Roussel et II-CD200 de Mme Catherine Hervieu (discussion commune)

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement vise à flécher une fraction du produit de la taxe carbone vers la décarbonation maritime, comme cela avait été promis le 26 mai, lors du comité interministériel de la mer, par François Bayrou, alors Premier ministre. Nous reprenons le montant qu'il avait annoncé, de 90 millions d'euros, mais celui-ci pourrait augmenter au cours des prochaines années.

L'amendement vise en outre à créer le fonds d'investissement en faveur du secteur de la décarbonation maritime annoncé par le président de la République en novembre 2022. Cela rassurera les entreprises du secteur et confortera notre souveraineté industrielle.

La décarbonation du transport maritime donne lieu à de nombreux projets. Il importe d'aider à la construction de nouveaux navires ou à l'adaptation des navires et des ports existants ; d'accompagner la filière pour passer du prototype à la production.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). L'objectif de l'amendement II-CD200 et les montants qu'il prévoit sont similaires à ceux de l'amendement présenté par M. Roussel.

Le transport maritime finance le système de quotas carbone, puisqu'il émet du CO₂ et d'autres gaz à effet de serre. Il doit pouvoir bénéficier d'une enveloppe spécifique pour sa décarbonation.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Avis favorable. Je vous propose de cosigner mon amendement qui va dans le même sens, pour la séance publique. Ce sera une bonne nouvelle pour le secteur maritime, qui pourra s'appuyer sur les crédits européens. Les crédits du secteur maritime doivent revenir au secteur maritime.

*La commission **adopte** l'amendement II-CD132.*

*En conséquence, l'amendement II-CD200 **tombe**.*

Amendement II-CD98 de M. Timothée Houssin

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Puisque cet amendement semble satisfait par l'adoption de l'amendement II-CD132, je vous demande de le retirer. À défaut, avis défavorable.

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

Amendement II-CD159 de Mme Mélanie Thomin

Mme Mélanie Thomin (SOC). La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (Dgampa) est l'administration de référence pour la politique maritime de l'État. L'efficacité de son action repose sur le maillage territorial assuré par les directions interrégionales de la mer (Dirm). Ces directions participent notamment aux opérations de surveillance et de sauvetage en mer, au contrôle des pêches et de la sécurité des navires et gèrent le service des phares et balises.

Il suffit de quelques visites sur le terrain pour comprendre les difficultés auxquelles sont confrontées les DIRM, tant pour leur budget de fonctionnement que pour leurs projets d'investissement. Les services des phares et balises, qui gèrent les risques environnementaux tels que les marées noires et garantissent notre sécurité maritime ont vu leur budget tempête supprimé. Par exemple, la Dirm Nord Atlantique-Manche Ouest est en déficit de 3 millions d'euros.

Pour que la Dgampa puisse assurer la continuité du service public en mer, pour garantir la sécurité maritime et protéger notre patrimoine maritime, il faut abonder son budget de 15 millions d'euros.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Les moyens de la Dgampa ne sont pas retranscrits au programme 205, *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*, mais au programme 217. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Mélanie Thomin (SOC). Peut-être est-ce l'administration qui ne l'a pas placé dans le bon programme. J'aimerais toutefois que nous le votions maintenant.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD164 de Mme Mélanie Thomin

Mme Mélanie Thomin (SOC). Cet amendement vise à abonder de 4 millions d'euros les crédits des Cross au sein de l'action *Surveillance et sûreté maritimes*. Entre la loi de finances initiale pour 2025 et le présent texte, les crédits de cette action ont baissé de près de 500 000 euros, alors que les besoins opérationnels des Cross sont constants, voire augmentent.

La réduction des crédits fragilise la capacité d'intervention, de coordination et de surveillance de ces services essentiels à la sécurité en mer. Les usagers de la mer évoluent, leurs besoins aussi et les secours doivent s'y adapter – je pense notamment aux plaisanciers ou aux utilisateurs d'engins de plage de type kite surf, qui doivent fréquemment être secourus.

La mission de service public des Cross est fondamentale, puisqu'ils jouent également un rôle déterminant pour la surveillance du trafic maritime, la prévention des pollutions ou la lutte contre les activités illicites et la sûreté des approches maritimes. Dans un contexte d'intensification du trafic maritime, il est indispensable de renforcer les capacités opérationnelles de ces centres, qui sont répartis sur l'ensemble du littoral métropolitain et ultramarin.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Avis favorable.

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

Amendement II-CD131 de M. Fabrice Roussel

M. Fabrice Roussel (SOC). Cet amendement vise à rétablir les crédits de la SNSM à leur niveau de 2025. Quand il s'agit de sauver des vies humaines, en mer ou ailleurs, il ne devrait pas y avoir de coupe budgétaire.

La SNSM est un partenaire indispensable de l'État pour les secours en mer. Alors que ses crédits avaient déjà subi une coupe de 30 % l'année dernière, le présent texte prévoit de nouveau de les réduire.

Je connais bien l'engagement des équipes de la SNSM en Loire-Atlantique. Ses membres suivent de nombreuses heures de formation, parfois payantes, sur la base du volontariat. Je déplore le décrochage des politiques publiques relatives à la sécurité dans le domaine maritime.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je respecte les sauveteurs en mer. Toutefois, je vous demande de retirer votre amendement, car la baisse des crédits sera partiellement compensée par une quote-part de 5 % du produit de la taxe sur les éoliennes marines. En outre, en 2020, il avait été décidé d'augmenter la dotation de l'État en faveur de la SNSM de 4,5 millions d'euros par an, pour permettre la reconstruction de la flotte de cette association.

Cette flotte doit être renouvelée tous les vingt-cinq ans. Dans les faits, elle l'est systématiquement après les drames, comme celui de l'Aber Wrac'h ou, plus récemment, le naufrage d'un canot de la SNSM au large des Sables-d'Olonne.

Mme Mélanie Thomin (SOC). La SNSM bénéficie également d'une fraction de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (Taemup). Toutefois, il suffit de se rendre sur le terrain pour constater que cela ne suffit pas. Certaines stations SNSM fonctionnent avec le système D – celle de Camaret-sur-mer, par exemple n'est équipée de toilettes et de douches pour les marins qui organisent le secours en mer que depuis quelques mois. Les conditions de travail des sauveteurs sont parfois franchement indignes.

L'État doit donc abonder ce budget, car le secours en mer n'a pas de prix. La France se veut une grande nation maritime. Elle doit donc donner aux bénévoles du secours en mer les moyens de travailler dans de bonnes conditions – je pense aux moyens humains, mais aussi matériels, dont, par exemple, la réparation des moteurs des bateaux. Les sommes nécessaires sont parfois considérables du fait de l'évolution du matériel.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je soutiens l'amendement. Je rappelle néanmoins que 80 % du budget de la SNSM provient de dons. Malgré la faible part que représente la dotation de l'État, il importe de l'augmenter car il devient difficile de maintenir le niveau des dons. Les bénévoles, qui collectent les dons, font état d'une probable diminution cette année.

Notre système de sauvetage en mer, qui repose sur l'engagement incroyable des bénévoles, est unique au monde. Il faut absolument le défendre.

Mme Murielle Lepvraud (LFI-NFP). Je soutiens également l'amendement.

J'ai également déposé un amendement en première partie visant à relever la Taemup au profit de la SNSM et du Conservatoire du littoral.

M. Auguste Evrard (RN). Nous soutenons évidemment les sauveteurs en mer mais nous suivons le rapporteur pour avis, donc nous nous abstiendrons.

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

Amendement II-CD111 de M. Pascal Markowsky

M. Pascal Markowsky (RN). La France dispose de la deuxième zone économique exclusive au monde, et pourtant les moyens humains et matériels consacrés au contrôle des navires battant pavillon étranger restent nettement insuffisants. Cette faiblesse fragilise la souveraineté maritime de notre pays et compromet la sécurité de la flotte française.

L'amendement vise à augmenter de 500 000 euros les crédits afin de soutenir la formation et la mobilité des inspecteurs, la modernisation des outils de suivi et d'inspection et d'assurer une meilleure coordination des contrôles et inspections des navires.

Dans bien des ports, les centres de sécurité des navires manquent d'effectifs et de moyens techniques, ce qui retarde les inspections, affaiblit la prévention et limite la répression des infractions.

En renforçant ses moyens de contrôle, la France affirme son rôle de nation maritime, capable de protéger ses marins, ses littoraux et ses intérêts économiques, au lieu de se soumettre à des objectifs abstraits fixés par Bruxelles.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Vous avez tout à fait raison de mettre l'accent sur le contrôle de la sécurité des navires. Environ 1,4 million d'euros y sont consacrés, un montant en hausse par rapport à 2025, dont une enveloppe exceptionnelle de 300 000 euros pour la refonte du système de gestion des inspections des navires sous pavillon français. Eu égard au contexte budgétaire contraint, je suis défavorable à l'amendement.

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

Amendement II-CD2 de Mme Sophie Panonacle

Mme Sophie Panonacle (EPR). Le changement climatique entraîne des précipitations de plus en plus fréquentes et fortes, qui donnent lieu à un lessivage des sols et parfois au débordement de stations d'épuration sous-dimensionnées, lesquels finissent par polluer les eaux côtières. La filière conchylicole est directement touchée puisque les huîtres et autres coquillages sont en pareil cas impropres à la consommation.

Je vous propose de soutenir, à hauteur de 10 millions, les ostréiculteurs en les aidant à s'équiper de bassins de purification. Ce sont des investissements très coûteux pour de petites entreprises familiales, entreprises qui permettent à la France d'être le premier producteur d'huîtres en Europe. Ne pénalisons pas le pollué-payeur.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je partage votre volonté de soutenir le secteur de la conchyliculture.

Dans ma circonscription, la communauté de communes d'Auray a mis le paquet pour rénover ses réseaux d'assainissement.

Les crédits consacrés à la pêche et l'aquaculture sont en hausse de 24 millions, notamment pour financer les actions en faveur des activités aquacoles soutenues par le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) pour les deux prochaines années.

Compte tenu de cette rallonge budgétaire, je vous propose de retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

Mme Sophie Panonacle (EPR). Je maintiens l'amendement car c'est un chemin de croix pour les ostréiculteurs de monter des dossiers. Nous avons essayé de trouver avec la Dgampa comment aider les ostréiculteurs et nous n'y sommes pas parvenus.

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

Amendement II-CD191 de Mme Sandrine Rousseau

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Il est proposé de créer un refuge marin pour accueillir les cétacés actuellement captifs dans notre pays.

Il a beaucoup été question récemment des cétacés du Marineland d'Antibes et de leur vie de souffrances. Heureusement, grâce à la mobilisation citoyenne, la fin de leur captivité – 2027 – est proche. Mais, en pareil cas, les animaux libérés sont souvent envoyés dans des structures à l'étranger, où leurs conditions de vie ne sont pas meilleures, sans compter que le transport est toujours compliqué.

Nous suggérons donc que la France assume les conséquences de la captivité en créant un refuge marin. L'amendement est soutenu par de nombreuses associations dont L214, la fondation Brigitte Bardot, Réseau-Cétacés et One Voice.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. C'est une très noble idée mais je ne vois pas comment créer des parcs marins clos. Ce sera très difficile à réaliser. Nous devrions travailler davantage sur les aires marines protégées pour les rendre inaccessibles. Je donne donc un avis de sagesse.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je ne suis pas un expert du sujet, mais la liste des associations qui ont travaillé à cet amendement laisse penser que des solutions crédibles existent. Puisqu'on ne peut ni les relâcher dans la nature, ni les placer de nouveau dans des lieux de captivité, il faut leur créer des espaces propres, les refuges marins.

M. Emmanuel Blairy (RN). J'ai interrogé les ministres, lors de leur audition par la commission, sur les cétacés qui sont actuellement emprisonnés dans des bassins dégradés à Antibes – douze dauphins et deux orques.

Il serait possible de demander à l'Espagne d'accueillir les deux orques mais il appartient à l'État de mener les négociations en mettant en avant l'urgence environnementale. Quant aux dauphins, le zoo de Beauval pourrait être une solution.

Je vous invite à participer au groupe d'études relatif à la condition et au bien-être des animaux que je préside et à faire pression sur le gouvernement pour trouver une issue rapide et heureuse à cette affaire.

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

Amendement II-CD192 de Mme Sandrine Rousseau

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Cet amendement a pour objet de lancer un programme de recherche sur le bien-être des poissons. Cette préoccupation est prise en considération pour les animaux d'élevage, mais pas pour les poissons. Or il a été prouvé qu'ils ressentent aussi les émotions et que notre façon de les pêcher peut les faire souffrir.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. La prise en compte de la souffrance animale, en l'espèce celle des poissons, provoquée par les pratiques de la pêche commerciale relève davantage de la mission *Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales*.

Le Centre national de référence pour le bien-être animal, qui a été créé en 2017 en application de la loi d'avenir pour l'agriculture, et qui est subventionné par le ministère de l'agriculture, a rendu un avis sur les conditions d'abattage des poissons d'élevage.

Mon avis est défavorable.

Mme Anne Stambach-Terreiro (LFI-NFP). Je soutiens l'amendement parce que force est de constater que les choses n'avancent pas beaucoup pour les poissons. Leurs souffrances sont fort peu considérées alors qu'elles sont largement démontrées scientifiquement.

Je donne deux exemples : quand un poisson est pêché en profondeur, ses organes explosent sous la pression quand il remonte à la surface – on peut imaginer les souffrances que cela cause. Sinon, on les laisse agoniser pendant de très longues minutes à bord des bateaux, souvent dans l'indifférence générale.

Il serait temps que les choses changent.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Monsieur le rapporteur pour avis, la situation des poissons d'élevage est bien différente de celle des poissons qui sont pêchés en mer.

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

Article 50 et état C : Crédits des budgets annexes

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous passons à l'examen des crédits du budget annexe Contrôle et exploitation aériens.

Amendement II-CD113 de M. Timothée Houssin

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Vous souhaitez réduire les crédits alloués aux fonctions support de la DGAC.

Ces crédits serviront notamment au recrutement de contrôleurs aériens, 78 équivalents temps plein (ETP), pour anticiper les départs à la retraite massifs à venir d'ici quelques années. Il est important de maintenir ces recrutements afin qu'un contrôle aérien véritablement efficace et sûr soit garanti au plus vite. J'ai donné l'exemple de Mayotte, mais je peux aussi vous citer la Guyane où a eu lieu une grave crise en 2017 parce qu'il manquait des contrôleurs aériens. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

Amendement II-CD114 de M. Timothée Houssin

M. Jean-Victor Castor, rapporteur pour avis. Vous souhaitez supprimer des crédits alloués à l'action *Formation aéronautique*.

Cette action finance principalement l'École nationale de l'aviation civile (Enac). En 2026, il est notamment prévu de former les futurs pilotes et techniciens à l'aviation décarbonée. La flotte d'avions d'instruction doit aussi être renouvelée avec des avions plus sobres en émissions et plus adaptés à l'apprentissage des technologies émergentes.

Il est vrai que le renouvellement d'une flotte représente un investissement conséquent. Toutefois, il permet de réduire considérablement les émissions produites, de 15 % à 25 % à chaque nouvelle génération d'aéronefs.

Il est souhaitable que les élèves bénéficient de la meilleure formation pour faire partie d'une aviation civile de haut niveau, notamment dans les territoires qui en manquent cruellement. J'émet donc un avis défavorable.

L'amendement est retiré.

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

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 28 octobre 2025 à 16 h 30

Présents. – M. Fabrice Barusseau, M. Sylvain Berrios, M. Emmanuel Blairy, M. Nicolas Bonnet, Mme Manon Bouquin, M. Jean-Michel Brard, Mme Danielle Brulebois, M. Sylvain Carrière, M. Jean-Victor Castor, M. François-Xavier Ceccoli, M. Béranger Cernon, Mme Nathalie Coggia, M. Mickaël Cosson, M. Peio Dufau, M. Auguste Evrard, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, Mme Olga Givernet, M. Sébastien Humbert, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, M. Stéphane Lenormand, Mme Murielle Lepvraud, M. Gérard Leseul, M. David Magnier, M. Pascal Markowsky, M. Pierre Meurin, M. Hubert Ott, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Marie Pochon, Mme Véronique Riotton, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, M. Freddy Sertin, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Antoine Vermorel-Marques, Mme Anne-Cécile Violland

Excusés. – M. Anthony Brosse, M. Marcellin Nadeau, Mme Christelle Petex, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. – M. Jean-François Coulomme, Mme Graziella Melchior, M. Dominique Potier, Mme Mélanie Thomin