

N° 167

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 novembre 2021

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi de finances, adopté par l'Assemblée nationale, pour 2022,

TOME II

TRANSPORTS

Par M. Philippe TABAROT, Mme Évelyne PERROT
et M. Olivier JACQUIN,

Sénateurs et Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, président ; M. Didier Mandelli, Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidracs, MM. Joël Bigot, Rémy Pointereau, Frédéric Marchand, Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varailles, MM. Jean-Pierre Corbisez, Pierre Médevielle, Ronan Dantec, vice-présidents ; M. Cyril Pellevat, Mme Angèle Prévaille, MM. Pascal Martin, Bruno Belin, secrétaires ; MM. Jean-Claude Anglars, Jean Bacci, Mme Nadine Bellurot, MM. Étienne Blanc, François Calvet, Michel Dagbert, Mme Patricia Demas, MM. Stéphane Demilly, Michel Dennemont, Gilbert-Luc Devinaz, Mme Nassimah Dindar, MM. Gilbert Favreau, Jacques Fernique, Mme Martine Filleul, MM. Hervé Gillé, Éric Gold, Daniel Gueret, Mmes Nadège Havet, Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Olivier Jacquin, Gérard Lahellec, Mme Laurence Muller-Bronn, MM. Louis-Jean de Nicolay, Philippe Pemezec, Mmes Évelyne Perrot, Marie-Laure Phinera-Horth, Kristina Pluchet, MM. Jean-Paul Prince, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Pierre-Jean Verzellen.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15^{ème} législ.) : 4482, 4502, 4524, 4525, 4526, 4527, 4597, 4598, 4601, 4614 et T.A. 687

Sénat : 162 et 163 à 169 (2021-2022)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LE « BUDGET VERT », UNE GRILLE DE LECTURE BUDGÉTAIRE NOVATRICE MAIS PERFECTIBLE.....	7
CHAPITRE I^{ER} LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES.....	9
I. AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF) : DES ÉCARTS ENTRE LES ENGAGEMENTS ET LA RÉALITÉ, UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REVOIR	9
A. MALGRÉ LE RESPECT DE LA TRAJECTOIRE DÉFINIE PAR LA LOM, DES RECETTES SOUMISES À DE TROP NOMBREUSES INCERTITUDES.....	9
B. DE FORTES INQUIÉTUDES POUR LA SOUTENABILITÉ FINANCIÈRE DE L'AGENCE	10
II. TRANSPORT FERROVIAIRE : PLUTÔT QU'UN VÉRITABLE PLAN DE RELANCE, UN PLAN DE SAUVETAGE AU SUIVI LABORIEUX.....	11
A. UNE HAUSSE DES MOYENS BIENVENUE POUR UN SECTEUR FORTEMENT FRAGILISÉ.....	11
B. UN ENGAGEMENT DE L'ÉTAT TRÈS EN DEÇÀ DES ENJEUX ET MANQUANT DE TRANSPARENCE	12
III. SECTEUR FLUVIAL : MALGRÉ UNE DYNAMIQUE D'INVESTISSEMENT POSITIVE, LA NÉCESSITÉ D'UN SOUTIEN RENFORCÉ	14
A. UN MODE RÉSILIENT FACE À LA CRISE, QUI BÉNÉFICIE DÉSORMAIS D'UNE TRAJECTOIRE FINANCIÈRE PLUS AMBITIEUSE.....	14
B. UN SOUTIEN RENFORCÉ EN FAVEUR DE VNF ET DES ENTREPRISES FLUVIALES S'AVÈRE NÉCESSAIRE.....	15
IV. AFFAIRES MARITIMES : LA HAUSSE DE MOYENS N'ÉTEINT PAS LES PRÉOCCUPATIONS LIÉES À LA CRISE ET AU DÉFI DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE.....	17
A. MALGRÉ LES MESURES DE SOUTIEN AUX AFFAIRES MARITIMES, NOTAMMENT DANS LE CADRE DU FONTENOY DU MARITIME, DES INQUIÉTUDES PERSISTENT	17
B. LE VERDISSEMENT DU TRANSPORT MARITIME : DES MOYENS INSUFFISANTS AU REGARD D'OBJECTIFS DE PLUS EN PLUS AMBITIEUX.....	18

CHAPITRE II LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS AÉRIENS	21
I. LE MANQUE À GAGNER IMPUTABLE À LA PANDÉMIE, UN ENDETTEMENT RECORD DU BUDGET DE L’AÉRIEN	21
A. LE DÉRÈGLEMENT DE LA MÉCANIQUE BUDGÉTAIRE, REFLET DE L’EFFONDREMENT DU TRAFIC AÉRIEN	22
B. UN RÉÉQUILIBRAGE POSSIBLE FONDÉ SUR DES PRÉVISIONS DONT LES COMPOSANTES ÉVOLUENT DIFFÉREMMENT	23
C. AU-DELÀ DU BUDGET ANNEXE, DES SOUTIENS PUBLICS ONT JUSQU’ICI PERMIS AU SECTEUR AÉRIEN DE SURVIVRE À LA PIRE CRISE DE SON HISTOIRE	23
II. DÉCARBONER EFFICACEMENT LE TRANSPORT AÉRIEN ET FINANCER LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES ET AÉROPORTUAIRES	24
A. LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN, UN IMPÉRATIF	24
B. FINANCER LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES.....	26
CHAPITRE III LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS.....	27
I. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : SÉCURISER LA TRAJECTOIRE DE L’AFITF ET CONSOLIDER SES MOYENS DANS LA PERSPECTIVE DE FUTURS TRANSFERTS DE VOIRIE	28
A. REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DE L’AFITF POUR RÉDUIRE LES INCERTITUDES CHRONIQUES PESANT SUR SES RECETTES	28
B. DÉPLOYER DAVANTAGE DE MOYENS AU SERVICE DE L’ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER POUR ANTICIPER D’ÉVENTUELS TRANSFERTS DE VOIES AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES.....	29
II. TRANSPORTS PUBLICS : DES EFFORTS À AMPLIFIER.....	30
A. UN ACCOMPAGNEMENT PERFECTIBLE DE LA REPRISE DU TRANSPORT PUBLIC.....	30
B. DONNER AUX AOM S’ÉTANT SAISIES DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ LES MOYENS DE FINANCER DES SERVICES DE TRANSPORT	32
III. ACCOMPAGNER LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTEURS DANS LA DYNAMIQUE DE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE ET DE POIDS LOURDS	33
A. RENOUVELLEMENT DU PARC DE VÉHICULES LÉGERS : DÉPLOYER PLUS DE MOYENS POUR SOUTENIR LES PARTICULIERS	33
B. VERDISSEMENT DU PARC DE POIDS LOURDS : METTRE EN PLACE UNE AIDE CRÉDIBLE À L’ACQUISITION DE VÉHICULES PEU POLLUANTS	33
IV. DÉVELOPPEMENT DU VÉLO : ACCÉLÉRER LA DYNAMIQUE POUR ATTEINDRE NOS OBJECTIFS DE REPORT MODAL	34

TRAVAUX EN COMMISSION	35
• Audition de Mme Annick Girardin, ministre de la mer (<i>Mercredi 3 novembre 2021</i>) ..	35
• Audition de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports (<i>Mercredi 17 novembre 2021</i>).....	47
• Examen en commission (<i>Mercredi 17 novembre 2021</i>).....	72
• Examen en commission (<i>Lundi 22 novembre 2021</i>).....	82
• Examen en commission (<i>Lundi 22 novembre 2021</i>).....	94
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	103
• Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes Personnes entendues par M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis	103
• Transports aériens Personnes entendues par Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis	105
• Transports routiers Personnes entendues par M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis	106
LA LOI EN CONSTRUCTION	107

LE « BUDGET VERT », UNE GRILLE DE LECTURE BUDGÉTAIRE NOVATRICE MAIS PERFECTIBLE

I. UNE MÉTHODE INNOVANTE QUI AMÉLIORE LA LISIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU BUDGET DE L'ÉTAT...

Après une première mouture publiée à l'occasion du projet de loi de finances pour 2021, les principaux enseignements du second rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État sont les suivants :

- sur le périmètre de l'objectif total de dépenses de l'État inscrit en PLF pour 2022, soit 495,1 Md€, **42 Md€ de dépenses ont un impact sur l'environnement** (soit 8,5 %), et **53,4 Md€ si l'on y ajoute les dépenses fiscales** (sur un total de 586,6 Md€ de dépenses budgétaires et fiscales évaluées). Si le montant en valeur absolue des dépenses ayant un impact sur l'environnement progresse de 41,8 à 42 Md€, **le pourcentage quant à lui décroît de 0,08 point**, ce qui est regrettable dans le contexte d'urgence climatique actuel ;

- 92 % des dépenses sont totalement **neutres** (contre 91 % l'an dernier) ;

- sur les dépenses ayant un impact sur l'environnement, on distingue trois catégories : les **dépenses dites « vertes »**, c'est-à-dire favorables à l'environnement sur au moins un axe sans être défavorables par ailleurs, d'un montant de **38,2 Md€** (contre 38,1 en 2021) ; les dépenses « mixtes » qui atteignent 4,5 Md€ et qui sont favorables à l'environnement sur au moins un axe mais ont des effets négatifs sur un ou plusieurs autres ; et **10,8 Md€ de dépenses ayant un impact défavorable** sur au moins un axe sans avoir d'impact favorable sur un autre (contre 10 Md€ en 2021) ;

- sur la mission « Écologie, développement et mobilité durables », 17,91 Md€ de dépenses sont favorables à l'environnement (sur 32,77 Md€ de crédits budgétaires, taxes affectées et dépenses fiscales), 4,33 Md€ de dépenses mixtes et 5,63 Md€ de dépenses défavorables.

<p>Sur l'ensemble de la mission, les dépenses défavorables ont augmenté de près de 15 % et les dépenses favorables ont baissé de plus de 1,5 %.</p>
--

II. ...DONT LA PORTÉE DOIT ÊTRE ACCENTUÉE ET LA MÉTHODOLOGIE AFFINÉE

La « **budgetisation verte** » **progress**e : plus d'une dizaine de pays ont initié des méthodologies pour analyser l'impact environnemental de leurs dépenses publiques. La commission appelle de ses vœux une **convergence minimale des critères de cotation budgétaire**, pour faciliter les comparaisons de données, évaluer les efforts respectifs de chaque État et permettre aux collectivités territoriales qui le souhaitent de se livrer à cet exercice qui peut devenir un outil essentiel d'élaboration de politiques publiques et de communication.

En premier lieu, si cet exercice constitue une étape importante pour la transparence de l'information environnementale et l'évaluation de nos politiques publiques et si la méthodologie a été affinée, cet outil est à manier avec précaution, car **de nombreuses dépenses échappent encore à cette évaluation**. En effet, comme l'indique le document budgétaire lui-même, « *de manière générale, un principe de prudence guide la budgetisation environnementale. En l'absence de données suffisamment fiables et explicites sur l'impact favorable ou défavorable d'une dépense, la "non-cotation" a été retenue.* »

Deuxièmement, les impacts de certaines dépenses, voire de certaines politiques sectorielles sur l'environnement, souffrent d'une évaluation très lacunaire. Les crédits des missions comme « Action extérieure de l'État », « Santé », ou encore « Économie » sont ainsi considérés comme très majoritairement neutres, faute de critères adéquats pour les évaluer.

Malgré d'indéniables améliorations comme l'adjonction d'un volet performance, les résultats de ce second budget vert sont donc à **lire avec précaution** : cet outil doit poursuivre son perfectionnement et son approfondissement, afin d'**étendre son périmètre méthodologique** et évaluer un nombre croissant de dépenses budgétaires.

CHAPITRE I^{ER} LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

Réunie le 22 novembre 2021, sous la présidence de Jean-François Longeot, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a, sur la proposition de son rapporteur Philippe Tabarot, émis un avis favorable sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes du projet de loi de finances pour 2022, sous réserve de l'adoption de 7 amendements pour :

- faire du train un bien de première nécessité en abaissant le taux de TVA sur les billets de train à 5,5 % ;
- donner à l'Autorité de régulation des transports (ART) les moyens de conduire l'ensemble de ses missions en toute indépendance ;
- augmenter les crédits dédiés à la régénération des petites lignes ferroviaires, afin d'éviter de nouvelles fermetures de lignes de desserte fine du territoire ;
- soutenir la compétitivité des entreprises fluviales et encourager les investissements en faveur du renouvellement de la flotte ;
- accompagner le verdissement du transport maritime en renforçant l'opérationnalité du suramortissement vert des navires.

I. AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF) : DES ÉCARTS ENTRE LES ENGAGEMENTS ET LA RÉALITÉ, UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REVOIR

A. MALGRÉ LE RESPECT DE LA TRAJECTOIRE DÉFINIE PAR LA LOM, DES RECETTES SOUMISES À DE TROP NOMBREUSES INCERTITUDES

Principales pertes de recettes
2021

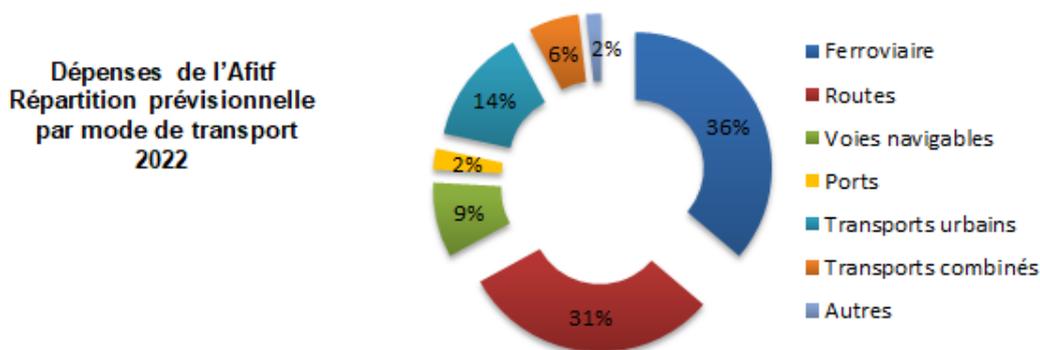


Cette année encore, la crise sanitaire a eu des effets significatifs négatifs sur les prévisions de recettes de l'AFITF (- 477 M€¹), d'autant plus que les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), qui contestent l'évolution de la taxe d'aménagement du territoire, refusent de s'acquitter de la contribution volontaire exceptionnelle (CVE). Cette contribution résulte des termes du protocole d'accord du 9 avril 2015 relatif au Plan de relance autoroutier, en vertu duquel les sept SCA

¹ Dans le projet de budget rectificatif n° 6 de l'agence, les pertes s'élèvent à 274 M€ compte tenu de la compensation prévue en LFR2 pour 2021 et d'un ajustement des dépenses prévues.

signataires concourent au financement dans l'Afitf à hauteur d'1 Md€ étalé sur 20 ans, par le biais de versements annuels de 60 M€ (indexés à l'inflation)¹.

Si la trajectoire de dépenses fixée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) (2,6 Md€) devrait être respectée en 2022, celle-ci n'est en fait plus que **théorique** : en effet, compte tenu des engagements financiers prévus pour le Canal Seine-Nord Europe, le tunnel Lyon-Turin, le tout récent plan « Marseille en Grand » et le déploiement du plan de relance, les besoins réels d'investissements (3,5 Md€ en 2022) devraient être bien supérieurs à la prévision initiale.



B. DE FORTES INQUIÉTUDES POUR LA SOUTENABILITÉ FINANCIÈRE DE L'AGENCE

La **soutenabilité** du financement de l'Afitf continue à interpeller.

D'une part, la situation qui conduit chaque année le Gouvernement à **compenser les pertes de recettes de l'agence via un collectif budgétaire**² n'est pas tenable. Ainsi, le projet de deuxième loi de finances rectificative pour 2021 prévoit une compensation à hauteur de 250 M€ se décomposant en :

- une compensation exceptionnelle des pertes de recettes à hauteur de 100 M€ (article 6 État D) ;
- une révision des modalités d'affectation du produit des amendes radar au bénéfice de l'Afitf, afin d'augmenter ses ressources de 150 M€ (article 2).

D'autre part, à plus long terme, le **modèle de financement de l'agence**, qui repose en grande partie sur une ressource, la TICPE, qui va mécaniquement s'amenuiser du fait du verdissement du parc automobile, **doit inévitablement évoluer**.

¹ Arafer, Rapport annuel, Synthèse des comptes des concessions autoroutières, Exercice 2016.

² Compensation à hauteur de 250 M€ prévue pour 2021 par la deuxième loi de finances rectificative.

Le rapporteur juge préoccupante une situation qui conduit à **faire reposer des investissements d'infrastructures certains** et de long terme sur des **ressources pour les unes incertaines, pour les autres en passe de se tarir**.

En outre, le rapporteur regrette l'**insuffisance des moyens humains de l'agence** qui n'est dotée que de 4 ETPT mis à disposition par le ministère de la transition écologique. Les ressources humaines allouées ne sont donc pas à la mesure des responsabilités confiées à l'Afitf, chargée de déployer une partie des crédits du plan de relance (750 M€).

II. TRANSPORT FERROVIAIRE : PLUTÔT QU'UN VÉRITABLE PLAN DE RELANCE, UN PLAN DE SAUVETAGE AU SUIVI LABORIEUX

A. UNE HAUSSE DES MOYENS BIENVENUE POUR UN SECTEUR FORTEMENT FRAGILISÉ

Le transport ferroviaire de voyageurs peine à retrouver son niveau de fréquentation d'avant crise, ce qui se traduit par d'importantes pertes de chiffre d'affaires (CA) pour le groupe SNCF.



Baisse de trafic
(1^{er} semestre 2021)
TGV



Baisse de trafic
(1^{er} semestre 2021)
Transiliens / TER



Impact de la crise
sanitaire estimé
(1^{er} semestre 2021)
SNCF
(perte de CA)



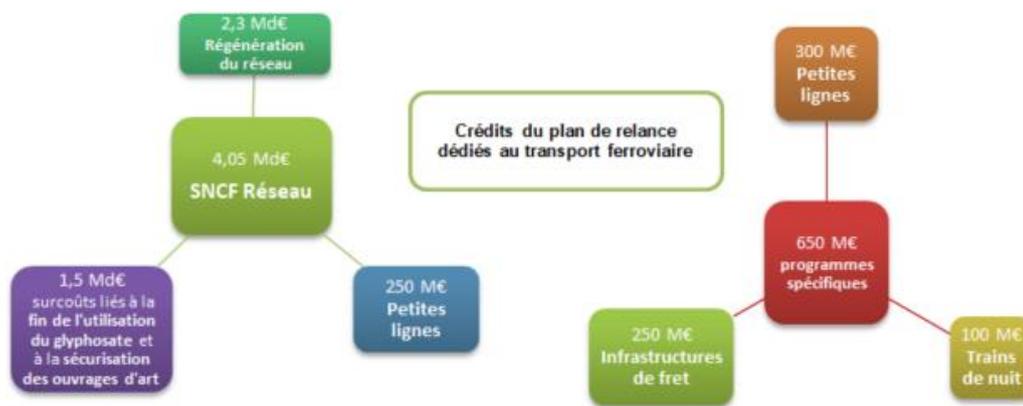
Impact de la crise
sanitaire estimé
(1^{er} semestre 2021)
SNCF Réseau
(perte de CA)

Consciente de ces difficultés et dans le double objectif de soutenir le **report modal** vers le transport ferroviaire et de faire du train un **bien de première nécessité** pour les voyageurs, la commission a adopté un amendement¹ abaissant à 5,5 % le taux de TVA sur les billets de train. D'après la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT) : « *La baisse de TVA, plus que sa répercussion dans le prix des transports, est un signal fort pour inciter les usagers à faire évoluer leur comportement en matière de mobilité.* »

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-418.html.

Face à ces difficultés, le PLF pour 2022, dans la lignée de la LFI pour 2021, prévoit un renforcement du soutien au transport ferroviaire à travers :

- une **hausse de crédits** consacrés à l'infrastructure ferroviaire, qui devraient passer de 2,47 Md€ à 2,56 Md€ (programme 203) et la **poursuite du déploiement du plan de relance (environ 4,7 Md€ déployés sur 2021-2022)** ;
- la **suppression de deux taxes** pesant exclusivement sur SNCF Voyageurs, compte tenu de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (article 10 *bis* du PLF) ;
- la **poursuite de la reprise de la dette de SNCF Réseau**, à hauteur de 10 Md€ (article 40 du PLF).



B. UN ENGAGEMENT DE L'ÉTAT TRÈS EN DEÇÀ DES ENJEUX ET MANQUANT DE TRANSPARENCE

Si le rapporteur juge cette **hausse des crédits indispensable à l'entretien du réseau ferroviaire**, il estime que l'effort fait par le Gouvernement est bien trop modeste pour permettre une véritable « **relance** » du secteur :

- les crédits dédiés à la régénération du réseau, qui devraient s'approcher des 3 Md€ en 2022, sont **en deçà du besoin estimé à 3,5 Md€ par an** ;

- s'agissant des **petites lignes**, malgré des avancées, les financements restent inférieurs aux besoins identifiés par le rapport Philizot¹ de février 2020. Attentive au maintien en état de ces lignes indispensables au maillage du territoire, et dont certaines pourraient être transférées aux régions en application du projet de loi « 3Ds »² en cours d'examen, la

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf.

² <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl20-588.html>.

commission a adopté un amendement¹ pour abonder de 300 M€ supplémentaires les crédits qui leur sont dédiés ;

- les efforts en matière de **modernisation et de digitalisation** sont loin d'être à la hauteur des défis de demain. D'après la Fédération des industries ferroviaires (FIF) pourtant, « *la dynamique de la relance européenne et les mesures en faveur du ferroviaire auraient dû inciter la France à jouer son rôle de leader et miser sur un plan ambitieux* », d'autant plus que la filière ferroviaire est la troisième au niveau mondial. Cette filière rencontre aujourd'hui des difficultés importantes en raison de la crise des matières premières, des énergies et des approvisionnements.

- si la dynamique en faveur du **fret ferroviaire**, et le maintien des aides jusqu'en 2024 sont particulièrement bienvenus, l'Association française du rail (Afra) rappelle que le plan d'investissement d'1 Md€ correspond au besoin estimé pour relancer le fret en rattrapant le retard de rénovation et de régénération du réseau mais qu'il « *devra être complété pour la période 2025-2030 afin de réaliser les investissements capacitaires qui permettront d'absorber le trafic supplémentaire et de parvenir à l'objectif de doublement de la part modale. Les investissements estimés pour cette phase ultérieure [...] sont estimés à plus de 10 Md€* ».

« Les crédits du plan de relance demeurent nettement insuffisants pour résorber la dégradation du réseau et atteindre l'objectif de doublement de la part modale du transport ferroviaire d'ici 2030. »

Philippe Tabarot, rapporteur

En outre, le rapporteur s'inquiète du **manque de lisibilité** du plan de relance, de nombreux acteurs entendus ayant indiqué ne pas avoir connaissance de la répartition précise des crédits ni des modalités de mise en œuvre et des dates de versement prévues.

Le rapporteur fait siennes les **inquiétudes** du récent rapport de la Cour des comptes² sur l'**avenir du financement du système ferroviaire**, et ce d'autant plus que le montant des péages en France, qui financent en grande partie la régénération du réseau, est déjà deux fois supérieur à la moyenne européenne (9,2 € par train-km en France contre 4,5 en Europe en 2019).

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-37.html.

² <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-11/20211118-NS-reseau-ferroviaire.pdf>.

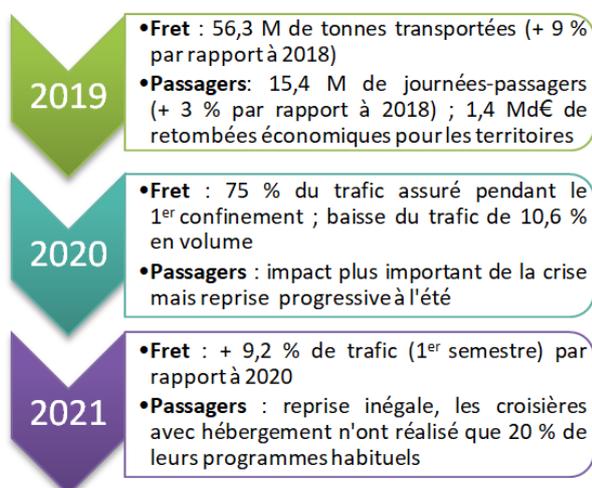
Enfin, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire, le rapporteur, aux côtés d'Olivier Jacquin, rapporteur sur les crédits relatifs aux transports routiers, a souhaité **renforcer les moyens de l'ART**.

Particulièrement sensible au **maintien de l'indépendance du régulateur des transports** qui connaît depuis plusieurs années une extension du champ de ses missions, la commission a adopté un amendement¹ des rapporteurs pour augmenter la subvention pour charge de service public versée à l'ART.

III. SECTEUR FLUVIAL : MALGRÉ UNE DYNAMIQUE D'INVESTISSEMENT POSITIVE, LA NÉCESSITÉ D'UN SOUTIEN RENFORCÉ

A. UN MODE RÉSILIENT FACE À LA CRISE, QUI BÉNÉFICIE DÉSORMAIS D'UNE TRAJECTOIRE FINANCIÈRE PLUS AMBITIEUSE

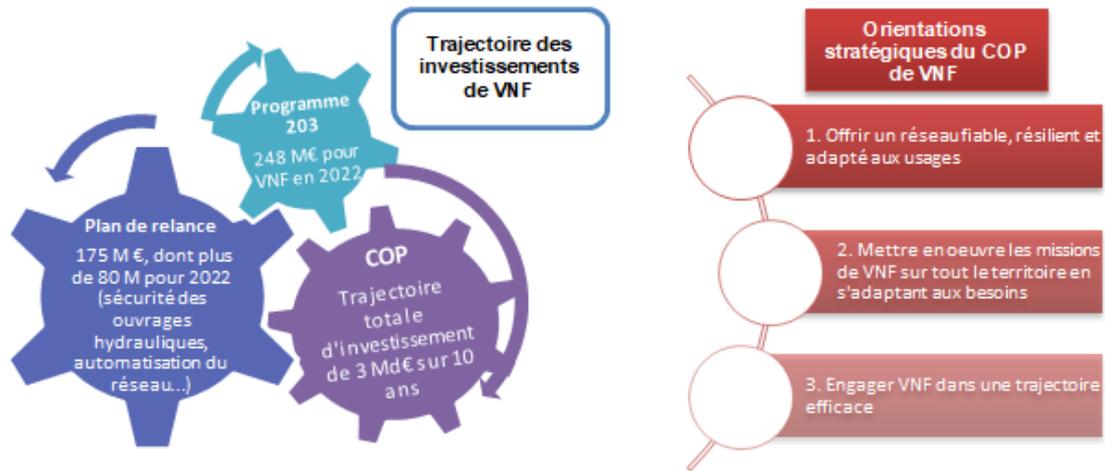
Particulièrement résilient face à la crise sanitaire, le trafic fluvial affiche désormais un début de reprise, bien que la situation diffère selon les secteurs. Ces résultats positifs s'expliquent principalement par les mesures de soutien mises en place par **Voies navigables de France (VNF)**, qui ont notamment permis, selon **Entreprises fluviales de France (E2F)**, « *d'amortir en partie les effets d'un démarrage tardif de la saison* » dans le tourisme fluvial, même si des inquiétudes demeurent pour les activités de croisière avec hébergement. Dans le transport de passagers, il faudra corréliser la diminution des aides à la reprise de la fréquentation touristique.



Après des décennies de **sous-investissement**, 2021 confirme l'évolution positive des dépenses relatives aux infrastructures fluviales entamée en 2019 avec la LOM (augmentation des crédits de l'Afitf consacrés à la régénération et modernisation des voies navigables à **110 M€ par an** entre 2019-2022 et 130 M€ par an entre 2023 et 2027) : outre les crédits du programme 203 et du Plan de relance, la signature en avril 2021 du **Contrat d'objectifs et de performance (COP)** prévu par la LOM, à **l'initiative de la**

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-78.html.

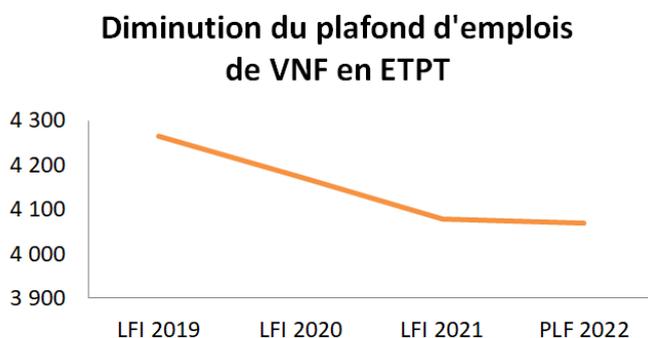
commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, renforce la trajectoire d'investissement en faveur du réseau fluvial jusqu'en 2030.



Selon VNF, ces investissements sont **indispensables** pour atteindre les objectifs inscrits dans le COP. Néanmoins, un « **trou d'air** » **subsiste dans la trajectoire prévue pour 2023-2025** et il importe d'éviter des effets de « *stop and go* ». Partageant cette inquiétude, E2F souligne la « *nécessité absolue d'une poursuite des efforts au-delà de 2022 pour être en phase avec le COP et rattraper le retard historique accumulé* » en matière d'investissement dans les infrastructures fluviales.

B. UN SOUTIEN RENFORCÉ EN FAVEUR DE VNF ET DES ENTREPRISES FLUVIALES S'AVÈRE NÉCESSAIRE

En complément de la trajectoire d'investissement prévue pour la voie d'eau, le rapporteur juge nécessaire un **soutien renforcé aux acteurs du secteur fluvial**.

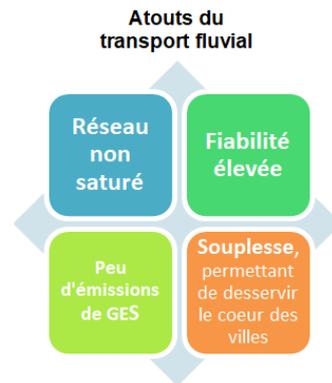


Le rapporteur s'alarme de la **baisse chronique du plafond d'emplois de VNF**, bien que celle prévue en 2022 (- 30 ETP) semble modérée en comparaison des années précédentes (- 99 ETP en 2021 et - 92 ETP en 2020)

Si l'établissement est engagé dans une démarche de modernisation qui permettra, à terme, de dégager des **gains de productivité**, cette trajectoire d'emploi est **inquiétante, voire contradictoire**, au regard des objectifs ambitieux fixés par l'État à VNF *via* le COP, notamment en matière de régénération du réseau.

Selon le rapporteur, la réduction des ETP de VNF devra tenir compte du rythme de modernisation de l'établissement, afin de ne pas lui imposer un **arbitrage inacceptable** entre le recours à l'intérim et l'abandon de certains projets.

La **voie d'eau** dispose à l'heure actuelle d'un **potentiel largement sous-exploité** dans notre pays : alors que la France possède le **premier réseau** de voies navigables en Europe (8 500 km), la **part modale** du transport fluvial **dépasse à peine 2 %**. Pourtant, VNF estime possible de tripler, voire quadrupler le transport de marchandises sur les axes Seine et Rhône-Saône, sans modifier les caractéristiques des ouvrages existants. La faible compétitivité du transport fluvial face à **la route** s'explique en partie par les surcoûts liés à la manutention fluviale et les ruptures de charges.



Aussi, bien que le transport fluvial se soit montré relativement résilient face à la crise, la commission a estimé nécessaire d'apporter un soutien supplémentaire à la **compétitivité des entreprises fluviales**.

Dans cet objectif et afin d'encourager les investissements en faveur du renouvellement de la flotte, la commission a adopté **deux amendements** visant :

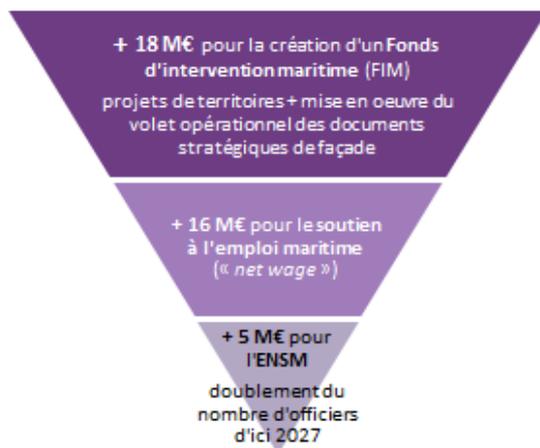
- à supprimer l'exonération de plus-value¹ sur les cessions de navires fluviaux affectés à du transport de marchandises ;
- à rendre plus progressive l'intégration comptable² de la revalorisation des actifs des entreprises fluviales.

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-416.html.

² http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-417.html.

IV. AFFAIRES MARITIMES : LA HAUSSE DE MOYENS N'ÉTEINT PAS LES PRÉOCCUPATIONS LIÉES À LA CRISE ET AU DÉFI DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

A. MALGRÉ LES MESURES DE SOUTIEN AUX AFFAIRES MARITIMES, NOTAMMENT DANS LE CADRE DU FONTENOY DU MARITIME, DES INQUIÉTUDES PERSISTENT



Le PLF pour 2022, traduisant les engagements pris par le Gouvernement dans le cadre du **Fontenoy du maritime**, est marqué par une hausse des crédits de 25 % (192 M€) en faveur du programme « Affaires maritimes » par rapport à la LFI 2021 (155 M€), au bénéfice des politiques maritimes territoriales, du soutien à la flotte de commerce et de la formation des gens de mer. Comme l'année dernière, le rapporteur salue la pérennisation du

montant de la subvention versée à la Société nationale de sauvetage en mer à hauteur de 10,5 M€.

Ces évolutions vont dans le bon sens, mais le rapporteur souligne **quatre points d'attention** :

- **formation des gens de mer** : des actions en faveur de l'**attractivité des métiers maritimes** seront nécessaires afin que la hausse des moyens en faveur de l'ENSM produise ses effets ;

- **soutien à l'emploi maritime** : des inquiétudes persistent pour la compétitivité des compagnies de ferries gérées en **délégation de service public** qui ne sont pas éligibles au « net wage » bien qu'elles soient soumises à une intense concurrence étrangère, comme *la Méridionale* et *Corsica Linéa*. Il est urgent que l'État prévoie un dispositif d'aide adapté à ces compagnies ;

- **SNSN** : si la conclusion d'un partenariat avec l'État le 11 décembre 2020 et d'une convention triennale de subvention pour 2021-2023 constituent un progrès, il est impératif de réfléchir au **modèle de financement** de l'association à **plus long terme** ;

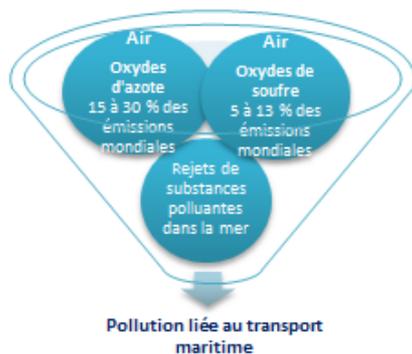
- **fonds d'intervention maritime (FIM)** : si la création de cet outil est une bonne nouvelle, il importe qu'il gagne en ampleur dans les prochaines années afin de **conforter la latitude budgétaire du ministère de la mer**, recréé en juillet 2020.

« [Le FIM] est de dimension modeste mais je souhaite qu'il monte en puissance dans les années à venir et je compte sur le Parlement pour continuer à le faire évoluer. »

Annick Girardin, ministre de la mer

B. LE VERDISSEMENT DU TRANSPORT MARITIME : DES MOYENS INSUFFISANTS AU REGARD D'OBJECTIFS DE PLUS EN PLUS AMBITIEUX

À l'échelle **internationale et européenne**, les engagements se renforcent en faveur de la réduction des émissions polluantes liées au transport maritime :

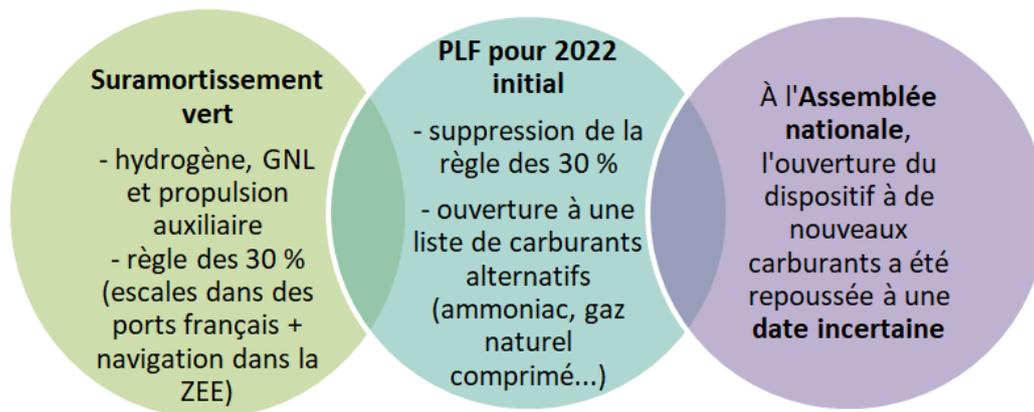


- alors qu'elle visait initialement une réduction de 50 % (par rapport à 2008) de l'intensité carbone du transport maritime d'ici 2050, l'**Organisation maritime internationale (OMI)** vient de fixer un objectif de **neutralité carbone** à cette même date, dans le cadre de la COP 26 ;

- la **Commission européenne** a confirmé l'intégration du transport maritime au marché du carbone (« EU-ETS ») et ce, dès 2023-2025.

Pourtant, l'État peine à doter le secteur maritime de moyens adéquats pour atteindre ces objectifs.

En ce qui concerne la **flotte maritime**, les crédits du **Plan de relance** (25 M€) ne concernent que le verdissement de la **flotte de contrôle et de balisage de l'État** (avec par exemple le baliseur côtier et le baliseur océanique). Si l'État est légitime à montrer l'exemple, il est impératif de doter également les **acteurs des transports maritimes** d'outils **opérants** en matière de transition écologique. Or, à l'heure actuelle, le « suramortissement vert » (article 39 *decies* C du code général des impôts), qui permet **en théorie** depuis le 1^{er} janvier 2020 aux armateurs de bénéficier d'une déduction fiscale sur l'acquisition de technologies de propulsion propres, n'a jamais pu être mis en œuvre du fait de critères d'éligibilité trop restrictifs. Le rapporteur est donc très favorable à l'article 8 du PLF pour 2022 qui prévoit un assouplissement de ces critères.



Entendus par le rapporteur, les représentants d'**Armateurs de France** ont regretté les modifications introduites à l'Assemblée nationale, estimant nécessaire de proposer un dispositif « *clair et d'application immédiate* » à l'article 8 du PLF. Ce point de vue est d'ailleurs partagé par la **direction des affaires maritime**.

Sensible à ces arguments, la commission a adopté **deux amendements** afin de :

- rétablir la liste de nouveaux carburants éligibles au suramortissement¹ ;
- élever à 105 %², plutôt que 20 % actuellement, le taux applicable à l'acquisition de dispositifs de propulsion auxiliaire des navires (tels que le vélisque et l'assistance électrique par batterie).

Le rapporteur aurait souhaité aller encore plus loin, en permettant aux armateurs de bénéficier de la déduction fiscale sur une **période de 3 ans** plutôt que sur la durée d'utilisation normale du bien (en moyenne de 15 ans), afin de rendre le dispositif **plus incitatif**. Par ailleurs, un **prolongement du dispositif pourrait être nécessaire**, par exemple jusqu'en 2026 ainsi que le proposait la proposition de loi relative à la gouvernance et la performance des ports maritimes français de Michel Vaspert³, adoptée par le Sénat en décembre 2020.

La **dynamique de réduction des émissions du transport maritime** dans laquelle la France est engagée concerne également les **ports**. D'ailleurs, la **Stratégie nationale portuaire** (SNP) présentée par le Gouvernement en janvier 2021 **après plusieurs années d'attente**, prévoit l'élaboration au sein de chaque **grand port maritime** (GPM) d'une feuille de route pour le déploiement de carburants alternatifs et de l'électricité à quai à horizon 2025.

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-415.html.

² http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-414.html.

³ <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pp19-723.html>

Dans cette optique, le **plan de relance** prévoit 175 M€ en faveur du verdissement des ports pour 2021-2022.

Si ces moyens supplémentaires sont une évolution positive, le rapporteur exprime de **sérieuses réserves**.

D'une part, ces investissements (175 M€ sur 2 ans) sont très **nettement inférieurs à la trajectoire recommandée par le Sénat**, qui s'élève à 5 Md€ sur 10 ans rien que pour le volet « report modal » du verdissement des ports.

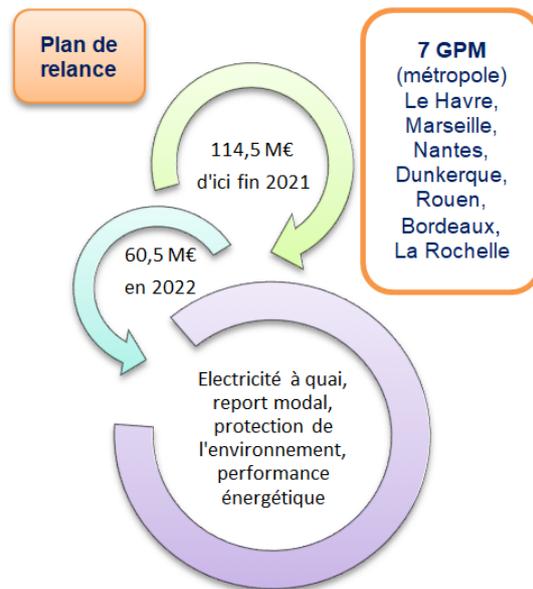
D'autre part, il partage le vif regret de l'**Union des ports de France** quant à l'absence d'accompagnement dans le Plan de relance pour les ports n'ayant pas le statut de GPM.

Enfin, pour faire face aux impératifs de verdissement, le rapporteur estime qu'une **réflexion** doit urgemment s'engager sur l'évolution du **modèle économique de nos ports maritimes** afin de :

- s'assurer que les engagements indispensables pris par la France en faveur de la réduction des émissions du transport maritime ne se traduisent pas par une **perte de compétitivité de nos ports**, qui souffrent déjà d'un retard par rapport à plusieurs de leurs voisins européens ;

- permettre aux ports maritimes de développer une **offre de production et de distribution** d'énergies alternatives dans les prochaines années ;

- renforcer l'**attractivité des ports maritimes français**, notamment en vue d'attirer des entreprises innovantes en matière de transition écologique. **Le rapporteur regrette que ce volet de la SNP soit pour l'heure très lacunaire**. Au premier semestre 2021, le Gouvernement avait annoncé le lancement d'une mission de réflexion sur l'implantation des sites industriels à valeur ajoutée dans nos ports, des travaux qui avaient déjà été annoncés lors du CIMer 2020 mais non suivis d'effets.



Le rapporteur estime urgent d'adopter une **stratégie de long terme** afin d'accompagner les ports face au défi de la **transition écologique** et de les placer **au cœur de l'innovation** sur ces sujets.

CHAPITRE II LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Réunie le 17 novembre 2021, sous la présidence de Jean-François Longeot, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sur la proposition de la rapporteure Évelyne Perrot, a émis un avis favorable sur les crédits relatifs aux transports aériens proposés par le projet de loi de finances pour 2022, sous réserve de l'adoption d'un amendement visant à compenser le manque à gagner de recettes de taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Elle a formulé quatre observations :

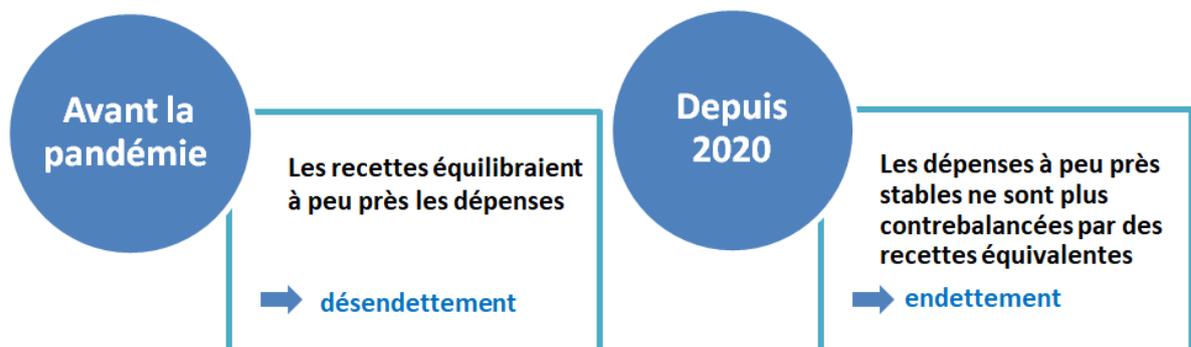
- **l'endettement** a pris partiellement le relais des recettes du contrôle aérien pour couvrir les 2,4 Md€ de dépenses du budget annexe de l'aérien, en raison de la pandémie ;

- la France est un des deux seuls pays au monde à pouvoir exercer un pouvoir de marché sur la moitié de la flotte mondiale en la faisant évoluer vers une nouvelle « **mobilité verte en altitude** ». Un soutien sans faille aux solutions technologiques (renouvellement des flottes, biocarburants, hydrogène) qui ne suffira pas à relever le défi climatique posé au secteur ; l'accent doit aussi être mis sur une **régulation environnementale plus affirmée**, tout particulièrement à l'échelle européenne et internationale ;

- **la lutte contre les nuisances sonores aériennes** doit rester une priorité, ce qui implique d'en sécuriser le financement ;

- **les liaisons d'aménagement du territoire (LAT)** méritent une attention particulière car elles sont indispensables au désenclavement de nos territoires.

I. LE MANQUE À GAGNER IMPUTABLE À LA PANDÉMIE, UN ENDETTEMENT RECORD DU BUDGET DE L'AÉRIEN



A. LE DÉRÈGLEMENT DE LA MÉCANIQUE BUDGÉTAIRE, REFLET DE L'EFFONDREMENT DU TRAFIC AÉRIEN

Pour 2022, les **dépenses**, assez stables depuis 2019 s'élèvent à 2,4 Md€, la masse salariale représentant la moitié de ce total¹. La hausse (5 %) correspond à l'augmentation des **remboursements d'emprunts**.



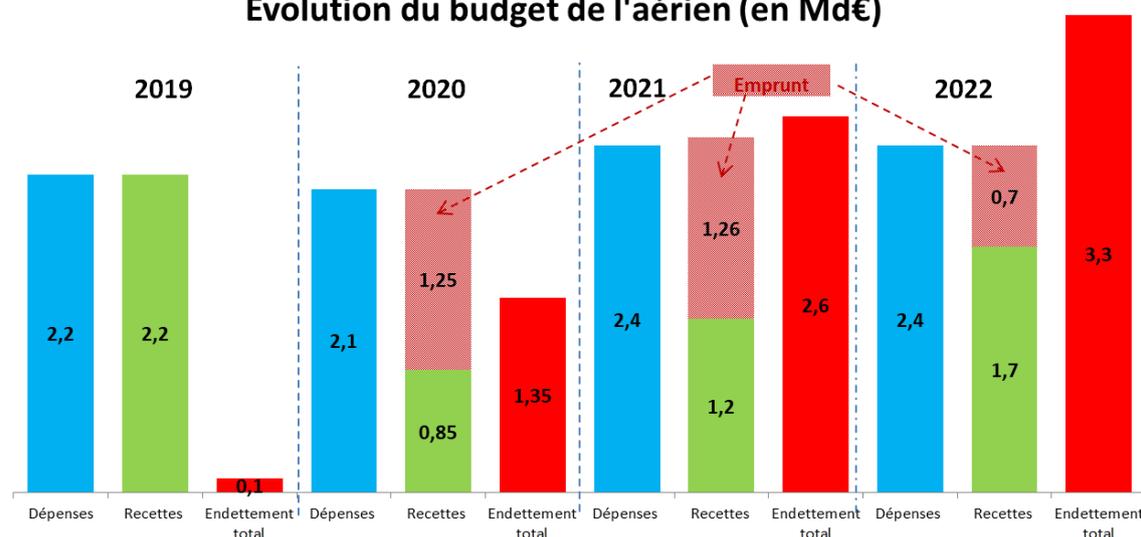
Prévision des recettes 2022



La principale difficulté provient des **recettes, indexées sur un transport aérien qui s'est effondré en 2020**. En partant d'un équilibre atteint en 2019 - ni déficit ni endettement - les emprunts ont compensé les pertes de redevances de contrôle aérien, avec deux prêts du Trésor public de 1,25 Md€ chacun en 2020 et 2021 et un prêt de 700 M€ prévu pour 2022, sur la base de prévisions de trafic relativement optimistes. Le cumul de ces emprunts correspond à la quasi-totalité de l'endettement : 3,3 Md€.

La situation reste dans l'absolu **très déséquilibrée**. Le PLF anticipe un progrès en 2022 prévoyant des **recettes en hausse** de 38 % qui atteindraient 1,67 Md€ dont 1,1 Md€ de redevance de route, à quoi s'ajoutent 330 M€ de taxe de l'aviation civile. Cette évolution reflète celle du trafic aérien qui, par rapport à 2019, a décliné pour atteindre 30 % en 2020, près de 40 % en 2021 et devrait remonter à 70 % pour 2022 (Direction générale de l'aviation civile DGAC).

Évolution du budget de l'aérien (en Md€)



Le **contrôle aérien demeure un sujet de préoccupation**. Aujourd'hui, grâce aux **dépenses d'investissement**, la DGAC finalise, en collaboration avec Thales, la mise au point de logiciels permettant aux 4000 aiguilleurs du ciel de gagner en efficacité en réduisant les retards et en favorisant les « trajectoires vertes ». En dépit des progrès accomplis en faveur d'un contrôle plus automatisé, la DGAC rappelle l'importance de l'intervention humaine dans le processus de contrôle. Limiter les retards subis par les passagers et les compagnies aériennes

¹ Effectifs d'environ 10 000 personnes.

reste néanmoins un objectif à atteindre. Les compagnies aériennes s'inquiètent de la forte augmentation des redevances de contrôle aérien prévue pour amorcer le rattrapage des pertes de 2020 et 2021 : elles ont exprimé le regret que cette augmentation intervienne avant la sortie de crise, expliquant que leurs marges étaient structurellement faibles compte tenu de l'impératif qui s'impose d'investir dans des appareils plus sobres d'un point de vue environnemental.

La rapporteure **note avec satisfaction** que l'État poursuit son effort en faveur du financement de certaines **liaisons d'aménagement du territoire** (LAT) indispensables au désenclavement de nos territoires. En effet, ces lignes sont déficitaires. En 2022, la participation financière de l'État aux LAT se stabilisera à 20,89 M€ en crédits de paiement.

Au-delà des allocations aux compagnies opératrices, la rapporteure estime **souhaitable** que l'État compense **le surplus de coût financier supporté par les collectivités territoriales depuis 2020**.

B. UN RÉÉQUILIBRAGE POSSIBLE FONDÉ SUR DES PRÉVISIONS DONT LES COMPOSANTES ÉVOLUENT DIFFÉREMMENT

À l'issue des auditions de la rapporteure, **des incertitudes fortes pèsent sur l'évolution du trafic aérien :**

- des **signaux encourageants pour le voyage privé**

→ un **certain optimisme**, avec une possibilité de retour avant 2024 au niveau de 2019

→ une **interrogation** : résultats timides en septembre 2021 et une saison d'été moins fructueuse que l'année dernière

- **une croissance du fret aérien**

Les raisons : engorgement du transport maritime et croissance exponentielle du e-commerce

- **une plus grande incertitude sur les voyages d'affaires**

C. AU-DELÀ DU BUDGET ANNEXE, DES SOUTIENS PUBLICS ONT JUSQU'ICI PERMIS AU SECTEUR AÉRIEN DE SURVIVRE À LA PIRE CRISE DE SON HISTOIRE

Le Gouvernement estime à **5,5 Md€ en 2020 les pertes des 17 compagnies aériennes françaises**. Pour autant, aucune de ces compagnies n'a été contrainte de déposer son bilan, à la différence, par exemple, de l'entreprise publique italienne Alitalia¹ remplacée en octobre 2021 par la compagnie Italia Trasporto Aereo (ITA).

¹ 11 000 salariés.

Au-delà des dispositifs généraux de compensation, l'État français a, en 2020, accordé un soutien financier de 7 Md€ à AF-KLM, en garantie (4 Md€) et en prêt (3 Md€), l'aide apportée à KLM par le Gouvernement néerlandais ayant été comparable. Puis, en 2021, Air France a bénéficié d'un soutien de l'Etat substantiel pour renforcer ses fonds propres, qui étaient négatifs, et diminuer son endettement.

La Commission européenne a imposé une contrepartie défavorable à Air France en confortant ses concurrents, ainsi que l'ont mis en évidence les auditions de la rapporteure.

1 Md€ versé au capital du Groupe à hauteur de 28 %

conversion en quasi-fonds propres du prêt d'actionnaire de 3 Md€ accordé en 2020

Restitution de 18 créneaux quotidiens de décollage ou atterrissage à une autre compagnie aérienne (4 % de vols de l'aéroport d'Orly)

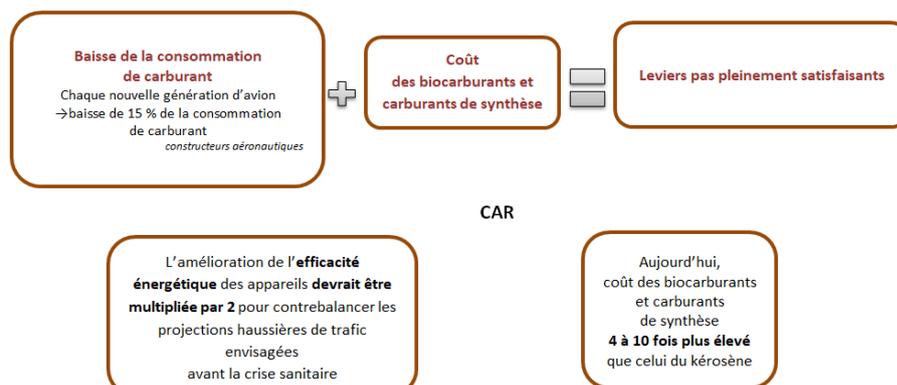
II. DÉCARBONER EFFICACEMENT LE TRANSPORT AÉRIEN ET FINANCER LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES ET AÉROPORTUAIRES

A. LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN, UN IMPÉRATIF

De nombreux secteurs économiques ont amorcé leur transition écologique, de manière à inscrire leur développement en conformité avec les objectifs climatiques que s'est fixés notre pays. Le transport aérien a tardé à entreprendre son verdissement.

Si les perspectives de croissance sont pour l'heure remises en cause, il est cependant probable que ce mode de transport retrouvera - à plus ou moins long terme, selon l'évolution de la situation sanitaire - le chemin d'un développement soutenu. Les initiatives pour verdir le transport aérien amorcées doivent donc être **poursuivies et accrues** pour assurer le **respect de nos engagements climatiques**.

- Des économies de consommation grâce au renouvellement des flottes et l'incorporation de biocarburants sont un **premier pas immédiat vers la décarbonation de l'aérien**.



- **L'avion à hydrogène**, dont le rayon d'action se limitera probablement au court/moyen-courrier, ne se profile qu'à l'**horizon 2030-2035**.

- Dans le **plan d'investissement « France 2030 »** de 30 Md€, présenté en octobre 2021, 4 Md€ sont fléchés sur les « transports du futur » dont un tiers pour l'aérien. Cependant, alors que l'urgence climatique est réelle, les financements de « France 2030 » concernent à 90 % **l'après 2022**, dans l'enveloppe de 34 Md€ en autorisations d'engagement et 3,5 Md€ en crédits de paiement proposée par les députés (amendement au PLF 2022, mission « investissements d'avenir » rebaptisée « Investir pour la France de 2030 »). Ainsi, 150 M€ sont prévus en 2022 pour le « premier avion bas carbone ». Celui-ci est également concerné par 2 Md€ prévus dans les 7 Md€ de la stratégie hydrogène présentés en septembre 2020.

- Au-delà même de la problématique de la fabrication d'**hydrogène** liquide, le défi technologique est considérable. Le Gouvernement souhaite donc une mise en circulation vers **2030**, les experts pour leur part maintiennent plutôt l'échéance **2035**.

Ces solutions doivent continuer à être soutenues par les pouvoirs publics, pour autant elles ne suffiront pas à elles seules à relever le défi climatique posé au secteur.

- **La nécessité d'une régulation environnementale plus affirmée.**



Ces dispositions devront nécessairement être prolongées par un **approfondissement de la régulation européenne et internationale dans deux directions.**



B. FINANCER LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES AÉRIENNES

Attentive au cadre de vie, notamment de celui des riverains, la rapporteure après avoir entendu l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ne peut que se faire le relais :

- des inquiétudes, en particulier à l'égard des vols de nuit liés à l'augmentation du fret. L'habitude du calme pendant le confinement a, en effet, conduit à une sensibilité accrue au bruit ;

- des tensions dans les petits aéroports qui accueillent des écoles de pilotage : la formation s'effectue en s'appuyant sur une flotte d'environ 6 500 avions âgés de plus de 20 ans, bruyants et polluants. Un certain nombre de maires sont désarmés face à ce phénomène, la rapporteure suggère donc de mieux communiquer sur ces réalités auprès des riverains.

Dans ce contexte, il est regrettable que les effectifs de l'ACNUSA baissent légèrement passant de 12 à 11 emplois. Dans la continuité de l'examen budgétaire de l'an dernier, on ne peut que déplorer l'absence de compensation des pertes de taxe sur les nuisances sonores aériennes assise sur le décollage des aéronefs, dont la masse au décollage excède 2 tonnes. Pour 2020 et 2021, les pertes de recettes sont estimées à environ 60 M€, soit plus d'une année de recettes – cette taxe étant plafonnée à 55 M€ par an depuis 2016. En ajoutant le manque à gagner prévu pour 2022, le déficit sur trois ans atteindrait 82 M€. En conséquence, dans le périmètre des plans de gêne sonore qui concernent 3 millions d'habitants, un certain nombre de dossiers d'insonorisation sont prêts, en particulier dans des hôpitaux ou dans des logements sociaux, mais ne sont pas financés.

Telle est la raison pour laquelle, la commission a **adopté un amendement¹ pour augmenter la compensation de l'État afin que les dossiers d'insonorisation avancent.**

¹ http://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-35.html.

CHAPITRE III LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS

Réunie le 22 novembre 2021, sous la présidence de Jean-François Longeot, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a émis un avis favorable sur les crédits relatifs aux transports routiers du projet de loi de finances pour 2022, sur la proposition du rapporteur Olivier Jacquin, sous réserve de l'adoption de 10 amendements visant à :

- sécuriser les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), en augmentant le plafond de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pouvant lui être affectée ;

- anticiper les futurs transferts de voirie en augmentant de 100 M€ les crédits destinés à l'entretien des routes du réseau national non concédé ;

- soutenir les collectivités territoriales dans le recensement, le diagnostic et la réparation de leurs ouvrages d'art en augmentant l'enveloppe qui leur est allouée de 20 M€ ;

- attribuer aux communautés de communes qui se sont saisies de la compétence d'organisation des mobilités et qui n'ont pas institué le versement mobilité une fraction de TICPE pour le financement de services de mobilité ;

- accompagner les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans la mise en œuvre de la compétence mobilité en demandant au Gouvernement un rapport relatif au potentiel de rendement fiscal du versement mobilité ;

- donner à l'Autorité de régulation des transports (ART) les moyens d'exercer l'ensemble de ses missions en toute indépendance en augmentant de 4,6 M€ le montant de sa subvention pour charge de service public ;

- accompagner le déploiement du réseau de bornes de recharges de véhicules électriques en augmentant l'enveloppe prévue de 10 M€ ;

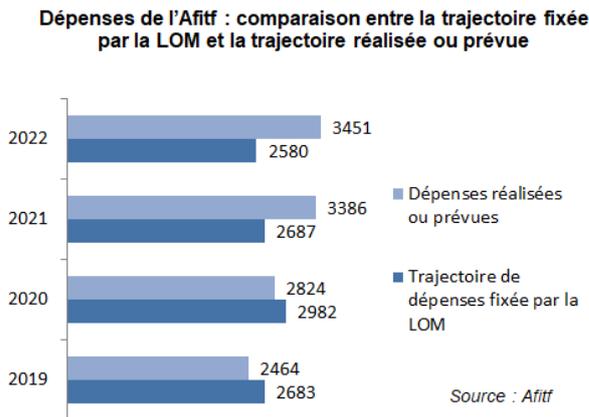
- renforcer l'efficacité du prêt à taux zéro créé par la loi « Climat et résilience », pour mieux accompagner les ménages dans le renouvellement de leurs véhicules ;

- proposer une solution crédible de verdissement du transport de marchandises par la mise en place d'un prêt à taux zéro pour l'acquisition de poids lourds peu polluants ;

- poursuivre et accompagner l'ensemble de la dynamique du « système vélo » (pratique, infrastructures cyclables, réparation, vente...), dans le présent rapport nous nous contenterons d'appuyer sur l'importance d'un meilleur financement des infrastructures en abondant le fonds vélo de 150 M€.

I. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : SÉCURISER LA TRAJECTOIRE DE L'AFITF ET CONSOLIDER SES MOYENS DANS LA PERSPECTIVE DE FUTURS TRANSFERTS DE VOIRIE

A. REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DE L'AFITF POUR RÉDUIRE LES INCERTITUDES CHRONIQUES PESANT SUR SES RECETTES



Le montant des **dépenses de l'Afitf** prévu pour 2022 devrait respecter la trajectoire fixée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) (2,58 Md€).

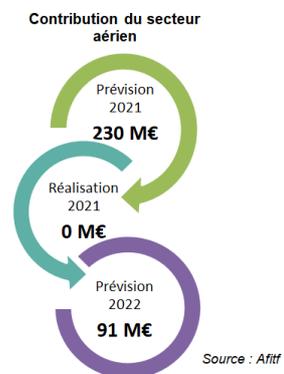
Pour autant, cette trajectoire semble aujourd'hui **dépassée** compte tenu des dépenses nouvelles engagées après le vote de ce texte : Canal Seine Nord Europe, Lyon-Turin, déploiement du plan de relance (750 M€

en 2022) et, plus récemment le plan « Marseille en Grand » - un amendement adopté à l'Assemblée nationale pour tenir compte des annonces présidentielles a d'ailleurs augmenté le budget de l'Afitf - de telle sorte que les dépenses de l'agence devraient finalement avoisiner les **3,4 Md€** en 2022.

Pertes de l'Afitf envisagées pour 2021



S'agissant des **recettes**, la situation apparaît **problématique**. Comme en 2020, l'Afitf est confrontée, en 2021, à d'**importantes pertes**¹, notamment s'agissant de la taxe de solidarité sur les billets d'avion ou du produit des amendes radar², pour lesquels les **prévisions de recettes pour 2021 étaient manifestement surestimées**. Par ailleurs, les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) refusent de s'acquitter de la **contribution volontaire exceptionnelle** qui leur revient (61 M€), contestant l'indexation sur l'inflation de la taxe d'aménagement du territoire. Le rapporteur estime **inacceptable** que la trajectoire financière de l'Afitf **puisse pâtir du rapport de force qu'essayent d'instituer les SCA avec l'État**. Le rapporteur s'étonne que considérant les enjeux propres à la fin des contrats, mis en avant par la commission d'enquête sénatoriale de 2020³, le ministre des transports



¹ Si les pertes totales s'élèvent à 477 M€, le projet de budget rectificatif n° 6 de l'agence les chiffre à 274 M€ compte tenu de la compensation prévue en LFR2 pour 2021 et d'un ajustement des dépenses prévues.

² Dont l'agence est la dernière bénéficiaire.

³ <http://www.senat.fr/notice-rapport/2019/r19-709-1-notice.html>.

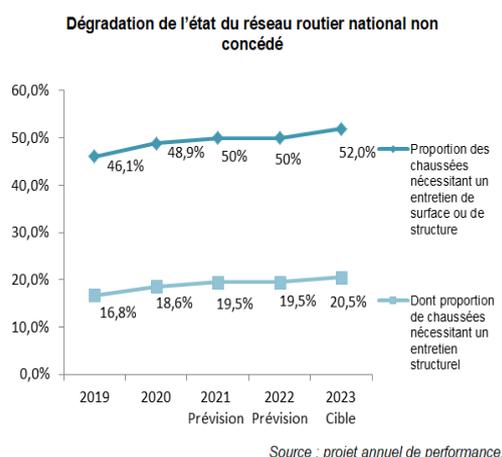
ne traite pas et renvoie au prochain quinquennat des questions essentielles telles que la définition du « bon état » des infrastructures à la fin des contrats, la préparation des fins de contrats ou encore les importants investissements, notamment de verdissement, qu'il convient de réaliser d'ici là.

Si les **prévisions de recettes pour 2022 paraissent plus prudentes**, le rapporteur considère que la **nature conjoncturelle de certaines de ses recettes** place l'Afitf dans une situation délicate : elle rencontre en effet chaque année des difficultés à percevoir les montants initialement prévus pour financer ses dépenses. Le Gouvernement a jusqu'à présent compensé les pertes de l'agence par le biais de **lois de finances rectificatives** (250 M€ prévus en deuxième loi de finances rectificative pour 2021).

Le rapporteur considère que cette situation n'est **pas tenable** et qu'il est nécessaire de faire reposer des **investissements aussi lourds et engageants** que ceux des infrastructures de transport sur des **recettes certaines**. Dans cette perspective, la commission a adopté un **amendement¹** visant à **sécuriser les recettes de l'Afitf** en augmentant le plafond de TICPE pouvant lui être affectée, dans le cas où d'autres recettes feraient défaut.

En outre, le rapporteur estime indispensable de doter l'agence de davantage d'effectifs afin d'assurer pleinement l'ensemble des missions qui lui reviennent.

B. DÉPLOYER DAVANTAGE DE MOYENS AU SERVICE DE L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER POUR ANTICIPER D'ÉVENTUELS TRANSFERTS DE VOIES AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



Le PLF pour 2022 prévoit d'allouer **893 M€ à l'entretien courant et préventif du réseau national non concédé²**, soit une hausse de l'ordre de 38 M€ par rapport à 2021. Ce montant respecte la trajectoire fixée par la LOM. Pour autant, la trajectoire positive observée ces dernières années en matière de moyens financiers dédiés à l'entretien de l'infrastructure routière ne parvient pas à enrayer la **dégradation du réseau**.

¹ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-410.html.

² Complétés par 106,1 M€ de crédits du Plan de relance pour le développement et la modernisation du réseau routier national et l'entretien des ouvrages d'art des collectivités territoriales.

Le rapporteur juge cette situation particulièrement préoccupante, d'autant plus que certaines voies du réseau routier national pourraient bientôt être transférées aux régions ou aux départements volontaires aux termes du projet de loi « 3Ds »¹, en cours de navette.

Dans cette perspective, la commission a adopté un amendement² visant à augmenter de 100 M€ les crédits affectés à l'entretien du réseau routier national non concédé.

En outre, la commission a adopté un amendement³ conjoint du rapporteur et de Philippe Tabarot, rapporteur des crédits en matière de transports ferroviaires, maritimes et fluviaux visant à augmenter la subvention pour charges de service public de l'ART, afin de lui permettre d'exercer l'ensemble des missions qui lui sont désormais dévolues.

40 M€ sont par ailleurs prévus par le plan de relance sur 2021 et 2022 en faveur de l'entretien des ouvrages d'art des collectivités territoriales. D'après le rapport d'information de Patrick Chaize et Michel Dagbert : « Sécurité des ponts : éviter un drame »⁴ de juin 2019, les besoins des collectivités en matière de recensement, diagnostic et réparation sont considérables.

Compte tenu du succès des aides mises en œuvre dans le cadre du plan de relance, la commission a tenu à accompagner cette dynamique en adoptant un amendement⁵ du rapporteur afin d'augmenter l'enveloppe dédiée au soutien des collectivités pour l'entretien de leurs ponts.

II. TRANSPORTS PUBLICS : DES EFFORTS À AMPLIFIER

A. UN ACCOMPAGNEMENT PERFECTIBLE DE LA REPRISE DU TRANSPORT PUBLIC

Rudement mis à l'épreuve par la crise sanitaire, le secteur des transports publics retrouve une fréquentation équivalente au niveau d'avant crise depuis la rentrée de septembre, après une perte de



Source : GART

¹ <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl20-588.html>.

² https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-81.html.

³ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-78.html.

⁴ <https://www.senat.fr/rap/r18-609/r18-6091.pdf>.

⁵ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-38.html.

plus de 30 % observée au cours du 1^{er} semestre 2021 d'après le Groupement des autorités responsables de transport (GART). Pour autant, les AOM sont encore confrontées à une **baisse de leurs recettes**.

Dans ce contexte, plusieurs **dispositifs de soutien** aux AOM ont été mis en place, que le rapporteur, partageant les inquiétudes formulées par le GART, considère toutefois **insuffisants**.

La compensation des pertes de VM (LFR3 2020), reconduite pour 2021

- Un **mode de calcul assez restrictif pour la compensation du VM** et une **iniquité de traitement entre les EPCI et les syndicats mixtes**. En définitive, d'après le GART : « *peu d'AOM hors Île-de-France ont bénéficié de cette compensation des pertes de [VM]. Seuls 19 syndicats mixtes ont été compensés de leurs pertes de VM pour un montant de 29 M€. Rapportée aux 200 M€ de pertes subies par les 258 AOM avec VM en 2020, la compensation VM LFR3 n'a bénéficié qu'à 7 % des AOM et n'a compensé que 15 % des pertes réelles de VM.* »

Les avances remboursables (LFR4 2020), non reconduites pour les AOM de province en 2021

- 86 AOM urbaines hors IDF, soit **un quart d'entre elles**, ont sollicité une avance remboursable pour pallier leurs pertes de recettes tarifaires et VM pour un montant de **583 M€**. Ce montant reste inférieur aux 700 M€ de pertes.
- Pour 2021, Île-de-France Mobilités (IDFM) s'est vu accorder 800 M€ d'avance remboursables pour compenser les pertes de recettes tarifaires. Cette aide est à la fois inéquitable vis-à-vis des autres AOM et insuffisante pour IDFM.

L'enveloppe supplémentaire de 400 M€ pour le 4^e appel à projets « Transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux »

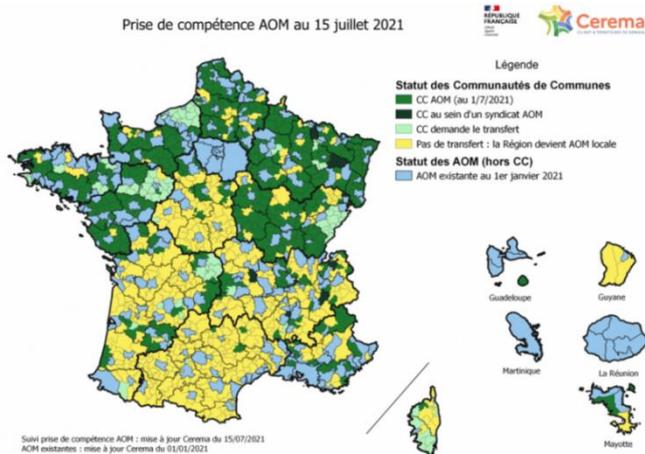
- D'après le GART, cet appel à projets **ne bénéficiera qu'à un quart des AOM**, toutes n'ayant pas candidaté.

« Garantir un dispositif équitable entre les AOM urbaines et avec IDFM est essentiel pour ne pas léser les AOM et notamment celles de petites ou moyennes tailles qui n'ont pas les moyens ou la nécessité de mettre en place un TCSP. »

GART

B. DONNER AUX AOM S'ÉTANT SAISIÉS DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ LES MOYENS DE FINANCER DES SERVICES DE TRANSPORT

Conformément à la LOM, les communautés de communes se sont prononcées sur le **transfert de la compétence d'organisation des mobilités**, et **53 % d'entre elles sont désormais AOM locales**.



Parmi elles, seule une **minorité envisage d'instituer le VM**. D'après une enquête conduite par l'Association des communautés de France, **3,6 % d'entre elles envisageaient de le mettre en place dès leur prise de compétence et 9,9 % au cours du mandat**. Le rapporteur estime que cette faible mise en œuvre du VM relève possiblement, pour les petites AOM, du **rendement**

potentiel modeste du VM sur leur territoire, compte tenu de la répartition inégale des activités et des emplois.

La commission a adopté **deux amendements** sur proposition du rapporteur :

- **un amendement¹** pour affecter aux communautés de communes s'étant saisies de la compétence mobilité **une fraction de TICPE** à hauteur de 10 € par habitant, pour financer des services de transport ;

- **un amendement²** pour demander un rapport au Gouvernement sur le **potentiel de rendement fiscal du VM des AOM**, afin de les éclairer sur l'opportunité de lever le VM ou non.

¹ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_I-413.html.

² https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-84.html.

III. ACCOMPAGNER LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTEURS DANS LA DYNAMIQUE DE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE ET DE POIDS LOURDS

A. RENOUELEMENT DU PARC DE VÉHICULES LÉGERS : DÉPLOYER PLUS DE MOYENS POUR SOUTENIR LES PARTICULIERS

Dans le cadre du plan de soutien à l'automobile présenté en mai 2020, les critères d'éligibilité à la **prime à la conversion** ont été élargis et les modalités du **bonus** renforcées pour **accélérer la dynamique de renouvellement des flottes de véhicules légers**. Le PLF pour 2022 prévoit 993 M€ pour soutenir l'acquisition de véhicules propres.

Le rapporteur estime néanmoins que, dans la perspective du **déploiement de zones à faibles émissions mobilité** dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants et afin de tenir **l'objectif décarbonation complète du secteur des transports d'ici à 2050**, un renforcement des dispositifs existants est nécessaire.

La commission a ainsi adopté **deux amendements** :

- **un amendement¹ afin de renforcer l'efficacité du prêt à taux zéro** pour l'acquisition de véhicules légers peu polluants ;

- **un amendement² afin d'augmenter de 10 M€ les crédits consacrés au déploiement de bornes à recharge rapide sur le réseau national non concédé.**

B. VERDISSEMENT DU PARC DE POIDS LOURDS : METTRE EN PLACE UNE AIDE CRÉDIBLE À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PEU POLLUANTS

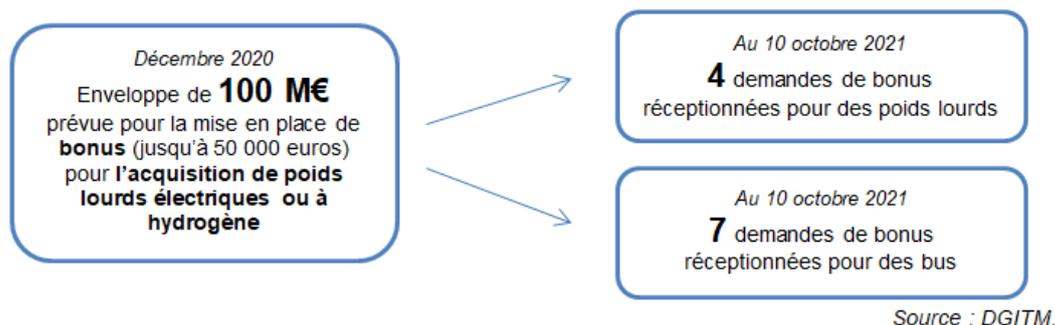
Le **rapport³** de Mme Nicole Bonnefoy et M. Rémy Pointereau relatif à l'avenir du transport de marchandises face aux impératifs environnementaux a mis en lumière les **besoins considérables en matière de verdissement du transport routier de marchandises**. Faute d'une offre alternative disponible et accessible, et dans l'attente des résultats de la « *task force* » sur la transition énergétique du transport routier de marchandises, les dispositifs mis en œuvre par le Gouvernement se révèlent, pour l'heure, **insuffisants**, voire même **inadaptés**.

99 % des 600 000 poids lourds du parc français sont motorisés au diesel

¹ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-82.html.

² https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-39.html.

³ www.senat.fr/rap/r20-604/r20-6041.pdf.

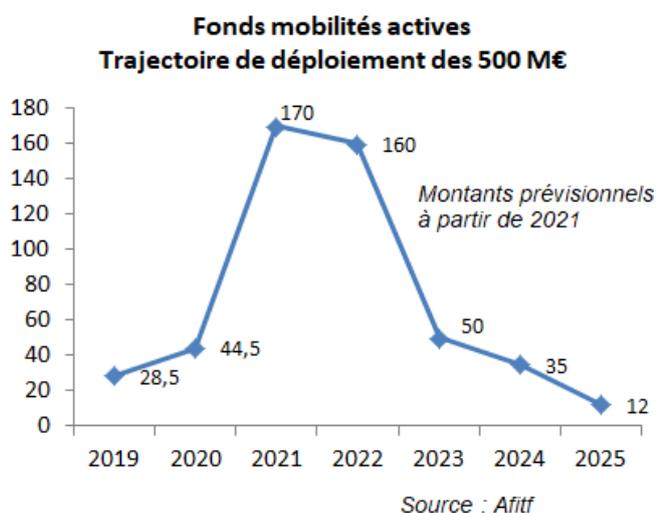


Dans cette perspective, la commission a adopté un amendement¹ tendant à **mettre en place une aide crédible au renouvellement des flottes de poids lourds** par la création d'un prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules lourds peu polluants.

IV. DÉVELOPPEMENT DU VÉLO : ACCÉLÉRER LA DYNAMIQUE POUR ATTEINDRE NOS OBJECTIFS DE REPORT MODAL

Le vélo connaît un **essor considérable**, dans les **zones urbaines** comme dans les **zones rurales**, comme le confirme l'Afitf, chargée du déploiement du **fonds mobilités actives** doté de 350 M€ sur 7 ans et de 150 M€ supplémentaires dans le cadre du plan de relance. Sur **533 projets retenus**, **260 sont situés en territoires peu denses**.

Le rapporteur salue cette hausse des crédits mais considère que des **efforts supplémentaires** sont **indispensables pour atteindre les objectifs de part modale de 9 % en 2024 et 12 % en 2030** fixés par la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021².



La commission a donc adopté un amendement³ visant à **abonder le fonds vélo de 150 M€ supplémentaires**, afin de porter son montant à 200 M€.

¹ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-83.html.

² <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>.

³ https://www.senat.fr/amendements/2021-2022/162/Amdt_II-80.html.

TRAVAUX EN COMMISSION

Audition de Mme Annick Girardin,
ministre de la mer
(Mercredi 3 novembre 2021)

M. Jean-François Longeot, président. – Nous sommes très heureux de démarrer notre cycle d’auditions budgétaires par le ministère de la Mer, qui a célébré sa première année d’existence au mois de juillet dernier. C’est la première fois depuis près de 30 ans que la France dispose d’un ministère de plein exercice consacré à la mer, une avancée dont je me félicite et qui est indispensable pour porter une stratégie maritime ambitieuse dans notre pays.

Avant toute chose, Madame la ministre, je souhaite vous interroger sur le périmètre de la Délégation générale de la mer qui verra le jour au 1^{er} janvier prochain : pouvez-vous nous présenter le périmètre de compétences qui sera le sien ?

Je forme le vœu que cette évolution administrative vous confère encore davantage d’indépendance dans la gestion des affaires maritimes : à terme, cela se pourrait-il se traduire par une plus grande latitude financière dans votre ministère ? Le programme budgétaire 205 consacré aux « Affaires maritimes » est en tension depuis de nombreuses années. En 2020, il a affiché un taux de consommation des crédits très élevé – de l’ordre de 98 % – et les besoins ne cessent de se multiplier pour faire face, à court terme, à la crise économique et au Brexit et, à plus long terme, aux défis posés par la mondialisation et la transition écologique. Avez-vous des perspectives d’augmentation de vos moyens pour les prochains budgets ?

Au-delà de ces aspects institutionnels, nous souhaitons vous entendre dans le cadre de l’examen du projet de loi de finances pour 2022 sur les moyens qui seront consacrés aux affaires maritimes et aux ports, qui ont été lourdement impactés par la pandémie.

Le programme 205 bénéficie d’une hausse de ses crédits à hauteur de 33 millions d’euros pour 2022 par rapport à 2021, dont 10 millions qui seront consacrés au soutien à la flotte de commerce : pouvez-vous détailler les mesures qui seront ainsi financées ?

Notre commission accorde une grande importance à l’avenir de nos ports maritimes. Nous avons formulé de nombreuses propositions dans le cadre de la mission d’information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes, dont Martine Filleul était la présidente, qui ont été traduites dans la proposition de loi de notre ancien collègue Michel Vaspert, adoptée par le Sénat en décembre 2020. Cette initiative

sénatoriale aurait permis des avancées concrètes pour notre système portuaire. Aussi, je regrette que le texte n'ait pas été inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Nous avons notamment formulé des recommandations pour rendre nos ports plus attractifs pour les acteurs économiques, à travers la création de zones de relance économique temporaires sur le modèle des zones franches douanières : quelles suites le Gouvernement va-t-il donner à ces propositions ?

Par ailleurs, la limitation des émissions liées au transport maritime est un enjeu croissant pour la lutte contre le changement climatique et l'acceptabilité sociale de nos ports. L'Organisation maritime internationale (OMI) a fixé un objectif de réduction du volume total d'émissions de gaz à effet de serre annuelles d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008. Face à ces objectifs, il me semble indispensable de fixer une trajectoire financière claire et ambitieuse allant bien au-delà du Plan de relance : Madame la ministre, quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour accompagner le transport maritime et en particulier nos ports, qui sont au cœur de cette problématique, face au défi de la transition écologique ? Comment allez-vous concilier ces nouveaux impératifs avec la nécessité de préserver la compétitivité de nos ports face à la concurrence étrangère déjà féroce ?

M. Didier Mandelli. – En tant que président du groupe d'études « Mer et littoral », je souhaite vous interroger d'abord sur le soutien financier apporté à la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Avec la mission d'information, dont j'ai été rapporteur, nous avons souhaité que l'État participe à plus grande échelle au financement de la SNSM : c'est désormais chose faite, puisque le montant de la subvention dont elle bénéficie a été pérennisé à hauteur de 10,5 millions d'euros. Si je me réjouis de cette évolution, la pression financière qui pèse sur les stations locales demeure importante et appelle à davantage de solidarité : que pensez-vous de l'idée d'affecter une partie du produit de taxes existantes à la SNSM, par exemple en matière de fiscalité des permis de plaisance ou de redevances sur l'occupation du domaine public maritime ? Par ailleurs, quels moyens sont mis en œuvre pour impliquer davantage les usagers de la mer et les collectivités territoriales dans le financement de la SNSM ?

S'agissant du soutien à l'emploi maritime, ensuite, pour quelles raisons avoir exclu le transport de passagers exploité sous délégation de service public du dispositif de « *net wage* », qui a été instauré en mai 2021 et que vous prolongez pour trois ans ? Dans la Manche et la Méditerranée, plusieurs compagnies rencontrent d'importantes difficultés financières et font face à une concurrence internationale particulièrement rude. Si le « *net wage* » n'est pas l'outil pertinent, quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour les accompagner ?

Le Gouvernement vient de lancer une mission d'évaluation sur l'avenir de la filière nautique, notamment au regard des objectifs de transition écologique. La responsabilité élargie des producteurs (REP) mise en œuvre depuis trois ans dans le secteur nautique affiche un bilan positif, 3 200 bateaux ont été déconstruits au 30 septembre 2021. La filière rencontre toutefois des difficultés pour appréhender et démanteler les épaves et bateaux abandonnés, du fait de l'impossibilité de les rattacher à un propriétaire. Ce problème est décuplé dans les Antilles, où de nombreux bateaux échoués durant la tempête Irma n'ont toujours pas été évacués après quatre années. Le Gouvernement a-t-il identifié ce problème ? Que pensez-vous de l'idée d'instaurer une procédure permettant de décréter juridiquement l'abandon d'un navire, aux fins de pouvoir le démanteler ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis des crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. – Merci, madame la ministre, de prendre de votre temps pour nous répondre, dans cette crise que traversent nos pêcheurs suite au Brexit. Nous souhaitons qu'une issue favorable, pour nos pêcheurs français, puisse être trouvée dans ce contexte post-Brexit ; situation qui mérite aussi et surtout un appui de l'Union européenne bien plus important qu'il n'y paraît.

Comité interministériel de la mer (CIMer), Assises de la Mer, Fontenoy maritime, stratégie d'exploration des grands fonds, vous semblez porter une haute ambition maritime – et c'est à cette aune que nous allons examiner vos crédits pour 2022.

Je souhaite tout d'abord vous interroger sur le report modal, un sujet qui nous tient à cœur depuis longtemps. Le Gouvernement a enfin présenté la nouvelle stratégie nationale portuaire en janvier 2021, après plusieurs années d'attente. Elle fixe des objectifs ambitieux à notre système portuaire pour la conquête de parts de marché et le positionnement sur les flux à forte valeur ajoutée. En tant que rapporteur pour avis des crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, je considère la massification des flux intérieurs de marchandises comme une condition indispensable pour renforcer la place de nos ports à l'international. Or, ce volet de la stratégie nationale portuaire me semble fragile : vous prévoyez une hausse de 30 % du report modal dans le pré- et le post-acheminement portuaire d'ici 2030, un objectif louable qui me semble toutefois peu réaliste au regard des moyens financiers mobilisés - seuls 200 millions d'euros sont prévus sur deux ans dans le cadre du plan de relance, là où le Sénat préconisait un plan d'investissement à hauteur de 5 milliards d'euros sur 10 ans. Madame la ministre, allez-vous prévoir des moyens financiers supplémentaires pour renforcer le report modal dans nos ports maritimes d'ici 2030 ? Il y a quelques jours, le Premier ministre a annoncé que 140 millions d'euros seraient mobilisés dans le cadre du plan de relance pour le fret ferroviaire, pour réaliser des aménagements dans certains ports maritimes : pouvez-vous nous en dire davantage ?

Ma deuxième question porte sur le verdissement de la flotte maritime. Le secteur maritime était responsable de 13,5 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne en 2018. En outre, on estime que les émissions de CO₂ liées au transport maritime international vont progresser de 18 % d'ici à 2030 et de 39 % d'ici à 2050 par rapport à 2015. Je me réjouis donc que l'article 8 du projet de loi de finances pour 2022 prévoit un assouplissement des conditions d'éligibilité au « suramortissement vert », qui permet aux armateurs d'obtenir une déduction fiscale sur l'acquisition de technologies de propulsion peu carbonée. Quel regard portez-vous sur les évolutions introduites à l'Assemblée nationale, notamment l'élargissement du champ des équipements éligibles ? La décision de soumettre l'application de la déduction à une analyse de l'impact environnemental des équipements sur l'intégralité de leur cycle de vie ne risque-t-il pas de réduire l'effectivité du dispositif ? Enfin, êtes-vous d'accord avec l'idée que nous défendons ici, de prolonger l'application du dispositif jusqu'en 2026 ?

Troisièmement, l'OMI a annoncé en juillet dernier de nouvelles mesures en faveur de la décarbonation du transport maritime, comme l'institution d'une notation carbone des navires et la mise en place, d'ici 2023, de nouveaux équipements tels que les limiteurs de puissance afin de réduire l'intensité carbone des navires. Par ailleurs, la Commission européenne vient de confirmer l'intégration du transport maritime au marché carbone européen et ce, à un horizon proche, entre 2023 et 2025. Comment ces initiatives vont-elles s'articuler et, surtout, comment vont-elles se traduire au niveau national dans les prochaines années ?

Ma quatrième question intéresse aussi bien les acteurs portuaires que les collectivités territoriales. En effet, pour avoir les moyens de nos ambitions, il nous faut investir. Cependant, nous manquons de visibilité pour les investissements au-delà des contrats de plan État-régions (CPER). Pouvez-vous nous donner aujourd'hui une visibilité ou du moins, des gages sur les investissements de long terme ?

Enfin, ma dernière question concerne la sécurité des ports, qui ne fait pas l'objet, il me semble, d'une quelconque action ou sous-action au sein du projet annuel de performance pour la mission « Affaires maritimes ». L'année dernière, à la suite des événements tragiques de Beyrouth, je vous interrogeais sur la stratégie française de sécurisation de nos ports. Où en est l'état de surveillance et d'alerte des services de l'État sur le nitrate d'ammonium et quelle place occupe cette stratégie dans le projet de loi de finances ?

Mme Annick Girardin, ministre de la mer. – Après un an d'existence, le ministère de la Mer est conforté dans ses priorités et ses budgets ; nous avons eu l'occasion d'en parler ensemble lors de notre rencontre dans le cadre de votre groupe d'études, le 19 octobre dernier. Ce budget témoigne de mon action, elle est claire : faire de mon ministère une

autorité politique porteuse d'une stratégie maritime intégrée, coordonnée et ambitieuse pour répondre aux défis économiques et écologiques du XXI^e siècle, qui sera maritime. Mon action s'appuie pour le moment sur le seul programme 205 lequel, à compter 2023, intégrera les crédits du programme 149 « Pêche et aquaculture », ce sera plus cohérent. Nous bénéficions aussi de crédits du plan de relance, de crédits de France 2030 sur les grands fonds marins, et j'installerai au 1^{er} janvier prochain la Direction générale de la Mer, qui regroupera la Direction des affaires maritimes (DAM), la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) et la gestion des capitaineries ; son périmètre va évoluer avec le temps, pour répondre à tous les défis de la mer.

Le programme 205 compte 192 millions d'euros, c'est 46 millions de plus que l'an passé. Trois axes : les suites du Fontenoy du maritime, avec 29 millions d'euros de mesures nouvelles, dont un volet de formation maritime, le capital humain est essentiel. Le Président de la République a annoncé le doublement du nombre d'officiers de marine - soit 600 officiers - formés à l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui reçoit 8 millions d'euros supplémentaires - soit une augmentation de 45 % de sa subvention pour charge de service public -, pour devenir une école d'excellence capable de se projeter à l'international, ce sera l'objet de son contrat d'objectifs et de performance 2023-2027.

Je travaille à mieux valoriser les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) ; une coordination était nécessaire, nous avons créé un poste de coordinateur des lycées maritimes, nous rédigeons une convention de partenariat avec le ministère de l'éducation nationale, pour des effectifs supplémentaires, en particulier l'ouverture de trois classes de BTS dès la rentrée 2022. Nous avons à repenser l'ensemble la formation continue aux métiers de la mer, structurée autour du Centre européen de formation continue maritime (CEFCM) de Concarneau.

Enfin, dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne, et suite au colloque de la Rochelle sur l'avenir de l'emploi maritime qui s'est tenu en octobre nous allons nous réunir en février prochain pour que les membres de l'Union européenne s'accordent sur un standard de formation aux métiers de la mer, comme il en existe dans l'aérien et qui préserve nos économies du dumping social dans le secteur.

Nous avons mis en place le « *net wage* » en urgence pour aider nos ferries dans la crise consécutive au Brexit, puis nous nous sommes engagés, lors du Fontenoy de la mer, à pérenniser cette mesure parmi d'autres, pour conforter la compétitivité de nos entreprises. Ce projet de budget prévoit donc des crédits pour assurer le remboursement des charges sociales salariales des personnels, pour tous les personnels des ferries, hors délégation de service public ; nous lançons une mission complémentaire, pour répondre aux besoins au-delà de l'aide à l'emploi maritime, et accompagner les ferries sous délégation de service public.

J'en viens aux personnels d'exécution de l'ensemble des services maritimes. Pour 2022, le coût global a été plafonné à 30 millions d'euros. Le curseur peut encore bouger. Pour mémoire, en 2021, sur le *net wage*, nous étions à 17 millions d'euros pour une aide initialement estimée à 30 millions d'euros.

Nous avons fait évoluer les paramètres du suramortissement vert, qui permet de soutenir l'investissement pour décarboner nos navires. L'objectif était de le rendre plus opérationnel. Le critère géographique, qui était un frein énorme, a été supprimé, et nous avons précisé la liste des carburants éligibles. L'article adopté par l'Assemblée nationale est, selon moi, source de complexité supplémentaire. J'espère que les travaux du Sénat permettront d'améliorer le dispositif.

Tout cela s'inscrit dans un contexte européen et international. L'OMI a fixé comme objectif la réduction de 50 % des émissions liées au transport maritime par rapport à 2018. La France promeut avec ses partenaires européens, notamment l'Allemagne et le Danemark, la mise en œuvre la plus tôt rapide possible des mesures de tarification mondiale du carbone dans le secteur maritime. Mais le caractère éminemment international du transport maritime rend l'approche régionale moins opérante.

La France soutient également la mise en œuvre de mesures fortes à l'échelon européen dans l'inclusion du transport maritime dans le marché d'échange de quotas d'émission (ETS).

Le deuxième axe de l'évolution du programme 205 est la création d'un fonds d'intervention maritime de 17,5 millions d'euros. Nous avons besoin d'un tel outil, à la fois simple et souple, pour répondre aux ambitions de notre politique maritime territoriale. Certes, il est de dimension modeste, et il doit encore faire ses preuves. Je souhaite qu'il monte en puissance dans les années à venir, et je compte sur le Parlement pour continuer à le faire évoluer. Il permettra de financer rapidement des actions pour les territoires, notamment celles qui sont identifiées dans le document stratégique de façade. Je souhaite qu'il soit véritablement orienté vers les projets des territoires et qu'il soit porté par des collectivités, associations ou établissements publics. Mon intention est d'en faire une action nouvelle dans le programme 205.

Le troisième axe est le maintien des moyens alloués à la modernisation de l'administration de la mer, en cohérence avec le plan de relance, soit 5 millions d'euros en autorisations d'engagement et 7 millions d'euros en crédits de paiement. Nous allons poursuivre le plan Affaires maritimes 2022, engagé en 2018, avec le renouvellement des moyens nautiques, la modernisation informatique ou la mise en place de l'administration numérique. Comme je l'ai indiqué lors de ma prise de fonction, mon ministère est celui des usagers et de la planification en mer.

Notre objectif est de repartir sur une contractualisation 2022-2027 pour sécuriser les crédits d'investissement.

Je n'oublie pas la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association financée à 75 % par des dons privés, le reste étant réparti entre l'État et les collectivités. La SNSM et l'État ont travaillé ensemble pour assurer la pérennisation du modèle économique de l'association. Nous avons conclu un partenariat le 11 décembre 2020, l'État ayant porté sa subvention annuelle à 10,5 millions dès 2020, avec une convention triennale de subventions 2021-2023. La SNSM est également affectataire d'une partie du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) et de 5 % de la taxe sur les éoliennes implantées. Le modèle de l'association est donc conforté à court terme. Bien entendu, nous devons réfléchir à l'après. La SNCM s'est particulièrement montrée à la hauteur ces deux dernières années, alors que le nombre de ses actions en mer doublait, voire triplait.

Au programme 205 s'ajoutent les crédits du plan de relance, soit 50 millions d'euros pour le renouvellement des moyens nautiques, la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) et la rénovation de nos outils informatiques, et 50 millions d'euros dédiés à la pêche et l'aquaculture, montant doublé par le Président de la République à Nice voilà quelques semaines lors des assises de l'économie de la mer. En outre, 175 millions d'euros sont également consacrés au verdissement des ports.

J'exerce conjointement avec le ministre des transports des attributions sur les ports. Mais je ne suis pas chargée des crédits associés. Mon ambition est de faire de la France le premier port européen en 2030, au-delà de l'objectif, fixé dans la stratégie nationale, d'accroître de 30 % le report modal. Il nous faut agir de manière coordonnée. À mon sens, les grands ports et les ports décentralisés doivent être vus comme un ensemble. J'ai évoqué avec certains d'entre vous la possibilité que le pilotage soit assuré par une agence des ports français.

Nous voulons porter à l'horizon 2025-2050 de 60 % à 80 % la part de fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France, doubler le nombre d'emplois directs ou induits liés à l'activité portuaire, accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés, contribuer à atteindre les objectifs de neutralité carbone des transports et accélérer la fluidité des passages portuaires.

Une véritable logique d'axe et de façade s'est développée ces dernières années. Le projet Haropa remet Paris, à l'instar d'autres capitales, au cœur du développement du transport. Ce dossier est suivi de près par le Président de la République, qui a fait une annonce à Marseille voilà quelques semaines.

Les grands fonds marins font l'objet d'une stratégie dédiée au sein du plan France 2030, avec une enveloppe totale de 300 millions d'euros, dont 40 millions d'euros de crédits de paiement dès 2022.

Comme vous pouvez le constater, un an et demi après sa création, ce ministère a su se faire une place dans le paysage politique, budgétaire et administratif. À présent, ce budget devra prendre vie dans vos territoires. À mes yeux, le ministère doit être aux côtés des territoires et de l'ensemble des professionnels de la mer. Ce budget est pour moi une satisfaction.

M. Guillaume Chevrollier. – Madame la ministre, si le XXI^e siècle sera maritime, 2021 est l'année de la biodiversité : nous avons eu le Congrès mondial de la nature à Marseille et la COP 15 en Chine.

Quelles sont les actions de votre ministère sur les aires marines protégées ? Comment s'articulent-elles avec celles du ministère de la transition écologique ?

Comment comptez-vous agir pour supprimer les bateaux qui sont de gros pollueurs de nos ports ?

Quid de l'articulation avec d'autres ministères de la gestion des crédits de recherche pour avancer sur la connaissance des fonds marins ?

La protection des câbles sous-marins relève-t-elle de votre ministère ? Partagez-vous cette compétence avec le ministère de la défense ?

Quelle sera la contribution de votre ministère à la définition d'une politique de la mer dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne ? Vous avez indiqué souhaiter faire de la France le premier port d'Europe, mais il faudra aussi avoir une vision européenne en la matière.

Lors de votre prise de fonction, vous avez souligné la nécessité d'avoir le « réflexe outre-mer ». Quel bilan tirez-vous à cet égard ?

Mme Angèle Prévaille. – Madame la ministre, vous n'avez pas évoqué les pollutions marines ; je pense notamment aux pollutions plastiques. Cela fait-il partie de vos préoccupations ? Y aura-t-il un budget dédié ?

Vous avez abordé la décarbonation du transport maritime. Quel regard portez-vous sur l'éventuel développement du transport à la voile ? De nombreuses îles n'ont pas les moyens de traiter les déchets, et le transport vers d'autres îles est évidemment émetteur de gaz à effet de serre. Prévoyez de subventionner ou d'aider le transport à la voile, qui est relativement vertueux ?

M. Ronan Dantec. – Je me réjouis de la création d'un ministère de la mer et d'une direction générale de l'administration de la mer et du développement maritime.

Si je comprends bien, la question, toujours très complexe dans les négociations internationales, des émissions de gaz à effet de serre du

transport maritime relève de votre ministère. Cela inclut la problématique de la puissance des bateaux. Je pense qu'il faut en rester à l'ETS européen et ne pas opter pour un système de type Corsia (*Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation*), même si certains, comme les Chinois, ne seront pas d'accord. Le suivi des bateaux étant informatisé, pourquoi ne pas interdire l'accès aux ports européens aux navires qui vont trop vite ? Évidemment, cela suppose une position commune européenne.

Par ailleurs, sachant que notre espace maritime de quelque 5 millions de kilomètres carrés en Polynésie est notre principal sanctuaire pour les mammifères marins, quel bilan tirez-vous du nouveau plan contre la pêche illégale dans cette zone, présenté voilà quelques mois ?

Mme Martine Filleul. – J'ai du mal à identifier le périmètre des compétences de votre ministère et l'organisation des financements.

L'augmentation de 4 millions d'euros des crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transports » me semble insuffisante. Dans son rapport d'information, notre ancien collègue Michel Vaspard préconisait un investissement sur cinq ans de 750 millions d'euros, soit 150 millions d'euros par an. Il manque donc déjà 52 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2022. Ma crainte est que le plan de relance ne soit qu'un *one-shot* alors que les infrastructures portuaires auraient besoin d'un investissement massif, et sur le long terme. Que prévoyez-vous à cet égard ?

J'ai bien compris que le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » ne relevait pas de votre compétence, mais je m'étonne que les crédits de l'action n° 7 « Gestion des milieux et de la biodiversité » restent stables alors que le Gouvernement prévoit de porter à 30 % la part des aires marines et terrestres protégées d'ici à 2022.

Je regrette également que les crédits consacrés au trait de côte dans le programme 181 n'évoluent pas. Je trouve très inquiétant qu'il revienne aux collectivités territoriales d'assumer les aménagements en la matière. Je ne comprends pas que le Gouvernement ne réagisse pas plus et n'en tire pas les conséquences budgétaires.

Mme Annick Girardin, ministre. – La sécurité portuaire est un enjeu mondial. Selon un rapport d'analyse des risques, en France, ce sont les ports fluviaux qui sont les moins bien surveillés aujourd'hui, d'où l'importance d'avoir une stratégie globale intégrant tous les ports. Nous travaillons actuellement avec le ministère de l'intérieur sur la sûreté des ports ; à ce stade, le plan reste confidentiel.

Depuis 2019, 2 045 navires ont été déconstruits. Une part des recettes du DAFN y ont été affectées dans le projet de loi de finances pour 2021. Cela a permis de recenser toutes les épaves. Nous devons effectivement pouvoir agir davantage et plus rapidement dès cette année.

À Saint-Martin, compte tenu de la répartition des compétences et des difficultés liées aux dégâts qui ont eu lieu, tous les problèmes n'ont pas encore été résolus. J'ai évoqué tout à l'heure la piste d'un fonds d'action permettant d'intervenir très rapidement auprès des collectivités face à de tels événements. Il n'est pas facile d'agir quand on ne sait pas qui doit faire quoi.

Sur la biodiversité, vous avez évoqué les 30 % d'aires marines protégées. À Marseille, le Président de la République a parlé de 5 % de zones de protection forte d'ici à 2027. Avec ma collègue Barbara Pompili, nous veillerons à être au rendez-vous de ces annonces. C'est véritablement un sujet de planification de l'espace maritime. Le ministère suit ce dossier, que ce soit en métropole, avec le document stratégique de façade, ou en outre-mer, où la dynamique existe également.

Sur le verdissement des ports, outre les 175 millions d'euros du plan de relance, il faut se réjouir du classement en zone de réglementation des émissions de polluants (ECA) de la mer Méditerranée dès 2022. Des annonces fortes ont été émises à Marseille. Elles doivent être suivies d'effets.

La protection des câbles sous-marins relève du ministère de la défense.

Le *One ocean summit*, voulu par le Président de la République, se tiendra au mois de février prochain à Brest. Ce sera l'occasion d'aller plus loin sur de nombreux sujets avec des coalitions d'acteurs différents : États, ONG, entreprises. Sur la question de la pêche illégale, nous aurons l'occasion d'agréger d'autres pays. Je me réjouis que notre espace maritime en Polynésie soit la zone la mieux protégée du Pacifique en la matière, même si nous devons faire mieux encore. Nous aborderons aussi la gouvernance des océans, ainsi que l'économie bleue, durable et sociale, dans la prolongation des travaux que je mènerai à La Rochelle dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne.

Sur la pollution marine, le comité interministériel de la mer (Cimer) de 2019 a prévu un plan « Zéro déchet plastique en 2025 », qui se met en place. Je pourrai vous communiquer quelques éléments chiffrés.

À mes yeux, le transport à la voile est une véritable solution, qu'il faut soutenir. Nous avons donc ouvert ce moyen de propulsion au suramortissement vert.

Le programme 203, qui ne relève pas de ma compétence, n'englobe pas tous les investissements. Ainsi, nous avons mobilisé voilà quelques jours 800 millions d'euros d'investissements pour Calais, qui n'est pas un port d'État, de même que nous avons mobilisé des crédits pour Haropa.

Le trait de côte ne relève pas aujourd'hui directement du ministère de la mer. Je souhaite une source de financement nationale. La solidarité nationale s'est déjà exercée dans les territoires, mais il faut aller plus loin. Nous avons besoin d'une meilleure connaissance des effets du dérèglement

climatique sur notre littoral. Ce sera peut-être le cas à l'issue de la COP de Glasgow. La fiscalité des éoliennes en mer flottante qui s'installeront dans la zone économique exclusive (ZEE) française sera peut-être une piste. Nous aurons besoin d'un outil pour réaliser l'énorme travail d'accompagnement des collectivités qui est devant nous.

L'accord de Paris a confié à l'OMI le soin de définir les engagements du secteur maritime en matière de réduction des gaz à effet de serre. Nous avons déjà pris des initiatives. La question de la vitesse a été abordée par les transporteurs eux-mêmes. Peut-être n'avons-nous pas réussi à suffisamment entraîner les autres acteurs. Nous espérons pouvoir aboutir à une déclaration bien plus forte avec plusieurs armateurs, français et autres, à Brest au mois de février prochain. Comme vous le savez, en la matière, c'est l'international qui guide les décisions. Au-delà, nous réfléchissons également à ce que nous pourrions mettre en place dans notre ZEE, en accord avec l'OMI.

La filière pêche est concernée par la mise en œuvre, qui n'est pas toujours très facile, de l'accord relatif à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Le dialogue est extrêmement soutenu depuis vendredi. Nous avons tapé du poing sur la table. L'enjeu est important pour la filière, pour nos pêcheurs et pour les littoraux. Nous nous donnons quelques jours supplémentaires. Le dialogue devra se terminer d'ici à vendredi.

Mme Nadège Havet. – Madame la ministre, je vous remercie d'avoir mis en place un véritable suivi de ce que vous faites depuis trois semaines. Cela nous permet de répondre aux sollicitations sur le terrain.

Pourriez-vous nous préciser les projets qui seront financés dans le cadre du fonds d'intervention maritime, ainsi que les procédures à suivre ? Et qui instruira les demandes ?

Mme Annick Girardin, ministre. – Les modalités d'utilisation du fonds sont en cours de définition. Je souhaite que celui-ci soit visible dans les documents budgétaires. Il faut éviter une programmation qui vienne d'en haut. Il doit s'agir d'un outil de financement souple des projets des territoires : économie bleue, transition écologique, patrimoine. Sur le terrain, on se rend compte des difficultés pour soutenir de petits projets, à 50 000 euros, 100 000 euros ou 200 000 euros. Il faut s'inspirer du cadre du document stratégique de façade.

J'ai déjà expérimenté un tel outil en tant que ministre des outre-mer. Le fonds exceptionnel d'investissement (FEI) permet d'intervenir très rapidement pour soutenir des projets. Je souhaite que l'État, les collectivités ou même des associations ou d'autres organismes puissent agir directement. L'action « France vue sur mer » permet d'aider les collectivités pour que le sentier du littoral ou le chemin des douaniers puissent être toujours disponibles ou prêts à accueillir du public, et ce très rapidement. Il faut que nous arrivions à faire de même avec le fonds d'intervention maritime.

M. Jean-François Longeot, président. – Madame la ministre, je tiens à vous remercier de vos réponses. Vous pourrez compter sur le Sénat et les membres de cette commission pour vous accompagner dans vos projets. Par votre détermination, vous nous avez montré aujourd’hui combien vous avez « la pêche » !

Audition de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports
(Mercredi 17 novembre 2021)

M. Jean-François Longeot, président. – Monsieur le ministre, nous sommes heureux de vous accueillir aujourd’hui pour échanger sur les dispositions consacrées au transport dans le projet de loi de finances pour 2022, que ce soit dans le cadre de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ou dans le cadre du plan de relance du Gouvernement.

L’année 2021 a encore été une année difficile pour le secteur des transports. Tous les modes ont été affectés. Je pense en particulier aux transports collectifs, qu’il s’agisse de transports urbains ou ferroviaires, qui peinent encore aujourd’hui à retrouver leur niveau de fréquentation d’avant-crise, ou encore de transport aérien.

Dans ce contexte difficile, je souhaite vous interroger sur les grandes priorités du PLF pour 2022 pour le secteur des transports.

Avant toute chose, nous nous félicitons de l’augmentation globale des crédits de paiement prévus pour le programme 203, le budget annexe et le plan de relance, même si – et mes collègues reviendront sans doute sur ce point –, nous ne sommes pas totalement convaincus que les moyens déployés soient tout à fait suffisants pour atteindre les ambitions que nous nous sommes fixées.

Par ailleurs, il apparaît que ce budget, comme celui de l’an dernier, souffre d’un certain manque de lisibilité, du fait de l’éclatement des crédits entre les programmes « classiques » et les programmes de la mission « Plan de relance ». Au sein de ces programmes, le fléchage précis des enveloppes prévues laisse parfois interrogateur.

À titre d’exemple, 389 millions d’euros de crédits sont prévus par le plan de relance au titre de l’accélération des travaux d’infrastructures de transport pour des opérations aussi variées que le déploiement de bornes de recharges, la ligne ferroviaire Lyon-Turin, la régénération des voies fluviales, la mise en place de voies réservées destinées au covoiturage, ainsi que la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), mais nous n’avons pas dans les documents annexés au PLF le détail des crédits affectés à chacune de ces opérations. Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, nous aider à y voir plus clair.

Plus globalement, pouvez-vous indiquer le niveau d’exécution des crédits prévus par le plan de relance en ce qui concerne les transports ?

Par ailleurs, nous souhaiterions vous entendre sur la trajectoire de recettes et de dépenses de l’Agence de financement des infrastructures de

transport de France (Afitf). Cette trajectoire a été inscrite dans la loi d'orientation des mobilités, et nous nous réjouissons que les engagements prévus soient jusqu'à présent tenus. Néanmoins, nous constatons un double phénomène qui nous préoccupe sur l'avenir du modèle économique initialement envisagé.

D'une part, la crise sanitaire a mis en doute l'assurance pour l'Afitf de percevoir les recettes qui lui sont affectées, en particulier celles liées à la contribution du secteur aérien et aux amendes radars.

Si l'État a jusqu'à présent compensé ces baisses de recettes, n'estimez-vous pas qu'il soit nécessaire de revoir ce modèle de financement pour que des investissements aussi lourds que ceux liés aux transports n'aient plus à reposer sur des recettes incertaines ?

D'autre part, la trajectoire de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ne correspond plus strictement à la réalité des dépenses de l'Afitf, puisque l'État a pris de nouveaux engagements relatifs au canal Seine-Nord Europe et au tunnel Lyon-Turin.

Plus récemment, et à la suite des annonces du Président de la République à Marseille, un amendement a été adopté à l'Assemblée nationale pour abonder le budget de l'Afitf. Ces pratiques posent questions : d'après vous, la trajectoire de la LOM doit-elle être révisée ?

Plus globalement, le budget pour 2022 intègre-t-il réellement toutes les dépenses liées aux dernières annonces ? Nous sommes en droit de nous poser la question. Le Haut Conseil des finances publiques a en effet qualifié le PLF 2022 d'incomplet. Qu'en est-il pour le secteur des transports ?

Je souhaite également revenir sur les récentes annonces concernant la desserte ferroviaire des ports maritimes. Il y a quelques semaines, le Premier ministre a indiqué que, dans le cadre du plan de relance du fret ferroviaire, 140 millions d'euros étaient prévus pour financer des aménagements ferroviaires dans les ports. Comme vous le savez, le développement du report modal dans les ports maritimes est une préoccupation centrale de notre commission, qui avait d'ailleurs proposé un plan d'investissement de 5 milliards d'euros sur dix ans dans le cadre du rapport d'information sur la gouvernance et la performance des ports maritimes.

Notre système portuaire a besoin d'un cap clair et surtout d'une trajectoire financière lisible. Or il me semble que l'accumulation d'annonces et de dispositifs ne permet pas aux acteurs d'avoir une visibilité suffisante sur leurs investissements à venir.

Je m'interroge sur trois points : cette enveloppe supplémentaire de 140 millions d'euros est-elle intégrée au présent budget ?

Comment va-t-elle s'articuler avec les 175 millions d'euros déjà prévus dans le plan de relance pour favoriser le report modal dans les grands ports maritimes ?

Enfin, quels projets seront financés par ces crédits, et à quelle échéance ?

S'agissant de l'aérien, on constate que le budget annexe ainsi que de nombreux opérateurs de ce secteur voient leurs recettes s'effondrer. L'endettement public et privé s'accroît donc au moment où les investissements massifs dans la transition décarbonée sont plus que jamais nécessaires.

Pouvez-vous nous indiquer quels sont les maillons les plus en difficulté de la communauté aérienne que vous prévoyez de soutenir en complétant les enveloppes du projet de loi de finances pour 2022 ?

Je ne résiste pas à l'envie de vous interroger sur le volet transport de la COP26, qui vient de s'achever à Glasgow. Des échanges auraient été engagés pour renforcer le mécanisme Corsia, mais il semblerait que rien ne soit sorti des négociations sur ce point. Pouvez-vous nous en dire plus ?

S'agissant de l'automobile, la France a refusé de rejoindre l'alliance visant à ce que toutes les ventes de voitures et de vans neufs soient à zéro émission au niveau mondial d'ici 2040 et au plus tard en 2035 sur les principaux marchés. Je note que plusieurs groupes importants - Ford, General Motors, Jaguar, Mercedes, etc. - ont rejoint cette alliance, contrairement aux constructeurs français. Comment justifiez-vous ce manque de volontarisme de notre pays ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports. - Je commencerai par vous présenter formellement le budget avant de vous dire un mot du bilan tel qu'on peut commencer à l'établir au terme de quatre ans et demi d'action.

C'est un budget toujours en hausse, car nos ambitions pour les transports ne faiblissent évidemment pas. Nous sommes engagés dans des transformations importantes, inédites, historiques et très rapides. Je pense notamment à la décarbonation du parc automobile, à celle de l'aviation et au développement du ferroviaire et des transports du quotidien.

Le budget 2022 avoisine les 14 milliards d'euros, avec un niveau de dépenses élevé, conforme aux objectifs de la LOM et de la loi « Climat et résilience » d'août 2021.

Ce budget augmente pour chaque programme : plus 4 % pour le programme « Transports terrestres », plus 20 % pour le programme « Transports maritimes », plus 2,5 % pour l'Afitf et plus 5 % pour le budget annexe de l'aviation civile.

Dans le détail, le programme 203 consacré aux transports terrestres atteint 3,84 milliards d'euros. Le budget du secteur ferroviaire continue à

être renforcé, avec 100 millions d'euros supplémentaires au profit de SNCF Réseau. Le fret ferroviaire bénéficie de 170 millions d'euros d'aides à l'exploitation pour 2021. Les engagements qui avaient été pris sont tenus et pérennisés. Il s'agit de réduire les péages pour les opérateurs, de renforcer l'aide au transport combiné, de soutenir le wagon isolé. Nous avons, il y a maintenant quelques semaines, relancé une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Rungis, avec un soutien des opérateurs de l'ordre de 300 millions d'euros pour 2022.

S'agissant du plan d'investissement annoncé par le Premier ministre concernant l'aménagement ferroviaire dans les ports, ce sont 140 millions d'euros qui sont intégrés au plan de relance. Au total, cela représente 1,35 milliard d'euros sur quatre ans.

J'aurais l'occasion de revenir sur la politique d'investissement que nous menons dans les ports, à la fois pour renforcer leur activité et aménager le report modal en faveur du ferroviaire.

L'agence d'innovation dans les transports (AIT) bénéficie également pour sa mise en place d'un montant de 4 millions d'euros. Nous poursuivons notre politique sur les investissements aéroportuaires, et notamment la pérennisation de lignes d'aménagement du territoire, dans la dynamique de transports de proximité.

Enfin, dans le cadre du plan « Marseille en grand », ce sont 256 millions d'euros de subventions qui sont consentis pour développer le réseau de transports publics de la ville, dont 32 millions d'euros sont inscrits en 2022 et 744 millions d'euros d'avance remboursable, 100 millions d'euros étant consentis au titre de l'année prochaine.

Le budget de l'Afitf est en augmentation de 2,5 %, à hauteur de 3,47 milliards d'euros. C'est une trajectoire cohérente avec la LOM. Elle a même augmenté grâce au plan de relance. Les recettes, notamment les amendes radars, ainsi que l'écocontribution aérienne, ont manqué à l'Afitf à hauteur de 275 millions d'euros. Certainement faudra-t-il reproduire l'opération cette année, mais la trajectoire de la LOM, en tout état de cause, a bien été augmentée des montants nécessaires aux nouveaux engagements.

En 2022, en base, cela représente 2,58 milliards d'euros. Nous avons ajouté 91 millions d'euros pour le canal Seine-Nord Europe, 30 millions d'euros pour le Lyon-Turin et 32 millions d'euros pour Marseille.

Le budget de l'aviation civile s'établit à 2,38 milliards d'euros. Nous avons maintenu les grandes priorités d'investissement et de modernisation des instruments de la navigation aérienne. Pour tenir cet équilibre, le recours à l'emprunt atteindra 709 millions d'euros pour 2022, ce qui porte l'endettement global à 3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2022. Le budget annexe amorcerait ainsi son désendettement à compter de 2023.

Pour le programme 205, nous avons engagé l'an passé des aides exceptionnelles pour Brittany Ferries. D'une manière générale, le dispositif de remboursement de la part salariale des cotisations sociales pour les lignes de transport de passagers soumis à concurrence internationale sera pérennisé pour trois ans. Il s'agit d'un soutien massif à la marine marchande, en complément de l'évolution positive du suramortissement pour les navires propres.

Ce budget bénéficie encore du plan de relance. Il permet d'apporter, en 2022, 26 millions d'euros supplémentaires pour le programme 203 en prenant en compte tous les modes. Ce sont 750 millions d'euros supplémentaires qui sont versés à l'Afitf, dont 124 millions d'euros au bénéfice des deux grands projets d'infrastructure que sont le tunnel Lyon-Turin et le canal Seine-Nord Europe. 1,6 milliard d'euros est versé à SNCF Réseau, conformément aux engagements de recapitalisation que nous avons pris l'an passé. 186 millions d'euros sont consentis à la recherche aéronautique.

Pour répondre précisément à votre question et en finir avec les chiffres, 550 millions d'euros sont consacrés à l'accélération des grands projets d'infrastructures : 175 millions d'euros pour VNF, 25 millions d'euros pour moderniser les CROSS, 50 millions d'euros pour les voies réservées, 200 millions d'euros pour le Lyon-Turin et 100 millions d'euros pour les bornes électriques.

Le plan de relance a déjà montré son efficacité. À ce jour, nous avons engagé 85 % des 6,8 milliards d'euros dédiés aux transports terrestres, hors secteur automobile. 87 % sont dédiés à la construction ou à la recherche aéronautique, soit 1,3 milliard d'euros sur 1,5 milliard d'euros budgété.

Voici pour les éléments chiffrés.

Je souhaiterais à présent vous dire un mot du bilan après cinq ans et les premières réformes.

Je ne reviendrai pas sur le système de transport que nous avons trouvé en 2017. Disons que l'essentiel de notre effort a porté sur l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, qui avait 30 ans en moyenne, et qui comportait de petites lignes qui menaçaient de fermer. Nous avons très largement accéléré le développement du véhicule électrique qui a, là aussi, pu bénéficier positivement des effets du plan de relance et de la crise. Nous avons engagé la décarbonation de l'aviation.

Un mot sur le nouveau pacte ferroviaire. Celui-ci trouve maintenant sa traduction concrète, notamment avec les premières lignes ouvertes à la concurrence en région PACA qui, je crois, démontre qu'il est possible d'ouvrir à la concurrence et d'améliorer le service aux usagers. Pour Marseille, c'est 75 % de trafic en plus et, entre Marseille et Nice, deux fois plus de trafic prévu. C'est donc là l'amorce d'une ouverture à la concurrence qui s'engage pour le bénéfice de l'utilisateur.

Je répète que nous avons tenu nos engagements, s'agissant du groupe SNCF, pour la reprise de dette de 35 milliards d'euros en deux fois et pour la recapitalisation du groupe. Nous avons sanctuarisé 3 milliards d'euros d'investissements pour la régénération du réseau, tout en réinvestissant aux côtés des régions sur les petites lignes ferroviaires. Au total, ce sont aujourd'hui neuf régions qui ont signé ou qui ont délibéré, nous permettant d'engager 6 milliards d'euros sur les 7 milliards d'euros et, d'ores et déjà, de sauver plus de 6 500 kilomètres sur les 9 000 kilomètres de petites lignes qui étaient, comme chacun le sait, assez largement en difficulté.

S'agissant de la LOM, nous aurons déployé, pour le secteur automobile et la révolution électrique, un million de bornes d'ici à la fin de l'année, dont 50 000 ouvertes au public. Nous étions à 400 000 en début d'année. Nous sommes le deuxième pays européen dans ce domaine, et cette tendance s'accélère partout.

Nous aurons développé en cinq ans 13 000 kilomètres de pistes cyclables sécurisées depuis 2017. Cet effort demande évidemment à être poursuivi dans les années qui viennent. Au total, les 13,4 milliards d'euros d'investissements programmés de 2019 à 2023 nous ont, pour la première fois, permis d'afficher une trajectoire et un cap clairs. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a d'ores et déjà commencé à travailler pour préparer la future loi de programmation, suite logique qui interviendra dans le courant de l'année prochaine et qui permettra d'afficher à nouveau une visibilité sur les investissements en matière de transports.

Les textes de la loi « Climat et résilience » d'août 2021 seront tous pris d'ici à neuf mois. Nous devons poursuivre ce travail de modernisation des transports. C'est déjà le cas avec le projet de loi 3DS actuellement débattu. France 2030 pose des jalons importants à la fois pour la décarbonation de l'aviation, la révolution autour de l'hydrogène et la poursuite du développement des véhicules électrifiés d'ici à 2030.

Ceci me permet de répondre à votre question sur la dimension internationale, et notamment la COP26, sous l'angle de l'aviation et de l'automobile.

En matière d'aviation, il a été proposé – ce qui a fait l'objet d'une déclaration et d'un débat – de porter, en tant que signataires de la COP26 au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un objectif de long terme pour l'aviation qui propose la décarbonation nette en 2050. Cela passe évidemment par Corsia, qui est un outil de compensation, par une meilleure articulation de ce que l'on appelle les systèmes de quotas régionaux (ETS) et surtout, à court ou moyen terme, par le développement des filières de carburant alternatif au kérosène.

Nous avons, à l'échelon français, lancé un plan de 200 millions d'euros, très largement répliqué en Europe. Cela consiste de plus en plus à employer des biokérosènes qui intègrent des huiles de cuisson usagées, des

déchets agricoles et forestiers ou des e-fioul, qui sont des carburants synthétiques recombinaés avec de l'hydrogène et du CO₂, pour partie capté.

Il existe un très gros enjeu industriel autour de cette nouvelle activité. Il nous paraît souhaitable de porter une action résolue au niveau européen et, dans un avenir relativement proche, d'avoir une action au niveau de l'OACI pour éviter les « effets de fuites de carbone », qui seraient totalement délétères s'agissant de notre capacité collective à atteindre la décarbonation.

Enfin, s'agissant de l'automobile et de nos engagements, il faut rappeler que la France, en 2017, a été l'un des premiers pays, dans le cadre du plan Climat de l'époque, à annoncer la fin de la vente des véhicules fossiles à l'horizon 2040. Une position de la Commission européenne a été publiée le 14 juillet dernier. La France pose 2035 comme une date possible pour les véhicules électrifiés, en incluant les véhicules hybrides rechargeables. Nous aurons des discussions dans le cadre du Conseil européen avec les autres États membres, et nous verrons le compromis qui peut s'établir.

Les aides que consent la France pour accompagner l'ensemble des ménages, notamment les moins aisés, la mise en place des normes qui s'imposent et le déploiement des bornes électriques que réalise notre pays sont tout à fait inédits à l'échelle de l'Union européenne.

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis. – Je souhaiterais vous parler de la forme et du manque de lisibilité du budget, et plus particulièrement du plan de relance.

Au cours de nos auditions des acteurs du secteur, j'ai eu beaucoup de mal à obtenir le détail du fléchage et de l'exécution des différents crédits. On parle de plusieurs milliards d'euros. Je fais notamment référence ici aux fameux 4,05 milliards d'euros affectés à SNCF Réseau, dont nous avons du mal à identifier l'affectation précise.

Je souhaiterais en particulier avoir davantage de précisions sur deux points. S'agissant des petites lignes ferroviaires, quels montants ont été consommés en 2021 et quels sont les montants prévus pour 2022 ?

L'an dernier, un montant de 620 millions d'euros avait été évoqué, mais j'ai cru comprendre qu'il concernait 2021 et 2022. Est-ce exact ?

Dans ce cas, nous sommes bien loin des besoins que vous avez évoqués, à la fois par rapport aux neuf conventions avec les régions dont vous avez parlé, aux 6 500 kilomètres de voies ferrées que vous voulez sauver sur les 9 000 kilomètres ou de lignes de desserte fine du territoire. Selon le rapport de François Philizot, il faut environ 700 millions d'euros d'investissement par an pour atteindre les objectifs. Nous sommes encore loin du compte !

S'agissant du fret ferroviaire, où des efforts importants ont été consentis - il serait malhonnête de ne pas le reconnaître -, pouvez-vous nous confirmer que 15 millions d'euros seront dédiés aux autoroutes ferroviaires ?

Plus globalement, dans le secteur du ferroviaire, pensez-vous vraiment que le budget 2022 permette d'atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés ensemble sur la loi « Climat et résilience » d'août 2021 ? Je pense notamment aux articles 143 et 131, qui prévoient une augmentation de la part modale des voyageurs et un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

Certains chiffres sont en hausse cette année, mais le plan de relance s'apparente toujours plus à un plan de soutien, voire un plan de sauvetage, comme certains l'ont évoqué. Il manquerait en effet environ un milliard d'euros par an pour avoir un service ferroviaire à la hauteur, avec une modernisation, une régénération et une digitalisation du réseau. Je pense notamment au Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et aux centres de commande dignes d'infrastructures du XXI^e siècle.

Concernant les ressources de l'Afitf, je suis assez inquiet pour le futur, avec des recettes en diminution, notamment la contribution du secteur aérien mais aussi, cette année, le refus des sociétés concessionnaires d'autoroutes de s'acquitter de la contribution volontaire exceptionnelle. Vous en avez dit un mot. J'aimerais que vous nous expliquiez les solutions que vous envisagez pour garantir les 3,5 milliards de financements nécessaires chaque année.

S'agissant de l'Autorité des transports (ART), nous nous inquiétons du montant de sa subvention pour charge de service public. L'ART s'engage parfois contre son gré dans de gros contentieux. Si elle n'avait pas gain de cause, elle se mettrait gravement en difficulté sur le plan financier. Je ne voudrais surtout pas que l'ART n'ose pas, de ce fait, mener à bien sa mission et qu'elle réduise son champ d'action.

Par ailleurs, on ne peut nier les efforts très importants que vous avez réalisés en matière d'investissement, notamment sur la partie fluviale. Je m'inquiète cependant de la baisse des équivalents temps plein (ETP) de Voies navigables de France (VNF). 175 millions d'euros d'investissement figurent dans le plan de relance. Comment, en baissant cette année encore le plafond d'emplois de 30 ETP supplémentaires, VNF va-t-elle pouvoir mener toutes ses missions à bien et respecter le contrat d'objectifs et de performance que vous avez signé récemment ?

Enfin, s'agissant du domaine portuaire, comme l'a indiqué le président, nous avons du mal à obtenir des explications précises sur la ventilation des crédits du plan de relance. Là aussi, 175 millions d'euros sont prévus en matière de verdissement des grands ports maritimes.

Pouvez-vous corriger le flou de certains projets qui bénéficient ou bénéficieront de cette enveloppe ? Quels moyens allez-vous mettre en œuvre,

face aux impératifs environnementaux, pour accompagner les ports qui n'ont pas le statut de grands ports maritimes (GPM) ? Sont-ils pris en compte dans le plan de relance ?

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – Monsieur le ministre, ma première question porte sur les transports en commun. Quels sont les secteurs qui connaissent le plus de difficultés pour retrouver un rythme normal ? Quel accompagnement l'État a-t-il prévu pour les autorités organisatrices de mobilité ?

On ne peut que déplorer une certaine insuffisance et une inégalité de traitement. Île-de-France Mobilités (IDFM) parvient à obtenir des avances remboursables substantielles, contrairement aux petites autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qui n'ont pas créé de syndicats et qui ne sont pas puissantes, pour qui les compensations sont bien plus compliquées à obtenir.

En second lieu, vous aviez demandé à Philippe Duron un rapport sur le modèle économique des transports collectifs. On ne voit aucune traduction de ses 48 propositions dans le budget. Qu'allez-vous faire de celles-ci, dont certaines sont tout à fait innovantes ?

S'agissant de la question routière, la dégradation des chaussées se poursuit. C'est d'autant plus inquiétant que le projet de loi « 3DS » envisage des transferts de certaines sections de voiries nationales vers les collectivités territoriales. Que va-t-il advenir des compensations avec des budgets insuffisants quelques années avant le transfert ?

Je tiens d'autre part à saluer votre action concernant les ponts. Le rapport de Michel Dagbert et Patrick Chaize a eu d'importantes répercussions. On assiste maintenant à une action de l'État en faveur de son propre patrimoine et vers les collectivités territoriales, avec un programme d'expertise des ouvrages communaux qui semble plutôt bien fonctionner. Pouvez-vous nous faire un point à ce sujet ? Pour tenir le rythme, ne faudrait-il pas envisager une hausse des crédits ? Des sommes substantielles y ont été consacrées, mais bien en dessous des préconisations de nos deux rapporteurs.

S'agissant du verdissement du parc relatif aux véhicules légers et aux poids lourds, à l'heure où arrivent les zones à faibles émissions (ZFE-m), les programmes de vidéosurveillance prévus semblent patiner quelque peu. Qu'en est-il de l'évolution des modalités d'accès à la prime à la conversion et au bonus automobile, dont les modalités devraient être revues l'année prochaine ?

En matière de verdissement des poids lourds, il semble que le bonus à l'acquisition de véhicules électriques ou à hydrogène ne fonctionne pas. Quelques dizaines seulement de dossiers sont engagées. Il faut donc passer à la vitesse supérieure.

Autre point très positif : le vélo et sa révolution. Les besoins des collectivités en termes de financement ont été substantiellement accompagnés. Il semble que les moyens mis en œuvre dans ce domaine sont déjà importants mais qu'ils n'augmentent pas suffisamment. Or nous avons des objectifs de part modale de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030. Pour maintenir le rythme de cette belle dynamique, ne conviendrait-il pas d'augmenter par exemple le Fonds vélo ?

Enfin, votre rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET) a fuité dans la presse dans une version brute, non revue par votre ministère. Ce rapport extrêmement intéressant à lire préconise de lancer de nouvelles lignes transversales. Il démontre qu'il existe une clientèle non satisfaite et solvable sur un certain nombre de ces axes. Vous êtes en train de finaliser une nouvelle convention avec SNCF Voyageurs sur les Intercités. Quelle suite envisagez-vous de donner à ces propositions innovantes, qui nécessiteraient notamment l'achat de matériel neuf ?

Mme Nicole Bonnefoy, corapporteuse de la mission d'information sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux. – Je souhaitais vous interroger sur les mesures prévues en matière de décarbonation du transport de marchandises, sujet sur lequel s'est récemment penchée notre commission dans le cadre d'une mission d'information dont j'étais corapporteuse avec mon collègue Rémy Pointereau.

Pourriez-vous nous indiquer où en est la *task force* en matière de transport routier de marchandises ? Quelles suites seront données à ses conclusions ?

Concrètement, quelles sont les nouvelles aides envisagées en matière de renouvellement du parc de poids lourds ? Certes, un bonus de 50 000 euros avait été mis en place pour faciliter l'acquisition de poids lourds électriques ou à hydrogène, mais près d'un an après, le constat est sans appel : une dizaine de dossiers seulement ont été instruits, sans doute faute d'offre alternative disponible et accessible. À quand une aide crédible au verdissement du transport routier de marchandises ?

Pourriez-vous nous indiquer dans quelle mesure la révision de la directive Eurovignette sera une priorité de la présidence française de l'Union européenne ? Quelles seront les positions défendues par la France ?

Enfin, permettez-moi de m'écarter un peu du sujet qui nous réunit aujourd'hui pour vous interroger une nouvelle fois sur les mesures que vous comptez prendre pour mettre fin au trafic incessant de poids lourds, extrêmement dangereux et anxiogène, en transit sur la RN 10, dans mon département ?

Un jeune homme de 27 ans a perdu la vie sur cette route l'été dernier, à cause d'un poids lourd qui effectuait un dépassement interdit. Je vous ai écrit à ce sujet et n'ai pas encore reçu de réponse. La compagne de ce

jeune homme, qui était elle aussi dans la voiture, vous a écrit sans plus de succès. La situation du trafic incessant sur cette route est absolument insupportable. Nous attendons des actes.

Une pétition est en cours. Elle regroupe 9 500 signataires. Une association est en train d'être créée. Les usagers de la RN 10 n'en peuvent plus, les riverains non plus. Nombreux sont les chauffeurs routiers qui m'interpellent, compte tenu du danger que cela représente pour eux également.

Mettons-nous autour de la table pour étudier ensemble des mesures pour faire cesser ces itinéraires de fuite que les poids lourds en transit empruntent à la place des autoroutes, pourtant à proximité, pour économiser quelques euros. Malheureusement, ces comportements créent nombre de difficultés, qui ont des conséquences dramatiques sur la vie des personnes.

Des propositions ont été faites au Sénat, à travers notre rapport et sous forme d'amendements. Une cartographie nationale peut identifier ces points noirs. Ce qui se passe dans mon département a également lieu ailleurs. On peut ainsi renforcer le pouvoir des maires ou des élus pour créer des « zones à faibles nuisances » et imposer aux gestionnaires d'autoroutes des tarifs préférentiels pour inciter les chauffeurs routiers en transit à les emprunter.

Nombre de solutions sont possibles. On ne peut continuer ainsi. C'est un appel du cœur pour que nous y travaillions ensemble et trouvions des solutions, monsieur le ministre.

M. Jean-François Longeot, président. - J'ai le même problème sur la RN 83. C'est également vrai pour les départementales parallèles à une autoroute, qu'empruntent les véhicules en transit. Cela provoque des accidents et génère de la pollution. Les routiers sont pendant des jours sur les parkings du vendredi au lundi matin, avec des déchets partout alentour. Nous n'allons pas trouver la solution en un claquement de doigts, mais il serait intéressant d'organiser une table ronde.

M. Rémy Pointereau, corapporteur de la mission d'information sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux. - Vous avez évoqué la trajectoire de la LOM avec, aujourd'hui, un léger desserrement concernant les lignes à grande vitesse (LGV). On reparle du Bordeaux-Toulouse, Lyon-Turin est lancée, même si l'Italie pose quelques problèmes.

Quel est votre état d'esprit à propos de la LGV, même si nous sommes tous d'accord pour estimer qu'il faut prioriser la rénovation de l'existant ? Que pensez-vous de la relance de certaines lignes comme la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), dont on parle depuis très longtemps ? Une tierce expertise est attendue pour connaître le meilleur tracé sur le plan économique.

Qu'en est-il pour vous en termes d'aménagement du territoire et de concurrence avec les lignes aériennes ? On sait que le train est le meilleur moyen de transport en termes de décarbonation, mais encore faut-il donner envie de prendre le train face aux problèmes de cadencement, de dessertes, de confort ou de tarifs.

La décarbonation du transport routier représente un vrai coût. Un poids lourd avec un moteur thermique représente un coût de 100 000 euros et de 300 000 euros avec un moteur électrique. Comment faire pour financer la différence, l'hydrogène n'étant pas encore tout à fait opérationnel ?

Enfin, les petits aéroports sont très utiles pour les territoires enclavés qui ne sont pas dotés d'une bonne desserte ferroviaire. Où en est la décarbonation du transport aérien ? Quelles sont les pistes ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – Monsieur Tabarot, sur les 4,05 milliards d'euros pour SNCF Réseau, 2,3 milliards d'euros sont consacrés à la régénération afin de maintenir le niveau des 3 milliards d'euros par an sur dix ans. 1,75 milliard d'euros est consacré à l'accompagnement des grandes transformations de SNCF Réseau, notamment concernant la suppression et la sécurisation des passages à niveau et les alternatives au glyphosate.

Sur les 170 millions d'aide supplémentaire au fret ferroviaire, 65 millions d'euros ont été consacrés à la baisse des péages, 20 millions au transport combiné, 70 millions d'euros au wagon isolé et 15 millions d'euros à l'ouverture ou la réouverture d'une nouvelle autoroute ferroviaire. Nous n'avons ouvert en l'état que celle entre Rungis et Perpignan, pour un montant d'un peu plus de 5 millions d'euros.

S'agissant des petites lignes, compte tenu de l'ensemble des crédits consacrés à la fois au plan de régénération et aux contrats qui ont commencé à être passés, plus de 1 000 kilomètres de lignes environ sont d'ores et déjà rénovés. Nous aurons rénové, d'ici à la fin du quinquennat, 1 500 kilomètres sur les 9 000 kilomètres. Environ 600 millions d'euros y ont été consacrés en deux ans. Tout cela va évidemment monter en puissance. C'est l'objet des contrats passés avec les différentes régions.

J'ajoute, concernant les petites lignes, que la logique est double. Il s'agit d'abord de repositionner les acteurs en fonction du type de réseau considéré. L'État réinvestit sur les lignes les plus fréquentées, réintègre dans la trajectoire de réseau un certain nombre de lignes par région, continue de cofinancer les lignes traditionnellement cofinancées par les contrats de plan État-région (CPER) et délègue aux régions qui le souhaitent des lignes d'intérêt local, sur lesquelles de nouveaux modèles peuvent être testés.

Tout ce que nous avons entrepris sur le train léger à hydrogène, qui a fait l'objet de différents appels à projets, participe d'une innovation technologique et d'une régénération plus économe. Nous étions partis il y a deux ans sur des hypothèses d'économies de l'ordre de 30 à 40 %,

comportant à la fois la régénération de la voie, l'acquisition et l'entretien des matériels roulants. Les chiffres que nous avons aujourd'hui sont plus optimistes et on nous affirme qu'on pourrait d'ailleurs atteindre des économies de 60 % à 70 %. C'est considérable. Le travail mérite évidemment d'être poursuivi. On est sur des ordres de grandeur conséquents.

Vous avez été très précis concernant ce que nous avons réalisé sur le réseau ferroviaire et ce qui nous reste à faire. Je pense que l'on peut tous, si l'on est honnête, se dire qu'on a très largement rattrapé le retard au titre des sous-investissements du passé, mais qu'un gros travail reste à faire en termes de modernisation du réseau, de digitalisation, de mise en place d'une signalisation à jour d'ERTMS niveau 2 et, demain, d'ERTMS niveau 3 sur une base satellitaire. Je remercie d'ailleurs la SNCF, qui a fait un travail très précis sur des systèmes hybrides, jusque sur la ligne Marseille-Vintimille, ce qui nous permettra d'investir pour faire évoluer demain les systèmes sans risquer l'obsolescence.

Vous avez évoqué la commande centralisée du réseau, qui me tient particulièrement à cœur. On compte aujourd'hui 2 200 postes d'aiguillage. Nous avons pris un retard conséquent au niveau européen, alors que d'autres réseaux ont été très largement rénovés. L'objectif à terme, à l'horizon 2030 par exemple, pour un coût d'investissement de 8 milliards d'euros qui n'est pas aujourd'hui financé, est d'avoir une quinzaine ou une vingtaine de postes de commande et de contrôle centralisés.

S'agissant des réseaux de trains longue distance de nuit et de jour, compte tenu des opportunités de marché, on aboutit à différents corridors. Nous allons continuer à travailler sur les différentes hypothèses.

Pour ce qui est des trains de nuit, nous avons d'ores et déjà rouvert le Paris-Nice, qui fonctionne très bien. Nous rouvrirons le Paris-Tarbes le 14 décembre et le Paris-Vienne en fin d'année. Quand l'offre est bien positionnée sur le plan commercial, notamment avec une politique de petits prix, on arrive assez vite à conquérir ou à reconquérir des populations, notamment les plus jeunes. Ceci est valable au niveau français comme au niveau européen. C'est en tout cas un constat très largement partagé.

S'agissant des ressources de l'Afitf, vous avez rappelé les difficultés rencontrées concernant les amendes radar et l'écocontribution aérienne à court terme, qui n'a pas fourni beaucoup de ressources du fait de l'arrêt ou du quasi-arrêt du transport aérien au pic de la crise de la Covid-19. Le sujet est structurel : les ressources de l'Afitf sont essentiellement assises sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). C'est une cible fossile qui a donc, dans un temps moyen, vocation à diminuer, pour le dire pudiquement.

Nous avons chargé le COI d'y réfléchir, ainsi que l'administration et les corps d'inspection. C'est un sujet très structurel, qui devrait trouver des premières réponses sur le long terme.

J'ai bien noté ce que vous avez dit à propos de l'ART. Je vais me pencher sur la question.

Quant au transport fluvial, vous avez rappelé les investissements en faveur de VNF, qui s'élèvent autour de 3 milliards d'euros sur dix ans. Nous avons modulé la baisse des ETP en la ramenant de - 90 à - 30. Nous gardons cette question bien présente à l'esprit. Alors qu'on réinvestit sur les infrastructures, la digitalisation et la modernisation, il est essentiel que VNF puisse continuer à investir dans de bonnes conditions. Je crois que c'est possible cette année. Ces sujets reviendront sur le devant de la scène dans les mois et les années qui viennent.

En matière portuaire, sur 175 millions d'euros, 140 millions d'euros sont consentis au titre du fret ferroviaire et 30 millions d'euros au titre de la décarbonation des ports, donc essentiellement à l'électrification à quai.

Pour ce qui est des questions de monsieur le sénateur Jacquin à propos des AOM et du fait que nous ayons cherché à pallier les pertes de recettes d'une part, et de fiscalité d'autre part, nous avons mobilisé deux types d'instruments, d'abord des subventions puis des avances remboursables.

Les compensations des pertes de versement en faveur de la mobilité se sont établies en 2020 à 28 millions d'euros pour 61 EPCI bénéficiaires et à 35 millions d'euros pour 24 syndicats mixtes. On a eu l'occasion de débattre des sujets techniques. La gestion des avances remboursables s'élève à 566 millions d'euros pour 85 AOM bénéficiaires. Nous avons accordé à titre exceptionnel à IDFM une aide de 1,6 milliard d'euros d'acompte versée au titre des pertes de recettes 2020, compte tenu des caractéristiques particulières de son réseau.

Une nouvelle avance remboursable a été annoncée cette année par le Premier ministre de 800 millions d'euros au titre de 2021.

Les réseaux de province ont assez rapidement récupéré leur niveau de 90 à 100 % du trafic, mais le trafic observé aujourd'hui sur le réseau parisien du Grand Paris n'a pas retrouvé son rythme de croisière. Il est en décrochage léger mais réel et, de façon nous semble-t-il assez durable, au moins pour quelques mois ou quelques années. Cela pose évidemment des questions. C'est certainement l'effet du télétravail et de la métropolisation, dans un moment où on investit considérablement sur tous ces sujets.

Nous avons reçu les préconisations du rapport de monsieur Duron. Certaines sont déjà actées, je pense à l'Observatoire des prix. Il est évident que nous devons y donner des suites plus structurelles dans les mois qui viennent. Nous présenterons certainement des propositions à ce sujet.

S'agissant de la route, le budget consenti à leur entretien est passé d'un peu moins de 700 millions d'euros au milliard d'euros par an, afin de se mettre en ligne avec les préconisations d'un rapport suisse et être au bon

niveau pour tenir compte de la vétusté du réseau. Le sujet du transfert de gestion dans le cadre du projet de loi « 3DS », en cours de navette, est actuellement débattu.

On aura là un sujet structurant, car on ne peut tout à fait raisonner de façon duale - en tout cas pas à moyen ou long terme - sur les concessions autoroutières afin de repenser la nouvelle génération de concession au-delà de 2030. Cela se prépare quelques années avant. On devra donc certainement, au cours du prochain quinquennat, quel que soit le Président de la République, repenser la future génération de concessions : sera-t-elle plus multimodale ou plus régionalisée ? Aura-t-elle vocation à redresser le caractère aujourd'hui très dual du réseau routier français ?

Concernant les ponts, nous avons mobilisé 100 millions d'euros, 60 millions d'euros pour les ouvrages de l'État et 40 millions d'euros pour les ouvrages des collectivités, en portant une attention particulière aux 19 000 communes les plus fragiles qui ne bénéficient pas d'une ingénierie à même de réaliser ces inventaires.

Pour ce qui est des primes à la conversion et des bonus, nous avons d'ores et déjà distribué, au cours du quinquennat, 860 000 primes à la conversion, environ 182 000 bonus. L'objectif, à la fin du quinquennat, est d'être à 231 000 bonus électriques. Il nous faut encore trouver un bon dispositif pour les poids lourds. Il est vrai que notre prime de 50 000 euros n'a pas eu beaucoup de succès, mais cela va beaucoup plus vite que prévu. D'ores et déjà, pour les 8-10 tonnes, l'offre de camions électriques française et européenne commence à émerger.

Dans le secteur automobile, l'accélération a eu lieu très rapidement. Le vrai sujet est d'abord de faire émerger l'offre, qu'elle soit française ou européenne, et de déployer les recharges. On a un débat national et des discussions au niveau européen pour coordonner le déploiement des bornes de recharge de grande puissance pour les camions électriques, et voir comment tout cela se complète avec le plan hydrogène.

Il nous faut aussi mettre l'aide au bon niveau. Le surcoût baisse très vite. Pour les 8-10 tonnes, on n'est plus sur un triplement du coût par rapport au référentiel de prix qui existait il y a encore deux ou trois ans.

Pour ce qui est du vélo, 13 000 kilomètres de pistes ont été créés au cours de ce quinquennat.

Nous avons lancé trois appels à projets depuis 2018. 350 millions d'euros sur sept ans ont été consacrés au plan vélo. 215 millions d'euros sont déjà engagés, 323 territoires en sont bénéficiaires. 553 projets ont été retenus. Cela a permis une augmentation de 30 % des pistes cyclables sécurisées en France. Un quatrième appel à projets est en cours. En cumulé, cela représente près de 600 millions d'euros d'investissement entre 2018 et 2020, soit 850 millions d'euros à l'échelle du quinquennat.

Les premiers chiffres nous montrent que l'industrie du vélo pourrait créer 78 000 emplois directs. Nous avons confié une mission au député Guillaume Gouffier-Cha à ce sujet

Je n'ai pas parlé des matériels roulants. Vous avez raison de dire qu'il s'agit d'une ressource rare. Une mission livrera ses conclusions fin décembre à propos d'une *Rolling Stock Operating Company* (ROSCO) de dimension européenne pour financer des matériels roulants longue distance. Nous avons voulu concevoir ce projet au niveau européen, parce que les sommes sont considérables et que le marché est structurellement européen. Fin décembre, nous disposerons de toutes les données pour l'ingénierie financière de cette ROSCO, qui aurait vocation à se déployer dans les prochaines années.

Madame Bonnefoy, s'agissant de la décarbonation du transport routier de marchandises, vous avez tout à fait raison de dire que nous n'y sommes pas encore pour ce qui est de l'offre, mais nous y travaillons. La *task force* s'est réunie à plusieurs reprises. Une dernière réunion doit avoir lieu dans les toutes prochaines semaines, dans l'objectif de délibérer d'ici la fin de l'année sur la bonne manière de dépenser les 100 millions d'euros à consacrer à la transition du secteur.

Le bon « triptyque » est le suivant : il convient de se mettre d'accord sur l'accompagnement de l'offre, notamment électrifiée, française et européenne, sur ce qu'on entend par le déploiement d'infrastructures, notamment en termes de puissance demandée au réseau, et de bien positionner le bonus électrique au sens large - j'y inclus l'hydrogène -, afin d'amortir le surcoût par rapport au prix actuel du marché.

Un accord est intervenu entre les trois principaux partenaires au sein de l'Union européenne sur la révision d'Eurovignette. La ratification doit avoir lieu.

Quant au sujet sur lequel vous m'avez interpellé à plusieurs reprises, un courrier est en cours de rédaction. Je vous prie de bien vouloir excuser le délai de réponse. C'est évidemment un accident dramatique. Les réponses seront apportées rapidement.

Sur le fond, j'ai déjà eu l'occasion de répondre au sujet des travaux engagés au titre des CPER de la région Nouvelle-Aquitaine. J'entends, pour le vivre aussi sur la RN 147 entre Limoges et Poitiers, que les difficultés sont nationales. Je saisis votre proposition de nous mettre autour de la table pour discuter d'une cartographie des éventuelles zones à faibles nuisances ou de tarifs préférentiels sur les autoroutes. Il faut essayer de monter cette réunion rapidement pour voir comment jeter les bases d'une réponse structurée à ce sujet.

Quant à la question de monsieur le sénateur Pointereau, l'état d'esprit du Gouvernement sur les LGV est positif. En 2017, pour faire face à

la vétusté du réseau, nous avons porté l'action sur la régénération et nous priorisons, dans le cadre de la LOM, la désaturation des nœuds ferroviaires.

Le Président de la République, à l'occasion des 40 ans du TGV, a engagé un nouvel acte en faveur de la grande vitesse en France, en prenant des décisions concrètes sur les LGV Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan. Tout cela participe de la même logique et l'État a confirmé ses engagements à hauteur de plusieurs milliards d'euros sur ces projets, par ailleurs inscrits dans la partie programmation de la LOM.

Pour ce qui est du POCL, une étude est toujours en cours. Le COI avait, en termes de calendrier, considéré le projet réalisable dans une fenêtre lointaine, au-delà de 2040. Le COI aura certainement l'occasion de s'y replonger. L'étude se poursuit quoi qu'il en soit.

S'agissant de la concurrence entre la LGV et l'aérien, nous avons assez largement été instruit par les faits. Nous avons lancé en juillet 2017 la ligne Paris-Bordeaux. En quelques mois, elle a absorbé la clientèle qui, à 60 %, empruntait la ligne aérienne entre Bordeaux et Paris. Cela avait été également le cas quelques années avant avec le Paris-Strasbourg. Autrement dit, en cas de concurrence entre la véritable ligne à grande vitesse et l'avion, c'est le TGV qui gagne. Cela renvoie à ce que j'ai dit auparavant sur le fait de se doter, à terme, d'un réseau à grande vitesse très complet sur le territoire.

Concernant la décarbonation, nous avons souhaité préserver la desserte des aéroports de proximité, notamment au travers des lignes d'aménagement du territoire. C'est une politique qui se poursuit. Bien souvent, c'est l'attractivité même des territoires qui se joue. J'en parle en connaissance de cause.

La décarbonation des aéroports est très largement engagée autour de l'électrification des engins de piste et de différentes actions locales, au terme d'ailleurs d'un programme européen.

La décarbonation des avions, à court et moyen terme, doit recourir aux biocarburants. C'est ce qu'ont commencé à faire Total, Avril et d'autres gros acteurs français avec la technologie des huiles de cuisson usagées. On a fait voler entre Paris et Montréal un avion avec 14 % de biocarburants, plus récemment avec 30 % entre Paris et Nice, et cela continue d'augmenter. Je précise que tout ceci est inodore, incolore et parfaitement sûr.

On pense que c'est, à court terme, la solution pour satisfaire les objectifs d'incorporation des biocarburants à l'horizon 2025-2030.

La deuxième filière très vertueuse sur le plan écologique est celle recourant aux déchets agricoles et forestiers. On l'a vu notamment à Venette, dans l'Oise, et ailleurs. Ce sont des investissements assez lourds, car il s'agit d'usines de traitement chimique, mais c'est une très bonne chose pour la reconquête de nos territoires.

Il faut également compter sur les carburants synthétiques autour de l'hydrogène. Aujourd'hui, le coût triple pour les carburants à base d'huile usagée. Il est multiplié par cinq pour les carburants issus de la biomasse et par dix pour les carburants synthétiques. L'enjeu réside donc dans la massification de la production et, à l'échelle de l'Union, il faut faire appel à un soutien public conséquent pour parvenir à des prix de marché acceptables pour les usagers.

M. Jacques Fernique. – Le contrat triennal « Strasbourg, capitale européenne » cible l'objectif d'un ancrage fort de Strasbourg au réseau allemand et souhaite faire de Strasbourg une gare pivot bien intégrée au réseau des *Intercity-Express* (ICE), avec une connexion à Offenburg, pour relier ensuite Francfort et Karlsruhe. Strasbourg est en effet à proximité de quatre des neuf corridors européens.

Or, on ne sent pas bien la détermination réelle de la SNCF et du Gouvernement pour engager cette mutation. Certes, le train de nuit Paris-Vienne va être bientôt inauguré, mais on est encore loin de ce qui était prévu.

Les échanges récents de la SNCF avec les élus locaux sont plutôt décevants. On ne voit aucune stratégie se construire, alors que la Deutsche Bank et les Autrichiens paraissent beaucoup plus impliqués en matière de corridors européens et de trains de nuit, et l'engagement de l'État sur une connexion entre Strasbourg et l'aéroport de Francfort n'a par exemple pas progressé à ce stade.

Pour les trains du quotidien, l'Eurométropole « met le paquet » avec le Grand Est sur le projet de réseau Express métropolitain, qui est confronté à au moins trois difficultés, dont la nécessité de réhabiliter la ligne Strasbourg-Schiltigheim-Lauterbourg. C'est le maillon faible de notre étoile ferroviaire. Aujourd'hui, cet axe n'est pas en mesure de supporter un trafic supplémentaire.

Le deuxième problème vient de l'adaptation nécessaire de la gare à une augmentation du nombre des usagers quotidiens, qui va être de l'ordre de 30 % à 40 %.

Enfin, le troisième problème réside dans le coût de développement du trafic, avec des perspectives peu engageantes du côté des péages ferroviaires. Le président de la région Grand Est, monsieur Rottner, et les élus de Strasbourg viennent d'écrire leurs inquiétudes à ce sujet.

Quels engagements vont être pris sur ce dossier qui comporte de forts enjeux ? Comment le Gouvernement compte-t-il soutenir la politique ferroviaire de Strasbourg ?

Mme Angèle Prévile. – Je souhaite vous interroger sur l'ouverture à la concurrence et les acteurs qui se positionnent. On le sait, la transition énergétique appelle à la décarbonation du volet transports, notre électricité

étant déjà décarbonée. Il faut donc agir et doubler le fret ferroviaire en passant de 9 % à 18 %. On est encore loin du compte !

Certains acteurs, comme des sociétés coopératives et participatives (SCOP) se lancent dans le fret ferroviaire. Y a-t-il des possibilités d'accompagnement de ces acteurs courageux qui se lancent dans cette aventure, par exemple par le biais du plan de relance ?

Qu'en est-il par ailleurs de la ligne Paris-Orléans-Lyon-Toulouse (POLT) ? Le département du Lot va se trouver bien trop éloigné de l'accès à cette ligne et s'inquiète du fait que les trains ne doivent pas s'arrêter à Brive. Le Lot ne sera pas relié directement à la LGV, alors que cette ligne est très importante pour ce département. Pouvez-vous confirmer l'investissement de l'État à ce sujet ?

M. Bruno Belin. – Je suis convaincu que le XXI^e siècle ne pourra se passer d'aviation. C'est à l'Europe, comme elle le fait en matière d'espace, de s'affirmer pour ne pas abandonner ce marché et celui de la formation à la Chine et au Moyen-Orient.

Je considère que les aéroports sont des sources de liberté pour les territoires et qu'ils peuvent être utiles. Si l'on veut que l'aviation civile ait un avenir et que les territoires soient desservis, il faut en donner les moyens aux aéroports.

Par ailleurs, qu'en est-il des nouvelles mesures biométriques qui doivent être prises aux frontières (EES) ? Ceci va rallonger le temps d'attente des passagers, qu'on estime à une heure et demie en période de pointe, et va aussi poser un problème de coût – 5 millions d'euros pour ADP. La question est simple : qui va payer, le contribuable ou le passager, alors qu'il s'agit d'une compétence régaliennne de l'État, celle de sécurité ?

Enfin, quand les travaux sur l'axe à deux fois deux voies de la RN 147, qui nous est chère à tous les deux, vont-ils commencer ?

M. Guillaume Chevrollier. – Il faut investir afin de tenir les objectifs de décarbonation de notre économie. Vous voulez le faire dans le ferroviaire, et je souligne l'importance d'investir pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, qui en a bien besoin.

Il faut aussi, vous l'avez dit, se mobiliser pour relancer le fret. Dans la région des Pays de la Loire et dans le département de la Mayenne, nous avons un potentiel en matière de fret et besoin d'un accompagnement de l'État pour développer nos bases multimodales.

Par ailleurs, nous bénéficions d'une ligne à grande vitesse vers la Bretagne, qui passe par le beau département de la Mayenne. Actuellement, des discussions ont lieu autour des conventions de desserte ferroviaire. La SNCF ne nous garantit pas aujourd'hui de maintenir notre niveau de desserte actuelle. Il faut avoir au moins huit allers-retours de la préfecture du département vers la capitale. C'est important pour l'attractivité de notre

territoire et pour accueillir de nouvelles populations de travailleurs dans nos départements.

Les collectivités locales sont mobilisées pour maintenir ce niveau de desserte. Quel soutien votre Gouvernement peut-il apporter dans ce combat ?

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – Monsieur le ministre, vous n’avez répondu que très partiellement à un certain nombre de mes questions.

Je vous ai interrogé sur l’aide au verdissement du parc de véhicules légers. Des programmes vont évoluer en 2022 ; nous sommes au milieu du gué, et on ne sait pas du tout où l’on va, à l’heure où on lance les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Il en va de même pour le vélo. J’ai souligné tout à l’heure l’engagement de l’État, mais pour poursuivre le rythme de cette belle révolution, ne faut-il pas augmenter le fonds qui lui est dédié ?

Concernant les sociétés de concessions autoroutières, si j’analyse votre réponse, il ne va rien se passer d’ici la fin du quinquennat. Or, mon collègue Philippe Tabarot a souligné tout à l’heure l’attitude des sociétés de concessions autoroutières vis-à-vis de l’Afitf, qui refusent de s’acquitter de la contribution volontaire exceptionnelle et toutes les questions restent posées sur le bon état du patrimoine. Cela ne me satisfait donc pas pleinement.

Concernant les TET, vous m’avez répondu à propos du train de nuit et de l’idée de créer une ROSCO de dimension européenne face à la problématique de l’offre en matériel roulant, mais une nouvelle convention sur les Intercités est en cours de finalisation avec Voyageurs. Allez-vous inscrire de nouvelles lignes TET à ce programme ?

Par ailleurs, concernant le financement des nouvelles LGV annoncées par le Président de la République, s’oriente-t-on vers un financement de type Lisea Tours-Bordeaux, qui coûte 30 % plus cher que les autres LGV en termes de sillons, ou avez-vous en tête un autre mode de financement de la part de l’État ?

Enfin, qu’en est-il de l’indemnité versée à Vinci pour l’arrêt de Notre-Dame des Landes ? Dans les couloirs, on parle de 10 milliards d’euros.

M. Hervé Gillé. – Sur la LGV Bordeaux-Toulouse, le Premier ministre a bousculé le calendrier initialement prévu dans le cadre de la loi LOM et la prise de décision politique, cette dernière devant intervenir rapidement afin qu’une ordonnance soit signée en mars pour lancer le programme.

L’État s’engage aujourd’hui à hauteur de 4,1 milliards d’euros. Comment ceux-ci sont-ils inscrits ?

Le programme s'élève à 14,3 milliards d'euros à l'horizon 2030. La part de l'État de 40 % de ce montant représente donc 5,72 % milliards d'euros. Or, cette somme prévue de 4,1 milliards d'euros est-elle à rapporter aux 5,72 % milliards ? Le plan de financement s'établit à hauteur de 40 % pour l'État, 40 % pour les collectivités locales et territoriales et 20 % pour l'Europe. Pourquoi ce différentiel entre les deux sommes ?

On espère aujourd'hui 20 % concernant le financement européen de la ligne Bordeaux-Dax via l'Espagne - même si le problème du fameux bouchon du Pays basque n'est toujours pas résolu. La négociation est lancée, mais elle n'a toujours pas abouti. Avez-vous des éléments à ce sujet ?

Il existe une pression très forte sur les collectivités locales et territoriales. Or un certain nombre d'entre elles ont déjà fait savoir que, compte tenu des financements qui sont appelés, elles ne pourront pas suivre. Que se passerait-il par rapport au calendrier si tel était le cas ?

Mme Martine Filleul. - Ma première question concerne la suppression de postes chez VNF, alors que beaucoup d'argent a été consacré pour rénover les 6 700 kilomètres de voies navigables. Toutefois, l'automatisation des écluses n'est toujours pas réalisée, et la suppression des postes empêche le fonctionnement normal de nos voies navigables. Ma seconde question concerne les ports. La mission d'information réalisée par notre commission a mis l'accent sur les investissements nécessaires pour les remettre au centre de notre économie.

Certes, 175 millions d'euros ont été consacrés à leur verdissement mais, dans le budget 2022, seuls 100 millions d'euros leur sont destinés. Des investissements pérennes réguliers et importants sont nécessaires pour changer la situation. Je crains qu'on ait eu à faire, au travers du plan de relance, à un « *one shot* » qui ne perdure pas dans les années à venir.

M. Ronan Dantec. - Nous allons demander aux contribuables, pour financer le tronçon Bordeaux-Toulouse, de participer directement, en plus des impôts qu'ils versent déjà aux collectivités, à travers une taxe spéciale d'équipement (TSE) votée le 10 novembre dernier.

Or, on ne sait pas grand-chose de cette TSE. Pourriez-vous nous communiquer les études préalables lancées par Carole Delga, présidente de région et maire de Toulouse ? La TSE ne porte-t-elle que sur ce tronçon ou va-t-elle aussi concerner le tronçon vers Montpellier ? Une deuxième taxe sur les bureaux est par ailleurs prévue. Il y a donc là un énorme problème de financement.

Par ailleurs, pourrait-on avoir une étude portant non pas simplement sur les coûts des alternatives, mais aussi sur la capacité de ces alternatives sur le plan quantitatif ? Je veux bien qu'on roule à l'huile de friture, mais il nous restera en tout une dizaine de vols à l'échelle européenne. Cela ne suffira pas, pas plus que la biomasse. Quant à l'huile de palme, il faudrait raser l'Indonésie et, pour ce qui est de l'hydrogène,

construire on ne sait combien de réacteurs. Est-ce que l'État pourrait compléter les chiffres que vous avez évoqués par une étude sur la capacité de fournir quantitativement ces alternatives ? Ce n'est pas qu'une question de coût, c'est une question technique quantitative.

Enfin, pouvez-vous nous confirmer que la France va soutenir fermement l'Union européenne concernant l'ETS européen pour l'aviation, ce qui amènera une taxation du carbone autour de 100 euros à terme, et qu'elle n'abdiquera pas devant le système Corsia dont l'objectif est que cette taxation ne dépasse pas quelques dizaines de centimes – ou quelques dollars.

M. Frédéric Marchand. – Je voudrais revenir sur la question des alternatives aux carburants et sur la motorisation, non pour parler d'aviation, mais de voitures et de transport routier.

Dans le cadre de la préparation du PLF 2022, j'ai, s'agissant du programme 190 « Enseignement supérieur », entendu quelques-uns des acteurs les plus performants dans le domaine de la recherche française. Nous avons un écosystème de recherche sur les énergies, les carburants et les mobilités assez remarquable, puisque trois des organismes auditionnés sont parmi les dix premiers dans le classement mondial.

Quel est votre avis sur les dernières pistes suivies par l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (IFPEN) s'agissant du rétrofit qui permettrait, par l'incorporation d'un boîtier électronique à la fois sur des voitures particulières, mais aussi sur des camions, de basculer de la motorisation thermique à l'hydrogène avec quelques aménagements à moindre coût par rapport à ce qui avait été annoncé ? Le rétrofit fait-il partie des pistes qui sont suivies ? Ces organismes pourront-ils bénéficier d'un soutien tout à fait mérité ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. – S'agissant des questions de monsieur Fernique sur le rail et Strasbourg, une étude est en cours pour achever le schéma directeur du réseau express métropolitain. Au-delà de la quatrième voie déjà réalisée, des voies nouvelles en gare sont envisagées. Cela permettra, dès 2023, de doubler l'offre. S'agissant de la ligne Strasbourg-Aéroport de Francfort, j'ai obtenu il y a quelques mois de mon homologue allemand son inscription dans la liste des ICE, ce qui n'était pas tout à fait gagné.

Pour ce qui est des coûts des péages, nous avons d'ores et déjà mis en place la modulation tarifaire à la demande du président de région pour la période 2021-2023. L'objectif est de trouver une logique vertueuse.

J'ai déjà répondu à la question de madame Filleul sur le report modal en disant que les investissements consentis dans les ports s'élevaient à 140 millions d'euros pour les aménager ou permettre l'intermodalité avec le mode ferroviaire.

Quant aux sociétés à statut associatif, nous avons signé l'agrément de Railcoop en tant qu'entreprise ferroviaire. Nous sommes favorables à un amendement destiné à permettre aux collectivités qui le souhaitent de monter au capital de ces sociétés à statut particulier, ce qui n'est pas possible aujourd'hui.

S'agissant de POLT, je confirme les engagements de l'État. Nous sommes à 2,4 milliards pour la partie plateforme, soit 1,6 milliards d'euros de régénération et 350 millions d'euros de modernisation. Le matériel roulant arrivera d'ici fin 2023. Il aura vocation à se déployer entre fin 2023 et 2026, pour un montant de 450 millions d'euros.

Je partage tout ce qu'a dit le sénateur Belin sur le rôle de l'aviation comme industrie d'excellence et outil d'aménagement du territoire. S'agissant de l'EES, nous avons mené avec le ministre de l'intérieur une étude pour voir comment mettre en place ce système sans perdre trop de temps. Les premières études ne sont pas satisfaisantes en termes de délais. Nous allons voir, avec les aéroports, comment minimiser les temps d'attente.

Sur l'investissement, nous avons précisé aux différents aéroports, notamment ceux de la plaque parisienne, que l'État allait investir plusieurs dizaines de millions d'euros dans l'acquisition des kiosques de préenregistrement.

En parallèle, nous discutons avec Bruxelles du report de la date de mise en œuvre, de manière à être prêt au bon moment pour permettre une fluidité compatible avec les différents objectifs poursuivis, notamment celui de l'attractivité pour ceux qui empruntent les aéroports parisiens et français.

S'agissant de la RN 147, on parle de deux choses différentes. Des travaux ont été engagés au titre de conventions et de différents CPER. J'ai eu l'occasion de lancer une série de travaux sur les créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac il y a quelque temps. Le bouclage financier de la déviation de Lussac-lès-Châteaux est terminé. On a, d'une manière générale, très largement engagé une discussion sur l'aménagement de l'axe Sud-Est de Poitiers autour de la déviation de Mignaloux. Ceci nous permettra de l'inclure dans la contractualisation post-2022.

Un autre projet concerne le passage à un axe autoroutier à deux fois deux voies, sur lequel nous avons avancé ces derniers mois. Nous sommes en capacité de lancer à présent une concertation avec garant en janvier 2022, de manière à recueillir l'avis du public sur les différentes options qui ont été techniquement définies pour se doter d'une autoroute, à péage ou non, sur l'axe entre Limoges et Poitiers.

S'agissant de la question de monsieur Chevrollier concernant la desserte de la LGV traversant la Mayenne, on pourra, le cas échéant, faire office de médiateur entre la région et la SNCF, comme on le fait souvent, de manière à maintenir les capacités de cadencement et la qualité de l'offre.

Concernant les questions de monsieur Jacquin sur les aides aux véhicules électriques, j'ai cité les primes et les bonus. J'aurais peut-être dû commencer par le nombre de bornes déployées. Nous sommes à 800 000 bornes tous azimuts. À la fin de l'année, nous serons à un million, avec 50 000 bornes ouvertes au public.

Nous avons co-investi aux côtés des concessions à contrat constant pour développer sur les grands axes, à hauteur de 500 millions d'euros, des bornes électriques de puissance importante. On aura couvert d'ici la fin de l'année 50 % des aires de service et, d'ici fin 2022, 100 % de celles-ci. Cela permet de résoudre le sujet de l'itinérance.

Reste à déterminer comment organiser la recharge sur la voie publique - puissances installées, *hub* de recharge de puissance importante, ce qui est ma préconisation. Ceci est financé au travers du programme Advenir, comme pour les copropriétés, alors que le plan de relance traite du financement des bornes sur les grands axes.

Ce sujet est devant nous. On a aujourd'hui 600 000 véhicules électrifiés, dont 400 000 véhicules électriques purs. On en aura, d'après les prévisions, 3 millions d'ici 2025, 10 millions en 2030 et 21 millions en 2035.

Concernant la LGV, le chiffre de 14 milliards d'euros que vous évoquiez, monsieur le sénateur, inclut le Bordeaux-Dax, soit 10,2 milliards d'euros pour le Grand Paris Seine Ouest (GPSO) *stricto sensu*. C'est donc bien 4,1 milliards d'euros pour la part État pour le financement de la LGV Bordeaux/Toulouse, qui est confirmé et inscrit dans la trajectoire de la LOM, en excluant le Bordeaux-Dax qui sera dans la prochaine programmation d'investissement.

Monsieur Dantec, la TSE est une demande de la région. Ce sont 24 millions d'euros par an qui viennent se défalquer de la contribution de la région. L'Occitanie ne s'est pas encore prononcée concernant Montpellier-Perpignan mais, en l'état, ces 24 millions d'euros par an sont dédiés au GPSO.

Le bouclage du financement, notamment la taxe sur les bureaux, est réalisé sous l'égide du préfet, avec la volonté politique de toutes les parties de conclure positivement.

S'agissant de la décarbonation de l'aviation et de ses alternatives, Corsia constitue un cadre international qui traite de la compensation. Quand on cumule l'ensemble des actions de décarbonation - optimisation des trajectoires, nouvelles générations d'avions, recours à des carburants alternatifs au kérosène - on a besoin, pour tenir le net zéro en 2050, d'une partie de cette compensation. Elle est, suivant les scénarios, entre 9 % et 15 %. Le mécanisme Corsia le permet.

Les ETS sont quant à eux des systèmes de quotas. Nous cherchons à articuler l'ETS aviation avec Corsia. Nous sommes extrêmement clairs

depuis le début : nous voulons éviter les effets d'éviction et que les Chinois ou de grands blocs n'arrêtent tout parce que notre système est mal articulé.

La compensation pèse sur le coût pour les opérateurs aériens, même si le prix à la tonne est faible aujourd'hui, tout comme le TSE et les carburants alternatifs au kérosène, dont le chiffre est multiplié par un facteur de trois à dix, les choses devant bien entendu s'améliorer avec la massification de la production. Certains, par ailleurs, préconisent une taxation du kérosène à l'échelle de l'Union européenne.

Le coût de la décarbonation supporté par le transport aérien est donc extrêmement élevé. Le surcoût des alternatifs au kérosène représente 60 % en plus sur le prix du billet. Les biocarburants seront à ce stade la solution pérenne pour les avions long-courriers, pour lesquels les alternatives technologiques comme les avions hybridés ou à hydrogène ne seront pas tout de suite disponibles.

Enfin, s'agissant de la question de Frédéric Marchand sur le rétrofit, j'ai déjà eu l'occasion de dire que les solutions proposées par l'institut que vous évoquez étaient techniquement pertinentes. Nous avons confirmé qu'elles étaient éligibles à la prime à la conversion pour aider à son déploiement, et que le rétrofit constituait une bonne solution de transition.

On constate un très grand mouvement en faveur de l'électrification pour la mobilité légère et du recours à l'hydrogène pour la mobilité lourde, mais ce que vous dites sur le rétrofit est tout à fait vrai. Le Gouvernement l'encourage.

M. Jean-François Longeot, président. – Monsieur le ministre, merci pour ces échanges intéressants et fructueux.

Examen en commission
(Mercredi 17 novembre 2021)

Réunie le mercredi 17 novembre 2021, la commission a examiné le rapport pour avis sur la mission « Écologie, développement et mobilité durables » - Crédits « Transports aériens » du projet de loi de finances pour 2022.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis. - J'ai le plaisir de vous présenter, pour la deuxième année consécutive, l'avis « Transports aériens », portant principalement sur les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

En préambule, au moment où 255 Airbus viennent d'être commandés à notre fleuron industriel aéronautique, il convient de rappeler que la France est un des deux seuls pays au monde à pouvoir exercer un pouvoir de marché sur la moitié de la flotte mondiale et la faire évoluer vers une « mobilité verte en altitude ». Cela lui permet et même lui impose, au-delà des discours, d'agir positivement pour la planète en réussissant la décarbonation de l'aérien ou plus précisément, comme disent les ingénieurs d'Airbus, sa « défossilisation » - puisque, par exemple, les biocarburants recyclent le carbone présent dans les plantes ou les arbres. Le soutien et la déstigmatisation équitable de l'aérien sont donc un des socles de la capacité de notre pays à préserver sa souveraineté, ses emplois industriels haut de gamme, à financer sa dette - et donc ses « fins de mois » - ainsi que ses investissements de décarbonation, tout en diffusant des innovations climatiquement bénéfiques à d'autres secteurs et d'autres continents.

Je commence donc pas les crédits du budget annexe.

On nous propose, pour 2022, un total de 2,4 milliards d'euros de dépenses avec une masse salariale de 1,2 milliard d'euros pour un effectif de 10 000 personnes. Les 5 % de hausse correspondent à l'augmentation des remboursements d'emprunts.

- Les recettes, prévues en hausse, sont encore lourdement affectées par la baisse du trafic sur lequel elles sont indexées. 1,67 milliard d'euros de recettes seraient encaissées en 2022 dont 1,33 milliard d'euros de prestations de contrôle aérien - à quoi s'ajoutent 330 millions d'euros de taxe de l'aviation civile. Par rapport à 2021, l'augmentation serait de 480 millions d'euros (+ 38 %), ce qui découle d'une vision assez optimiste de la reprise du trafic aérien.

- Pour couvrir le déficit, il est prévu en 2022 d'emprunter 710 millions d'euros. Cette évolution va dans le bon sens au regard de l'endettement supplémentaire qui s'ajoute aux 1,26 milliard d'euros pour

2021 et 1,25 milliard d'euros en 2020. La dette totale du budget annexe atteint 3,3 milliards d'euros.

On a ici une conséquence mécanique de l'effondrement du trafic aérien qui a représenté, par rapport à celui de 2019, 30 % en 2020, près de 40 % en 2021, avec une prévision de 70 % pour 2022, selon la DGAC.

Les espoirs de rééquilibrage du budget reposent sur des prévisions de trafic dont les composantes - tourisme, voyage d'affaires et fret - évoluent différemment.

Selon le scénario médian d'Eurocontrol, l'année 2022 permettrait de revenir à 67 % du niveau atteint en 2019. Les 100 % du trafic aérien, correspondant aux 4 milliards de passagers de 2019, pourraient être à nouveau atteints entre 2024 et 2027 voire 2029. Trois tendances se dessinent principalement :

- des signaux encouragements, un frémissement en ce qui concerne les voyages privés ;

- une plus grande incertitude sur la reprise des voyages d'affaires qui génèrent des marges assez élevées pour les compagnies aériennes ;

- une croissance du fret aérien compte tenu de la situation de paralysie du transport maritime, engorgé et de l'explosion du E-commerce.

Outre l'enveloppe de ce budget annexe (2,4 milliards d'euros), de forts soutiens publics ont jusqu'ici permis au secteur aérien de traverser la crise la plus aiguë de son histoire.

Le Gouvernement évalue à 5,5 milliards le total des pertes des 17 compagnies aériennes de notre pays en 2020 mais aucune n'a été contrainte à déposer son bilan, à la différence, par exemple, de l'entreprise publique italienne Alitalia.

Air France a enregistré des pertes supérieures à ses concurrents en raison de la relative faiblesse de sa flotte d'avions-cargo destinés au fret mais son activité a été soutenue par la poursuite de certains vols entre l'hexagone et les outre-mer. Au-delà des dispositifs généraux de compensation, l'État français a, en 2020, accordé un soutien de 7 milliards d'euros à Air France, en garantie et en prêt, l'aide apportée à KLM par le Gouvernement néerlandais ayant été comparable. Puis, en 2021, confronté aux fonds propres négatifs d'Air France, l'État, avec 1 milliard d'euros est abondé le capital du Groupe au niveau de 28 %, sans toutefois atteindre le seuil de déclenchement d'une OPA obligatoire. L'État a aussi converti en quasi fonds propres le prêt d'actionnaire de 3 milliards d'euros accordé en 2020.

En contrepartie de cette recapitalisation, la commission européenne a imposé à Air France de rendre 18 créneaux quotidiens de décollage ou atterrissage à une autre compagnie aérienne. Les auditions que j'ai conduites

ont mis en lumière que cette compensation avait affaibli la compétitivité d'Air France en confortant ses concurrents.

J'en viens à mon second axe qui vous propose de soutenir une décarbonation efficace du transport aérien et de faire un point de situation en ce qui concerne la lutte contre les nuisances sonores aériennes.

Alors que de nombreux secteurs économiques ont amorcé leur transition écologique, de manière à inscrire leur développement en conformité avec les objectifs climatiques que s'est fixé notre pays, le transport aérien a tardé à entreprendre son verdissement. Si ses perspectives de croissance sont pour l'heure remises en cause, il est cependant probable que le transport aérien retrouvera - à plus ou moins long terme, selon l'évolution de la situation sanitaire - le chemin d'un développement soutenu. Les initiatives tendant à verdir le transport aérien doivent donc être poursuivies et accrues pour assurer le respect de nos engagements climatiques.

Dans l'immédiat, la décarbonation de l'aérien passe par des économies de consommation des nouveaux appareils et l'incorporation de biocarburants.

Ces leviers ont leurs limites :

- d'une part, comme l'ont précisé les constructeurs aéronautiques entendus, alors que chaque nouvelle génération d'avion permettait traditionnellement une réduction de 15 % de la consommation de carburant, l'amélioration de l'efficacité énergétique des appareils devrait être multipliée par deux et plus pour contrebalancer les projections haussières de trafic envisagées avant la crise sanitaire ;

- ensuite, le coût des biocarburants ou des carburants de synthèse est aujourd'hui quatre à dix fois plus élevé que celui du kérosène.

Quant à l'avion à hydrogène, dont le rayon d'action se limitera probablement au court / moyen-courrier, il ne se profile qu'à l'horizon 2030-2035. Au-delà même de la problématique de la fabrication d'hydrogène liquide, le défi technologique est considérable. Pour en donner un simple aperçu, les ingénieurs d'Ariane 5 rappellent le volume considérable du réservoir : celui-ci représente les deux tiers de la hauteur du lanceur Ariane alors que le moteur de la fusée fonctionne 10 minutes. Le Gouvernement souhaite donc une mise en circulation vers 2030 tandis que les experts maintiennent plutôt l'échéance 2035.

Si elles doivent continuer à être soutenues par les pouvoirs publics, ces solutions technologiques ne suffiront donc pas, à elles seules, à relever le défi climatique posé au secteur et devront être prolongées par une régulation environnementale plus affirmée.

De premiers jalons ont certes été posés par la loi « Climat et résilience ». Ces dispositions devront nécessairement être prolongées par un

approfondissement de la régulation européenne et internationale qui passera notamment par :

- une suppression progressive des quotas gratuits dont bénéficie le secteur depuis son intégration au système des quotas européens en 2012 ;

- un renforcement de CORSIA, mécanisme de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, adopté en 2016, entrant progressivement en vigueur dès 2021. La COP26, qui vient de se clore à Glasgow, n'a malheureusement pas abouti à un relèvement de l'ambition du mécanisme, comme l'avait envisagé la présidence britannique. L'Union européenne devra en conséquence s'interroger sur la pertinence d'un renforcement du marché ETS, par une intégration des vols internationaux extra-européens, exclus du mécanisme en application de la décision « stop the clock » de 2012.

Je terminerai enfin par la problématique des nuisances sonores aériennes, à laquelle je suis très sensible.

Il est regrettable que l'Autorité de contrôle de ces nuisances (l'Acnusa) subisse une baisse de ses effectifs le PLF pour 2022 les limite à 11, contre 12 actuellement.

Dans le prolongement des remarques formulées l'année dernière lors de l'examen budgétaire, on ne peut que déplorer l'absence de compensation des pertes de taxe sur les nuisances sonores aériennes assise sur le décollage des aéronefs dont la masse au décollage excède 2 tonnes. Pour 2020 et 2021, les pertes de recettes sont estimées par la DGAC à environ 60 millions d'euros, soit plus d'une année de recettes - cette taxe étant plafonnée à 55 millions d'euros par an depuis 2016. En ajoutant le manque à gagner prévu pour 2022, le déficit sur trois ans atteindrait 82 millions d'euros. En conséquence, dans le périmètre des plans de gêne sonore qui concernent 3 millions d'habitants, un certain nombre de dossiers d'insonorisation sont prêts, en particulier dans des hôpitaux ou dans des logements sociaux, mais ne peuvent pas être financés. Je vous proposerai donc, comme l'année passée, un amendement afin que l'État compense la perte des recettes de TSNA pour les années 2020, 2021 et 2022, à hauteur de 82 millions d'euros.

Je vous propose d'émettre un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports aériens, sous réserve de l'adoption de l'amendement que je vous ai présenté.

Je souligne enfin le sentiment général d'inquiétude qui s'est manifesté au cours des auditions, ce qui témoigne des difficultés qu'affrontent les acteurs du transport aérien, à l'exception des représentants des constructeurs d'avions qui ont été plus optimistes.

M. Gilbert-Luc Devinaz. - En premier lieu, je partage les préoccupations qui ont été exprimées à propos de l'impact des nuisances sonores sur la santé et la quiétude des riverains de nos aéroports.

En ce qui concerne la situation générale du secteur, personne ne peut nier les difficultés liées à la pandémie. Des aides publiques ont permis à nos compagnies aériennes de passer le cap, mais on doit s'attendre à des conséquences industrielles qui ne seront pas neutres pour la France. L'augmentation des redevances de navigation aérienne ne va pas faciliter un retour du trafic au niveau de 2019 dès 2024 : je ne suis pas persuadé qu'il se produise et la rapporteure a souligné l'incertitude de cet espoir de rétablissement, surtout pour les voyages professionnels ou même universitaires. Je me demande surtout s'il est souhaitable. J'ai aussi noté la réduction de la voilure des recrutements de futurs contrôleurs aériens à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC). Vous avez également évoqué la COP 26 : sans entrer dans l'analyse de ses résultats, l'urgence climatique s'impose tout comme la nécessité d'y répondre.

En même temps, au tout récent salon de Dubaï, le secteur semble renouer avec une certaine euphorie en envisageant de multiplier par cinq, d'ici 2040, le nombre d'habitants de la planète qui vont pouvoir prendre l'avion, en tablant sur la possibilité d'utiliser les nouveaux carburants que vous avez évoqués, mais qui ne seront pas opérationnels avant 2030- 2035.

J'ai donc l'impression que nous vivons une période antagoniste entre ce qui se dit à Glasgow et du côté de Dubaï, même si je suis conscient que, pour se rendre à la COP 26, plus de 400 avions ont été utilisés ! Tout compte fait le moment n'est-il pas venu de prendre le virage de la sobriété dans le secteur aérien ? Cela va se faire dans les entreprises - j'en ai rencontré un certain nombre qui envisagent sérieusement une réduction des voyages d'affaires - et il en va de même pour les Universités ou la recherche. D'où la question de savoir dans quelle mesure le Gouvernement est prêt à accompagner le secteur dans ce sens restrictif.

M. Ronan Dantec. - Merci à la rapporteure, qui nous a apporté beaucoup d'éléments d'informations et je rejoins pleinement les propos de Gilbert Devinaz : on ne va pas pouvoir faire cohabiter deux discours en même temps et le secteur aérien risque de pâtir des propos contradictoires que tiennent ses diverses composantes. Notre responsabilité politique sera, à un moment donné, de trancher et je ne crois pas un instant que le transport aérien européen - au niveau mondial, c'est une autre affaire - va pouvoir retrouver des seuils ou des niveaux de croissance d'avant crise. Ce n'est pas possible, sans quoi l'Europe ne tiendrait pas ses engagements de réduction de CO₂ et aussi parce qu'il n'y a quasiment aucune perspective industrielle consistante. Cette « fable » technologique, portée par une partie du secteur aérien risque de lui porter tort et j'ajoute qu'avant de passer du prototype à la production en série, il va se passer beaucoup de temps. Par ailleurs, s'agissant des biocarburants, si on fait, par exemple, un simple calcul sur les

surfaces qui seraient nécessaires pour produire de l'huile de palme, ça ne marche pas non plus : il faut le souligner. Je suis assez vif dans mes propos car je pense que tout cet affichage joue contre le secteur aérien. Celui-ci incarne, au niveau international, les contradictions de nos sociétés face à la gravité du risque climatique et c'est donc sur l'aérien qu'une grande partie de la contestation risque de se diriger. Seul un discours clair lui permettrait de s'en sortir, et pour l'instant ce n'est pas le cas. Vous avez bien dressé le panorama de toutes les stratégies qui sont présentées mais elles sont contradictoires.

Notre responsabilité politique est de sortir de la contradiction, d'abord en assumant la nécessité du transport aérien et le fait qu'il va rester émetteur de gaz à effet de serre parce qu'il n'y a pas d'alternative technologique possible dans les vingt à trente prochaines années. Nous devons ensuite faire en sorte que l'aérien compense ses émissions alors qu'il cumule un nombre inimaginable d'exonérations fiscales et sociales, ce qui aboutit à un *dumping* de l'État contre l'environnement et contre le ferroviaire.

Il faut donc partir de l'idée qu'une partie du transport aérien européen va rebasculer sur le rail et redimensionner les investissements sur le ferroviaire pour le rendre plus compétitif. De plus, le prix du billet d'avion doit absolument augmenter pour refléter la réalité de ses coûts. Or on voit bien, par exemple, que le dirigeant d'Air France Benjamin Smith se bat féroce­ment contre toutes les taxes et finalement contre le fait que le transport aérien puisse être traité comme les autres, en semblant se baser sur l'idée que le secteur doit continuer de se développer. Nous devons, au contraire, accompagner le fait que l'aérien ne retrouvera pas son niveau d'avant crise et, d'ailleurs, cela facilitera la gestion des aéroports. Par exemple, à Nantes, il y a quinze ou vingt ans, j'étais seul à défendre l'interdiction des vols de nuit contre tous les représentants des milieux économiques tandis qu'aujourd'hui le consensus a été réuni : il n'y aura plus de vol de nuit à Nantes. Cela va se généraliser à l'ensemble des aéroports et on gèrera ainsi le coût social que représente le bruit pour la santé.

Au niveau européen, la position est assez claire pour préférer au système de compensation CORSIA - qui est une façade - le mécanisme communautaire de plafonnement des quotas de CO₂ qui portera la tonne de CO₂ entre 50 et 100 euros contre quelques euros dans le CORSIA. À partir de là, le transport aérien sera plus cher, ce qui encouragera le basculement sur le rail.

Contrairement aux apparences, ce n'est pas nécessairement une mauvaise nouvelle pour Airbus parce que cela incitera au renouvellement des flottes plus économes en carburant.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis. - Je rejoins la logique générale de vos analyses tout en faisant observer que sur mon territoire, à 150 km de Paris, on ne dispose toujours pas d'une ligne ferroviaire

électrifiée, ce qui montre la nécessité de progresser dans tous les secteurs. Par ailleurs, un certain nombre de petits aéroports risquent de devoir fermer : notre devoir immédiat, face à une telle situation, est aussi de protéger le secteur aérien. Je souligne également que les constructeurs aéronautiques sont réellement et pleinement mobilisés pour amplifier les économies de carburants et la décarbonation des flottes. Dans la situation actuelle qui est très difficile pour l'aérien, on ne peut pas se contenter de préconiser le basculement vers le ferroviaire. N'oublions pas non plus qu'au niveau mondial, deux tiers des commandes d'avions émanent des pays émergents : il est donc souhaitable que nos constructeurs d'avions, fleuron industriel de la France, puissent y répondre en livrant des appareils de plus en plus sobres.

M. Bruno Belin. – Je tiens à formuler des propos différents de mes collègues Gilbert-Luc Devinaz et Roland Dantec. En matière de transport, il y a les croyants et les pratiquants, dont je fais partie, et il y a aussi les non-croyants mais qui sont tout de même pratiquants, comme en témoigne par exemple le nombre considérable d'avions mobilisés pour se rendre à la COP26 de Glasgow.

Il y a surtout des avancées technologiques qu'on ne peut pas nier.

J'entends Ronan Dantec, je parie que dans 20 ans on n'aura guère avancé, mais qui sait où nous serons dans 20 ans... Le Président Longeot a raison : soyons optimistes !

Le premier vol long-courrier avec un avion utilisant uniquement du carburant aérien durable a été effectué entre Paris et Montréal. Telle est la réalité qu'on ne peut pas nier : personne ne sait si ce processus sera généralisé dans 5, 10 ou 20 ans mais on ne peut pas s'opposer à cette évolution vers la sobriété ; c'est comme si on était allé contre le chemin de fer au XIX^{ème} siècle...et je ne vois pas ceux qui tambourinent contre l'aviation s'engager solennellement à ne plus prendre l'avion.

La rapporteure a évoqué à juste titre le cas des petits aéroports et je souligne qu'ils ont été très utiles pendant la crise sanitaire : j'ai participé à la première évacuation sanitaire avec ma collègue du Haut-Rhin pour sauver des vies. Les dons et transplantations d'organes dépendent également souvent de la mise en œuvre de moyens d'aviation civile.

Arrêtons d'opposer l'avion et le train et aussi de parler de *dumping* fiscal d'Air France car si on alourdit les prélèvements, nous savons très bien qu'il faudra augmenter les allocations, au-delà des 7 milliards de soutien qui ont sauvé cette compagnie.

Sachons exactement de quoi nous parlons : par exemple, les seuls vols restants qui ont été arrêtés à Nantes étaient ceux de la Poste. Juste une dernière remarque pour prolonger les propos de la rapporteure sur le sujet essentiel pour la santé des nuisances sonores : il faudrait prévoir des avantages fiscaux pour les personnes qui réalisent des travaux afin de

s'installer à proximité des aéroports et pour les collectivités qui implantent ou gèrent des écoles ainsi que des maisons de santé.

M. Gérard Lahellec. - À mon tour de rendre hommage à la rapporteure pour l'exhaustivité et la différenciation de son approche, ainsi qu'à l'universalité des ambitions qui sont fixées.

J'ai beaucoup entendu ici parler de contradictions, mais comme le rappellent les philosophes, c'est l'état naturel des choses et ne soyons donc pas surpris de devoir les surmonter.

Jusqu'à tout récemment, j'ai présidé les commissions consultatives économiques de quatre aéroports décentralisés. Ceux-ci étaient traditionnellement à l'équilibre d'exploitation, ce qui montre que leurs gestionnaires n'étaient pas inflationnistes en matière de développement aérien : ils se sont appliqués à satisfaire un besoin d'utilité publique et ont dû relever le défi découlant de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dite Raffarin qui a transféré ces infrastructures aux collectivités territoriales. Deux régions sont essentiellement confrontées à ces réalités : la Corse et la Bretagne, dépositaires de quatre aéroports. Aujourd'hui, ces derniers ne sont plus à l'équilibre et les concessionnaires doivent tenter de compenser les pertes de recettes : je regrette l'absence de soutien de l'État pour y parvenir. Je citerai l'exemple de l'aéroport de Dinard qui n'accueille plus de compagnie commerciale, mais assure la maintenance aéronautique d'avions de provenances diverses, ce qui génère 700 emplois locaux et dont l'activité sert l'objectif de développement durable de l'aviation. J'appelle donc à créer les conditions du retour à l'équilibre de ces contrats de concessions afin de ne pas déstabiliser cet écosystème vital pour l'équilibre de nos territoires.

M. Jean-Claude Anglars. - Je rejoins ces propos. Certains territoires ne peuvent se passer ni d'aéroport ni de liaisons d'aménagement du territoire : tel est le cas à Rodez ou dans le Massif central, en l'absence de lignes ferroviaires. Ma question porte sur le financement des charges régaliennes - sécurité, services d'incendies - qui incombent aux aéroports sous le contrôle exclusif de l'État qui doit en assurer l'équilibre. Ce financement s'opère *via* la taxe d'aéroport et un fonds de péréquation, avec des recettes assises sur le nombre de passagers. Or le produit de cette taxe s'est effondré en même temps que le trafic et le fonds n'est quasiment plus alimenté : comment l'État va-t-il compenser ces pertes ? Pour l'aéroport de Rodez, cela représente 500 000 euros.

M. Gilbert-Luc Devinaz. - Je vous rassure : mon intention n'est pas du tout de fustiger l'aviation et, dans ma vie professionnelle, j'ai plutôt utilisé l'hélicoptère pour des expertises de falaises et ce mode de transport conserve toute son utilité dans un certain nombre de domaines.

J'ai souhaité souligner les contradictions dans lesquelles nous sommes et me demander si nous prenons aujourd'hui les bonnes orientations

pour pouvoir sauver l'aviation dans une économie compatible avec l'urgence climatique.

M. Philippe Tabarot. – J'ai presque l'impression de revenir quelques mois en arrière, au moment du débat sur la loi « Climat et résilience ». Le principal problème est aujourd'hui la pandémie qui a un impact sur tous les modes de transport en commun. Certaines compagnies ont eu la chance d'obtenir une compensation de leurs pertes ; cela n'a pas été le cas pour Alitalia, qui a constitué, un pilier du transport aérien de l'Italie.

À mon tour de souhaiter qu'on cesse de monter les modes de transport les uns contre les autres car il faut varier les réponses en fonction des besoins des territoires. À ce titre, nous avons rappelé que les liaisons d'aménagement du territoire sont indispensables, y compris, et même si cela peut surprendre, pour certaines mobilités du quotidien.

Dans la confrontation entre les modes de transports, n'oublions pas la question du coût : dans le cas de la ligne aérienne Paris-Bordeaux, ce qui m'a surtout semblé choquant c'est que l'utilisateur puisse payer moins cher son billet d'avion que son ticket de train et nous avons pris l'initiative de demander un prix plancher pour l'aérien. Telle est la vraie question.

Enfin, les aéroports ont pris conscience de la nécessité de la décarbonation et font des avancées concrètes.

J'en termine avec une petite anecdote : lors de mon dernier voyage en avion de Nice à Paris, on nous a annoncé en cours de vol que notre appareil fonctionnait avec 30 % d'huile usagée issue de la restauration rapide dans les réservoirs, en complément du kérosène. La décarbonation fonctionne donc avec des progrès plus rapides qu'on ne croit.

M. Olivier Jacquin. – La qualité du rapport suscite une discussion passionnante et je rejoins les propos de Gilbert-Luc Devinaz. J'insiste sur le fait qu'il y a des phases et des paliers dans la lutte contre le réchauffement climatique et on ne peut pas uniquement miser sur le temps long. Il faut aussi des mesures de court terme pour décarboner ce secteur. Je fais observer que l'utilisation de l'huile de recyclage est un signal intéressant mais c'est du « greenwashing » et on sait qu'il n'y a pas de modèle économique global pour un tel procédé. De la même façon, les ressources en hydrogène vert sont limitées.

Miser sur des mutations qui auront lieu dans vingt ans ne suffit pas : je pense à mes enfants et il faut agir dès maintenant.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis. – Je souligne simplement que de nombreux éléments suscitent beaucoup d'espoir car les constructeurs se mobilisent très fortement ainsi que les exploitants d'aéroports. S'agissant des carburants à base d'huile de cuisson, qui se développent rapidement aussi aux États-Unis, je ne souhaite tout de même

pas qu'on incite nos enfants à consommer un maximum de hamburgers pour récupérer l'huile usagée...

Je pense aussi qu'il faut mieux informer les passagers avec, sur les billets d'avions, une information sur les différents paramètres de verdissement du vol et des opérations au sol. Cela favoriserait une réelle prise de conscience et je pense aussi à l'explosion des commandes du *e-commerce*, ce qui génère du fret nocturne.

Je me suis efforcée de vous résumer les éléments qui ressortent des auditions et qui peuvent permettre de sauver ce bel outil qu'est l'aviation.

Je mentionne enfin la nécessité de moderniser, en passant à la propulsion électrique, la flotte des petits avions utilisés dans les écoles de pilotage. Il faut aussi expliquer aux riverains qu'il ne s'agit pas d'activités de loisirs des riches touristes mais de formation des pilotes.

Là encore, il y a un déficit de communication : on a trop tiré à boulets rouges sur l'aviation. C'est un peu trop facile, dans les pays qui n'ont pas de filière de construction aéronautique, de laisser se développer le sentiment anti aérien.

M. Jean-François Longeot, président. – Nous en venons à l'examen de l'amendement présenté par la rapporteure sur la taxe sur les nuisances sonores.

Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis. – Cet amendement propose que l'État compense à hauteur de 82 millions d'euros la perte des recettes de taxe sur les nuisances sonores pour les années 2020, 2021 et 2022. La mesure se traduirait par une hausse de l'action 52 Transport aérien du programme 203 Infrastructures et services de transports de la mission Écologie, développement et mobilité durables, en suggérant au Gouvernement de lever la compensation.

La commission adopte l'amendement n° II-35.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA).

Examen en commission
(Lundi 22 novembre 2021)

Réunie le lundi 22 novembre 2021, la commission a examiné le rapport pour avis sur les missions « Écologie, développement et mobilité durables » et « Plan de relance » - Crédits « Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes » du projet de loi de finances pour 2022.

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. – J'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui le rapport sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes prévus par le projet de loi de finances (PLF) pour 2022. Ce rapport est le fruit d'un travail conséquent et d'une quinzaine d'auditions, réalisés dans des délais assez courts.

Le premier objectif était de rester cohérent avec les remarques et amendements que nous avons présentés lors des discussions sur le PLF pour 2021. Le deuxième était d'être cohérent avec la loi « Climat et résilience » d'août dernier, ce texte qui a beaucoup occupé notre commission cette année. Nous avons en effet passé des semaines à y travailler ensemble, et il me paraissait logique de tenter de décliner dans le PLF ce que nous avons voté alors. Enfin, j'ai souhaité prendre la mesure de l'effectivité du plan de relance. S'agissait-il d'une annonce politique du Gouvernement ? D'un plan de soutien à certaines filières ? D'un plan de sauvegarde ? Nous avons essayé à travers ce rapport d'apporter des réponses à ces questions.

Le PLF pour 2021 présentait un caractère exceptionnel compte tenu de la crise sanitaire et économique, et des moyens déployés pour y faire face. Le PLF pour 2022 s'inscrit dans une certaine continuité puisque les effets de la crise se poursuivent, mais s'ajoute aussi le contexte particulier de la campagne présidentielle à venir. En effet, les annonces gouvernementales se sont multipliées ces derniers mois dans le domaine des transports, et il n'est pas toujours facile de distinguer les mesures nouvelles de celles ayant déjà été budgétées. Cette situation accroît l'impression d'un éclatement des moyens, et nuit à la lisibilité du budget. Dans le cadre des auditions conduites avec les acteurs du transport ferroviaire, fluvial et maritime, je me suis donc attaché à éclaircir le contenu de ce PLF dans la mesure du possible, et à vérifier si les crédits du plan de relance avaient bien été déployés.

J'en viens à la présentation des différents volets autour desquels s'articule mon rapport, en commençant par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). La crise ayant éclaté en 2020 continue à peser de manière significative sur les recettes de l'Afitf, notamment sur le produit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), le produit de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) et celui des amendes radars. En outre, les sociétés concessionnaires

d'autoroutes, contestant une évolution de la TAT, refusent de s'acquitter d'une contribution de 61 millions d'euros pour 2021, ce qui n'arrange rien. Les prévisions de recettes pour 2022 apparaissent toutefois plus réalistes qu'en 2021, et l'Afitf devrait être en mesure de respecter la trajectoire de dépenses prévue par la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec des investissements à hauteur de 2,6 milliards d'euros pour 2022. Néanmoins, cette trajectoire reste théorique puisque le Gouvernement a engagé de nouvelles dépenses qui ne sont pas incluses, pour financer le canal Seine-Nord Europe, le tunnel ferroviaire Lyon-Turin ou le récent plan « Marseille en grand ». Les députés ont d'ailleurs adopté un amendement visant à abonder le budget de l'Afitf de 32 millions d'euros, en faveur du développement des transports collectifs de la cité phocéenne. Sans remettre en cause le bien-fondé de ces investissements, une telle manière de faire, consistant à amender le PLF au fur et à mesure des annonces présidentielles et ministérielles, suscite la perplexité quant à la lisibilité et la sincérité de ce budget.

Au-delà de cette problématique, la soutenabilité du financement de l'Afitf continue d'interpeller. D'une part, la situation conduisant chaque année le Gouvernement à compenser les pertes de recettes de l'agence *via* un collectif budgétaire n'est pas tenable. Cette année encore, le Gouvernement prévoit une compensation à hauteur de 250 millions d'euros en deuxième loi de finances rectificative. D'autre part et à plus long terme, on peut s'interroger sur le devenir de la part du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) affectée à l'agence, qui a vocation à se contracter à mesure du verdissement du parc automobile. Ainsi, comme l'année dernière, j'estime urgent d'engager une réflexion sur l'avenir du financement de cette agence, afin de faire reposer les investissements de long terme, nécessaires à nos infrastructures, sur des ressources crédibles et pérennes.

À cette problématique de financement vient s'ajouter une insuffisance des moyens humains de l'agence. En effet, malgré l'extension du champ de ses missions, notamment pour déployer les crédits du plan de relance qui s'élèvent à 750 millions d'euros en 2022, l'agence n'est dotée que de quatre équivalents temps plein travaillés (ETPT), mis à disposition par le ministère de la transition écologique. Nous considérons, avec Olivier Jacquin, rapporteur des crédits relatifs aux transports terrestres, qu'il est indispensable d'augmenter ces effectifs, pour que les moyens soient à la hauteur des besoins. Certes, l'agence a pour objectif principal d'investir, et j'ai bien conscience que le budget de notre pays n'a pas dans certains secteurs toujours besoin d'agents supplémentaires. Cependant, il s'agit dans ce cas d'investir 3,5 milliards d'euros, avec les responsabilités juridiques et les erreurs potentielles que cela comporte, et il faut des hommes et des femmes pour mener à bien cette mission. En tant que membre du conseil d'administration de l'Afitf, je continuerai à tout faire pour que des moyens

supplémentaires soient obtenus, et pour que l'agence puisse ainsi mener à bien vos projets.

J'en viens à présent au transport ferroviaire, qui peine à retrouver son niveau de fréquentation d'avant-crise. En effet, d'après le groupe SNCF, l'impact de la crise sur les trafics se poursuit et au premier semestre 2021, on observe une baisse d'environ 29 % sur les trains à grande vitesse (TGV) et de 30 % sur les Transiliens et transports express régionaux (TER). Cette baisse persistante s'explique notamment par une réduction de 60 % des déplacements professionnels et de 50 % des déplacements pendulaires en 2020, et par une diminution des déplacements de loisirs dans une moindre mesure. Dans ce contexte, et pour faire du train un bien de première nécessité, la commission a adopté, sur ma proposition, la semaine dernière un amendement visant à diminuer le taux de TVA à 5,5 % sur le transport ferroviaire. Malheureusement, la majorité de nos collègues n'a pas souhaité nous suivre en séance publique. Pourtant, cette proposition figurait dans la version du Sénat du texte « Climat et résilience », même si elle n'a pas résisté à une commission mixte paritaire musclée.

Cette situation se traduit par d'importantes pertes de chiffre d'affaires pour le groupe SNCF, pertes qui pourraient atteindre 2,9 milliards d'euros en 2021, dont plus de 450 millions d'euros pour SNCF Réseau.

Le PLF pour 2022 est dans le droit fil de celui de 2021 puisqu'il prévoit globalement une augmentation des crédits consacrés au transport ferroviaire. Ainsi, les crédits prévus par le programme 203, « Infrastructures et services de transports », dédiés aux infrastructures ferroviaires devraient passer de 2,47 à 2,56 milliards d'euros. Les crédits consacrés aux transports collectifs, notamment aux trains d'équilibre du territoire, sont eux aussi en légère augmentation. Il est également prévu de supprimer deux taxes ferroviaires qui pesaient exclusivement sur SNCF Voyageurs et n'étaient plus soutenables, compte tenu de l'ouverture à la concurrence. En outre, le PLF pour 2022 prévoit d'acter la deuxième tranche de reprise de la dette de SNCF Réseau, à hauteur de 10 milliards d'euros. Le soutien au transport combiné est quant à lui en légère diminution, mais 'il est complété par des crédits de la mission « Plan de relance ».

J'en viens justement aux crédits consacrés au transport ferroviaire par le plan de relance, dont une partie a été exécutée en 2021, et dont le déploiement devrait se poursuivre en 2022 et en 2023. Tout d'abord, 4,05 milliards d'euros sont prévus pour SNCF Réseau, dont 1,6 milliard d'euros a été versé au gestionnaire d'infrastructure en 2021, le reste étant prévu pour 2022 et 2023. Cette somme se décompose ainsi : 2,3 milliards d'euros pour les investissements de régénération du réseau ferroviaire, 1,5 milliard d'euros pour les surcoûts liés à la fin de l'utilisation du glyphosate et à la sécurisation des ouvrages d'art et 250 millions d'euros au bénéfice des petites lignes. Par ailleurs, 650 millions d'euros ont été

alloués par le plan de relance à des programmes spécifiques et sont ainsi répartis : 250 millions d'euros pour les infrastructures de fret ferroviaire, 300 millions d'euros pour les petites lignes et 100 millions d'euros pour les trains de nuit. Je voudrais m'arrêter un instant sur ces enveloppes, afin de les analyser de plus près.

D'abord, j'ai eu beaucoup de difficultés à obtenir le détail de l'affectation de ces quelque 5 milliards d'euros de crédits. Certains acteurs confirment d'ailleurs cette opacité et le manque de lisibilité du plan de relance, que les documents budgétaires ne permettent pas d'éclaircir quand il s'agit de la répartition précise des crédits, des modalités ou dates prévues de versement.

En ce qui concerne les 2,3 milliards d'euros destinés au réseau, ils sont indispensables pour maintenir le niveau de rénovation compte tenu des pertes liées à la crise sanitaire. Cependant, si le montant des investissements bruts prévus pour la rénovation devrait approcher 3 milliards d'euros pour 2022, les besoins sont estimés à 3,5 milliards d'euros par an. Certes, nous prenons moins de retard que précédemment en matière de régénération, mais le réseau ferroviaire peine toujours à sortir de son état de dégradation. Par ailleurs, les montants ne sont pas à la hauteur des besoins pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par la loi « Climat et résilience » quant à l'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs et de fret. Toutefois, alors même que la régénération de notre réseau est loin d'être terminée, et qu'aucun modèle de financement n'a été esquissé pour sa modernisation – notamment en ce qui concerne l'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS), les commandes centralisées et la signalisation –, des annonces récentes prévoient de nouveaux investissements dans des lignes à grande vitesse.

Par ailleurs, s'agissant de la somme de 1,5 milliard d'euros destinée à couvrir les coûts liés à l'arrêt de l'utilisation du glyphosate et à la sécurisation des ouvrages d'art, elle correspond en réalité à des actions déjà prévues, mais non budgétées.

Néanmoins, les nouveaux crédits consacrés aux lignes de desserte fine du territoire sont bienvenus et supérieurs à la trajectoire précédente, même si les montants prévus restent en deçà des besoins annuels identifiés par le rapport Philizot, qui s'élèvent à environ 700 millions d'euros. En effet, les 620 millions d'euros prévus par le plan de relance correspondent à un investissement sur deux ans, soit environ 310 millions d'euros supplémentaires par an en moyenne. Nous sommes loin de couvrir les besoins nécessaires pour éviter les fermetures de lignes sur nos territoires et si l'État signe des conventions avec les régions, les engagements seront difficilement tenus. La commission, sur ma proposition, a adopté la semaine dernière un amendement visant à abonder de 300 millions d'euros les crédits dédiés aux petites lignes, qui sont essentielles à la mobilité dans les territoires les plus reculés.

Le fret ferroviaire connaît quant à lui une dynamique très positive depuis quelques mois, à la suite de la publication de la stratégie nationale pour son développement. De nouvelles aides ont ainsi été mises en place depuis l'an dernier, et seront pérennisées jusqu'en 2024, ce qui représente une excellente nouvelle pour ce secteur, dont le caractère indispensable à la continuité de la vie de la Nation a été mis en lumière par la crise sanitaire. En revanche, des inquiétudes persistent au sujet de la consommation de ces crédits et du choix des sillons bénéficiant d'optimisations de chantier, choix dont on peut s'interroger sur la pertinence d'après l'Association française du rail (AFRA). Comme nous l'avions évoqué l'an dernier, ce plan de relance constitue bien un plan de soutien du ferroviaire, voire un plan de sauvetage à entendre certains acteurs du secteur. Et le suivi de ce plan reste particulièrement difficile. Les mesures prévues par le budget pour 2022 sont certes en hausse, ce qu'il convient de saluer, mais les montants demeurent insuffisants pour tenir nos objectifs et régler la question du financement du système ferroviaire, comme l'a rappelé la Cour des comptes dans un récent rapport. Nous aurons l'occasion d'en reparler lorsque nous évoquerons dans les prochains mois le nouveau contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, mais la question du financement de SNCF Réseau est d'autant plus inquiétante que le coût des péages ferroviaires en France reste l'un des plus élevés de l'Union européenne.

Dans ce contexte, et dans la perspective de l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché, l'existence d'un régulateur fort semble indispensable. L'Autorité de régulation des transports (ART) a jusqu'à présent joué un rôle considérable pour permettre à l'ouverture à la concurrence de se dérouler dans de bonnes conditions. Cependant, malgré l'extension de ses missions, les moyens qui lui sont affectés n'ont pas suffisamment augmenté, et l'ART a beaucoup entamé son fonds de roulement. Étant son propre assureur, l'autorité s'expose à devoir verser des indemnités en cas de litige perdu. Il est donc indispensable de lui permettre d'exercer ses missions dans de bonnes conditions et de ne pas craindre d'aller au contentieux s'il le faut, face à des groupes particulièrement puissants. La force de l'ART doit résider dans sa capacité à mener ses combats en toute indépendance. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que l'on puisse augmenter sa subvention pour charge de service public, et avec Olivier Jacquin, nous vous proposerons d'adopter un amendement en ce sens.

En ce qui concerne le transport fluvial, le PLF pour 2022 s'inscrit dans la continuité de 2021. La subvention pour charge de service public de Voies navigables de France (VNF), qui s'élève à 248 millions d'euros, reste stable. Par ailleurs, le décaissement des crédits du plan de relance prévus pour la régénération du réseau devrait s'accélérer et, sur les 175 millions d'euros prévus, environ 60 millions d'euros ont été dépensés en 2021, ce montant devant atteindre 85 millions d'euros en 2022. Cette trajectoire d'investissement en faveur des infrastructures fluviales, qui représente une évolution positive après des décennies de

sous-investissement, est soutenue par le contrat d'objectifs et de performance signé par VNF et l'État au mois d'avril dernier. Celui-ci fixe des orientations stratégiques et prévoit une trajectoire d'investissement globale s'élevant à 3 milliards d'euros pour la prochaine décennie.

Néanmoins, il me semble que pour respecter des objectifs ambitieux, notamment le doublement de la part du fluvial dans le transport de marchandises à horizon 2030, des mesures de soutien direct en faveur de ces acteurs sont nécessaires. En effet, le plafond d'emplois de VNF diminue depuis plusieurs années et la baisse a été particulièrement marquée en 2020 et 2021, avec la perte de 92 et 99 ETP. Cette baisse se poursuivra en 2022, bien qu'à un niveau plus modéré, avec une diminution prévue de 30 ETP. D'autre part, si l'établissement est engagé dans une démarche de modernisation qui devrait permettre des gains de productivité, une contraction trop rapide du schéma d'emplois menacerait l'accomplissement de ses missions essentielles. Je serai donc attentif au séquençage de ces réformes, afin de ne pas affaiblir cet opérateur qui est au cœur de l'ambition fluviale de notre pays.

Je souhaiterais également que les entreprises fluviales fassent l'objet d'un soutien plus affirmé de la part de l'État. Le transport fluvial a fait preuve d'une grande résilience face à la crise sanitaire et il est écologiquement vertueux, émettant selon VNF jusqu'à cinq fois moins de CO₂ que le transport routier. Ces deux éléments plaident en faveur d'un renforcement du report modal vers la voie d'eau. Or, la reprise du trafic fluvial semble encore inégale. Au premier semestre 2021, le fret fluvial était en hausse de près de 10 % par rapport à la même période en 2020, et le transport de passagers reprend également, bien que de manière très différenciée selon les secteurs. Afin de renforcer la compétitivité de ces entreprises et d'encourager les investissements en faveur du verdissement de la flotte, j'ai proposé deux amendements que la commission a adoptés : le premier, pour encourager le renouvellement de la flotte au profit de bateaux plus récents, a malheureusement été rejeté en séance publique, le second pour renforcer la situation financière des entreprises fluviales, qui a, quant à lui, été adopté.

Par ailleurs, en ce qui concerne le transport maritime, si les crédits relatifs aux ports du programme 203 sont stables par rapport à 2021, le budget des affaires maritimes du programme 205 connaît une hausse de près de 25 %, passant de 155 à 192 millions d'euros. Cette augmentation traduit en partie les engagements issus du Fontenoy du maritime en faveur de la marine marchande et concerne notamment : l'enseignement maritime, 5 millions d'euros supplémentaires ayant été affectés à l'École nationale supérieure maritime afin de doubler le nombre d'officiers d'ici 2027 ; le soutien à la flotte de commerce, avec 16 millions d'euros prévus pour financer le « *net wage* », instauré en mai 2021 afin de renforcer la compétitivité des compagnies de ferries effectuant du transport international

de passagers ; et la création d'un fonds d'intervention maritime doté de près de 18 millions d'euros, pour soutenir des projets sur les territoires littoraux. Enfin, je tiens à saluer la pérennisation du soutien de l'État à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), à hauteur de 10,5 millions d'euros.

La tendance est donc globalement positive, mais des inquiétudes persistent quant à la situation des compagnies de ferries. En effet, étant gérées en délégation de service public, elles ne sont pas éligibles au dispositif de soutien à l'emploi « *net wage* », et plusieurs d'entre elles rencontrent une concurrence étrangère féroce. Pour l'heure, aucun dispositif n'a été trouvé pour soutenir leur compétitivité.

Enfin, je souhaiterais aborder la question de la transition écologique du secteur maritime et portuaire. Lors de la COP26, la France s'est engagée, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) et aux côtés de quatorze autres États, à atteindre la neutralité carbone dans le transport maritime d'ici à 2050. Il est donc urgent de mettre en place des outils pour relever ce défi.

S'agissant du verdissement des ports, le plan de relance prévoit 175 millions d'euros pour financer des projets liés à l'électricité à quai, à l'amélioration de la desserte ferroviaire et fluviale, ou à l'amélioration de la performance énergétique. Cette enveloppe est bienvenue, mais j'identifie une insuffisance et un angle mort. D'une part, elle est nettement en deçà des besoins que le rapport de Michel Vaspard avait évalués à 5 milliards d'euros sur dix ans pour le seul développement du report modal. D'autre part, la transition écologique va impliquer un bouleversement du modèle économique de nos ports, qui devront à la fois développer une offre de production et de distribution d'énergies alternatives, et attirer des entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique. Or, la stratégie nationale portuaire (SNP) présentée en janvier 2021 apporte très peu de solutions pour renforcer l'attractivité de nos ports.

S'agissant du verdissement de la flotte maritime, les outils manquent pour aider les armateurs. Le dispositif de suramortissement vert qui permet de bénéficier d'une déduction fiscale à l'acquisition d'un équipement permettant une propulsion décarbonée, en vigueur depuis 2020, n'a jamais trouvé à s'appliquer. Je suis donc favorable à l'article 8 du PLF qui assouplit les critères d'éligibilité de cette mesure, et sur ma proposition, la commission a adopté deux amendements visant à en renforcer le caractère opérationnel, qui ont été adoptés en séance publique.

Au vu de ces observations, des amendements déjà soumis et de celui que je vais vous soumettre, je vous propose d'émettre un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes.

M. Didier Mandelli. - Je voudrais commencer par féliciter le rapporteur pour son excellent travail. On ne peut que se réjouir des fonds

qui vont être consacrés à ces sujets dans les années qui viennent. Cependant, je souhaiterais pointer une carence en termes d'effectifs. En effet, si je synthétise bien, cette question risque de créer des points de blocage avec l'Afitf, VNF et l'ART. Nous accueillons favorablement les actions et fonds supplémentaires portés par la LOM, le plan de relance et les annonces récentes, mais je ne vois pas comment nous pourrions faire face à des capacités d'investissement doublées en réduisant les effectifs. Pour prendre le seul exemple de VNF, il s'agit de mettre en œuvre des budgets ayant presque quadruplé en cinq ans tout en accusant la perte de quasiment 300 postes en deux ans et demi. Il y a là un sujet de cohérence et d'équilibre, et je souhaiterais que nous puissions demander des explications au Gouvernement.

M. Gérard Lahellec. – Je remercie le rapporteur pour cette présentation exhaustive et intéressante. Je souhaitais pointer quelques éléments qui rendent la lisibilité délicate. Tout d'abord, en matière de contrats de plan, ce qui a trait aux mobilités et aux transports est renvoyé à 2023, ce qui crée un manque pour les territoires, qui attendent que les choses adviennent. De plus, le fait de reporter de quelques années permet de recompter deux fois la même somme, ce qui génère un problème de lisibilité.

Par ailleurs, à l'occasion des débats sur la loi « Climat et résilience » comme sur la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), j'ai constaté que nos ministres ne connaissaient pas si bien le sort fait aux petites lignes ferroviaires et ignoraient les résultats de la mission Philizot. Il ne serait pas aberrant de continuer à rendre de petites lignes éligibles à des contrats de plan, dès l'instant que leur utilité publique serait avérée dans le cadre d'un consensus entre l'État et les collectivités.

Je pointe une autre difficulté : l'État ne sait pas toujours que les régions sont les autorités organisatrices de transport (AOT). Il n'y a eu aucune reconnaissance de compensation à opérer pour mettre nos contrats à l'équilibre dans les territoires ; rien n'a été fait en ce domaine. Or, les budgets de ces collectivités sont en grande souffrance, d'autant qu'elles ont veillé à faire en sorte que les compagnies de transport ne soient pas mises en difficulté.

Enfin, concernant le maritime, je trouve que 18 millions d'euros, c'est peu. Je pense notamment à Brittany Ferries, une compagnie qui bat pavillon français et qui était jusqu'à présent à l'équilibre économique, sans subvention publique – il est important de le souligner. Or, il va sans dire que l'effet conjugué de la crise sanitaire et du Brexit entraîne des conséquences qu'il serait trop long de développer ce soir. Mais je vous laisse les imaginer et vous rappelle que cette compagnie emploie 6 000 salariés.

En définitive, j'admets les avancées pour le ferroviaire ; je note le retard pour tout ce qui a trait à la contractualisation que nous sommes en

droit d'attendre et dont nous avons retardé les échéances pour des raisons que nous comprenons, et je souligne de petits manques comme celui que je viens d'évoquer sur le maritime, n'en déplaise au rapport de Michel Vaspard qui ne traite que des grands ports maritimes (GPM). Je viens d'une région qui compte 2 700 kilomètres de côtes et au regard de ce rapport, il n'y aurait pas de ports en Bretagne...

M. Olivier Jacquin. – Je salue tout d'abord la qualité du travail de Philippe Tabarot. Il l'a souligné, nous regrettons la non-adoption de l'amendement relatif à la TVA ferroviaire ; c'était l'occasion d'envoyer un bon signal. Je n'y reviendrai pas, mais je constate que nous ne nous donnons pas les moyens d'engager une véritable politique ferroviaire. Et permettez-moi de la comparer à la politique du transport aérien, même si je ne souhaite pas les mettre en opposition. Je suis conscient du soutien considérable apporté à la SNCF, avec le plan de désendettement, et les 4 ou 5 milliards d'euros alloués l'an dernier, mais ils ne sont pas à la hauteur du problème. J'ai eu l'occasion de visiter le système ferroviaire japonais, qui est excellent, et le système suisse, où il est clair qu'en matière d'infrastructures des investissements sont réalisés sur le long terme.

Je suis inquiet, car si nous prenons des engagements concernant le réchauffement climatique et la décarbonation, au moment de la discussion du budget, nous ne mettons pas en face les crédits correspondants.

Je suis tout à fait d'accord avec l'analyse qui a été faite sur les petites lignes, et je trouve le tour de passe-passe consistant à renvoyer la responsabilité finale aux régions véritablement incroyable.

Quant aux contrats de plan État-région (CPER), j'ai interrogé directement le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au sujet des sommes qui sont diluées par leur prolongement. Sa réponse a été la suivante : « Non, nous allons exécuter totalement les CPER, ils seront satisfaits à 98, 100 % ». Verre à moitié vide ou à moitié plein ? Personnellement, j'y vois bien une dilution.

Par ailleurs, nous parlons en permanence de la faiblesse du Parlement. L'an dernier, notre groupe avait présenté un amendement visant à supprimer la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), ces deux drôles de taxes d'un autre temps qui visaient à taxer l'activité grande vitesse pour financer les trains d'équilibre du territoire par un compte d'affectation spéciale. La majorité sénatoriale ne s'en est pas saisie. C'est le Président de la République qui a annoncé, pour les quarante ans du TGV, qu'il supprimait les taxes, et un député de la majorité qui a eu l'honneur de le faire ! Nous nous sommes cependant privés d'un débat extrêmement intéressant sur l'avenir de ce compte d'affectation spéciale, sur le financement des trains d'équilibre du territoire et de la SNCF, d'autant que la TREF sera supprimée en 2023.

Nous avons demandé un rapport lors de la LOM - il me semble qu'il s'agissait d'un amendement unanime portant sur les trains d'équilibre des territoires et les trains de nuit. Il n'a pas été rendu, mais une version brute a fuité dans la presse : il y aurait des besoins non satisfaits et solvables de trains d'équilibre du territoire sur cinq grandes transversales en France. Pour cela, des financements sont nécessaires pour acheter de nouvelles rames. Or dans ce budget, il n'y a pas l'ombre du début d'un commencement, sinon une promesse orale du ministre lors du débat à l'Assemblée nationale. Nous devons, Monsieur le Président, nous saisir de cette question.

J'ai cru aussi comprendre qu'il comptait créer une Rosco - *rolling stock leasing company* -, à savoir une société de location de matériel ferroviaire au niveau européen sur le moyen terme et lancer des appels d'offres sur d'éventuelles lignes non ouvertes actuellement. Bref, nous sommes très loin des conclusions de notre rapport.

S'agissant de SNCF Réseau, nous sommes satisfaits que les 3 milliards d'euros de remise en état des lignes de régénération soient effectifs et que la crise sanitaire n'ait pas servi d'excuse pour en baisser le montant. Cependant, il existe un vrai souci entre régénération et modernisation, et nous sommes sur une trajectoire insuffisante. Alors quand le Président de la République lance un nouveau programme de lignes à grande vitesse (LGV) non financé, il y a de vraies inquiétudes à avoir sur le syndrome SNCF et LGV.

Enfin, je partage aussi les propos du rapporteur sur VNF et la baisse des effectifs. Mais l'investissement atteint un niveau très significatif, que nous n'avions pas connu depuis très longtemps. Il faut donc le souligner.

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis. - Au sujet de VNF, si le rapport est assez critique sur un certain nombre de points, j'ai tout de même donné un avis favorable, car des financements supplémentaires ont été attribués dans différents domaines. Trop d'ETP ont été supprimés, c'est vrai, mais l'investissement sur le fluvial n'a pas connu d'égale dans notre pays depuis très longtemps.

Sur le ferroviaire, les crédits ne sont pas à la hauteur de nos espérances, mais en deux ans, 35 milliards d'euros de dettes de SNCF Réseau ont été repris.

S'agissant des effectifs, bien sûr, nous avons pointé les diminutions. Pour ce qui concerne l'Afitf, à chaque conseil d'administration, nous passons des vingtaines, des trentaines de conventions avec l'État, des AOM et des concessionnaires, et nous sommes bien conscients que nous devons trouver des moyens supplémentaires pour ne pas mettre l'agence en difficulté, d'autant que nous sommes persuadés que c'est le bon outil pour financer tous ces projets.

L'ART a vu le champ de ses missions s'élargir, avec notamment des compétences supplémentaires importantes en matière de régulation des redevances aéroportuaires. L'ouverture de la concurrence dans les transports publics en Île-de-France va aussi être un dossier important. Nous devons absolument nous prémunir de toute situation dans laquelle l'ART hésiterait à aller au contentieux avec les nouveaux entrants, car, en cas de perte, elle ne serait pas en mesure de payer. Certes, l'État pourrait verser des indemnités en cas de perte d'un litige, mais l'ART a besoin d'être indépendante, non seulement à l'égard des entreprises de transport, mais aussi de l'État.

Concernant les CPER, nous n'arrivons jamais à avoir de réponses claires. Ils ont d'abord été reportés d'un an, puis de deux et maintenant peut-être davantage. De fait, nous allons avoir un taux de consommation bien plus important et si nous continuons comme cela pendant dix ans, nous finirons à 100 %. Mais les contrats de plan sont censés durer cinq ans et non dix.

S'agissant du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), notre collègue Christine Herzog effectue un travail remarquable à mes côtés. Le COI organise, en ce moment, le tour de France pour noter les priorités. Le Gouvernement veut relancer la balle vers les territoires et le COI afin qu'ils procèdent à une classification des infrastructures qui sont les plus urgentes et qu'ils travaillent sur les futurs contrats. Mais si la priorité change à la suite d'une visite du Président de la République ou du Premier ministre, nous n'avancerons pas. Nous sommes dans un régime présidentiel par excellence. Que le Président de la République ne nous demande pas alors de travailler sur des aspects techniques en relation avec les élus locaux ! J'ai donc clairement indiqué que le COI réalisera ce travail en collaboration avec les présidents de région, mais qu'il doit être respecté. Car s'il y a une tournée électorale concurrente, ce sera assez difficile.

Le transfert des petites lignes prévu par le projet de loi 3DS en cours d'examen est un cadeau empoisonné. Je connais bien la question. Dans quel état les régions qui vont vouloir récupérer leurs lignes ferroviaires vont-elles les retrouver ? Seront-elles en capacité d'investir autant qu'aujourd'hui ? L'État les a abandonnées pendant des années et, aujourd'hui, il demande aux régions de les reprendre. Et si demain, certaines d'entre elles ferment, ce sera la faute non pas de l'État, qui ne les aura pas entretenues pendant dix ou vingt ans, mais des régions qui ne disposeront pas des financements nécessaires pour les régénérer. Et quand je parle de l'État, je ne vise pas ce gouvernement, mais les gouvernements successifs qui n'ont pas investi suffisamment en matière de transport.

Concernant le nouveau fonds d'intervention maritime doté de 18 millions d'euros, il va monter en puissance et permettre à l'État de cofinancer certaines actions dans de plus petits ports, notamment pour des opérations de dragage, d'aménagement...

Par ailleurs, un plan de sauvetage de Brittany Ferries est prévu, grâce à un accord signé avec CMA CGM, qui va investir 25 millions d'euros. En outre, un accord a été passé avec la Commission européenne pour attribuer à la compagnie une aide complémentaire de 60 millions d'euros. Je suis plus inquiet pour La Méridionale et Corsica Linea qui n'entrent pas dans ce cadre et qui vont se retrouver très rapidement en difficulté.

Concernant la TVA à 5,5 % sur le transport ferroviaire, je l'ai dit, je ne trouve pas cohérent de ne pas la voter aujourd'hui.

S'agissant des projets de lignes à grande vitesse, tous les projets d'infrastructure doivent aujourd'hui conduire à l'amélioration du train du quotidien. Il s'agit d'un engagement pris par le Président de la République, il est dommage qu'il n'ait pas été tenu complètement.

Enfin, en ce qui concerne la suppression de la CST et de la TREF - en 2023 pour cette dernière -, il s'agissait là aussi d'un engagement du Gouvernement au moment des discussions sur la CMP. Veillons à ce que la SNCF puisse, soit investir dans les lignes d'aménagement du territoire, soit baisser sa tarification, puisque la taxe sera supprimée.

Article 20 (État B)

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis. - L'amendement n° II-78 a pour objet d'augmenter la subvention pour charge de service public de l'ART de 4,6 millions d'euros, pour la porter à un total de 18,6 millions d'euros, afin, en cas de contentieux, qu'elle puisse disposer d'un fonds de roulement qui lui garantisse une indépendance financière.

L'amendement n° II-78 est adopté.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » et de la mission « Plan de relance », sous réserve de l'adoption de son amendement.

Examen en commission
(Lundi 22 novembre 2021)

Réunie le lundi 22 novembre 2021, la commission a examiné le rapport pour avis sur les missions « Écologie, développement et mobilité durables » et « Plan de relance » - Crédits « Transports routiers » du projet de loi de finances pour 2022.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – Comme l’année précédente, et comme l’ont indiqué mes collègues, ce budget est un budget d’exception. Mes remarques porteront sur la complexité d’un plan de relance, dans une période particulière qui le rend difficilement lisible. S’il se caractérise, sur le fond, par une hausse globale des crédits, il présente plusieurs insuffisances.

Je souhaiterais évoquer avec vous, dans cette présentation, cinq grands axes thématiques : la situation budgétaire de l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) – dans le prolongement des propos de Philippe Tabarot –, les transports publics, l’infrastructure routière, le verdissement du parc automobile et de poids lourds et, enfin, le développement du vélo.

Tout d’abord, la trajectoire financière de l’Afitf mérite d’être sécurisée.

Comme vient de l’évoquer notre collègue Philippe Tabarot, il faut d’abord saluer le respect de la trajectoire de dépenses fixée par l’article 2 de la loi d’orientation des mobilités (LOM). Pour autant, cette trajectoire de dépenses est aujourd’hui en quelque sorte dépassée et donc largement théorique puisque le Gouvernement a engagé de nouvelles dépenses après la publication de la LOM – Canal Seine-Nord Europe, Lyon-Turin, plan Marseille.

La partie recettes est sans aucun doute beaucoup plus problématique. Et pour cause : si l’année 2021 est marquée, comme l’année 2020 d’ailleurs, par des pertes de plusieurs recettes en raison du contexte sanitaire – notamment la taxe de solidarité sur les billets d’avion – et le produit des amendes radars, dont l’agence est la dernière bénéficiaire, l’Afitf est également confrontée au refus des sociétés concessionnaires d’autoroutes (SCA) de s’acquitter des 61 millions d’euros de contribution volontaire exceptionnelle qui leur reviennent, puisqu’elles contestent une évolution de la taxe d’aménagement du territoire. Cette situation est tout à fait inacceptable.

Non seulement l’Afitf connaît, de manière désormais quasi structurelle, d’importantes difficultés pour se voir transférer les recettes prévues pour financer sa trajectoire de dépenses, ce qui a conduit et conduira

encore cette année le Gouvernement à compenser les pertes dans le cadre de lois de finances rectificatives, mais la trajectoire de financement de l'agence est désormais prise en otage par les SCA.

Cette situation n'est pas tenable ni acceptable, et il paraît urgent de réfléchir à un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports, qui, en tant qu'investissements de long cours, nécessitent de reposer sur des recettes certaines. C'est pourquoi vous avez adopté, la semaine dernière, sur ma proposition, un amendement de première partie visant à augmenter le plafond de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pouvant être affecté à l'Afitf, afin de réduire l'aléa lié à l'incertitude de percevoir les autres recettes. Il ne s'agit pas de remplacer par de la TICPE les amendes radars ou la « taxe Chirac », qui ont une vraie vertu pédagogique, mais de faire en sorte, dans le cas où ces recettes feraient défaut, que les recettes globales de l'agence soient sécurisées. Malheureusement, l'amendement a été rejeté en séance publique.

Par ailleurs, les missions de l'agence se sont largement étendues, notamment sous l'effet du plan de relance. L'Afitf est chargée du déploiement d'une partie du fonds Vélo sur plusieurs centaines de territoires. Il s'agit d'un travail particulièrement chronophage, avec un grand nombre de petits dossiers. Or l'agence n'est pas structurée à cet effet puisqu'elle n'est dotée que de 4 équivalents temps plein (ETP). C'est pourquoi nous recommandons de doter l'agence d'un nouvel équivalent temps plein.

J'en viens à présent à la situation des transports publics, qui ont été mis à rude épreuve durant la crise sanitaire, qui a causé d'importantes pertes de recettes commerciales et de versement mobilité (VM) pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Les dispositifs mis en place par le Gouvernement et prévus pour 2022 n'ont pas permis, et ne permettront sans doute pas, de compenser l'intégralité de ces pertes en 2020, 2021 et 2022. Les dispositifs de compensation des pertes de VM et d'avances remboursables ont créé une double iniquité : d'une part, entre les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, pour lesquels le montant à compenser a été calculé sur la base d'un panier de recettes, alors que les syndicats mixtes ont pu bénéficier d'une compensation spécifique du VM ; et, d'autre part, entre Île-de-France Mobilités et les autres AOM. Certes, le Gouvernement a annoncé un doublement de l'enveloppe destinée au quatrième appel à projets de transports collectifs en site propre - mais certaines petites AOM ne peuvent pas souscrire à ce type d'appel d'offres - ainsi que 200 millions d'euros pour les métros démarrant en 2022 et 1 milliard d'euros pour les projets d'Aix-Marseille.

Sur ce sujet, je regrette que le Gouvernement n'ait pas vraiment donné de suite, du moins à ce stade, aux recommandations riches et

nombreuses du rapport M. Philippe Duron pourtant réalisé à sa demande, sur le modèle économique des transports collectifs.

Jean-Baptiste Djebbari, que j'ai interrogé la semaine dernière, a indiqué qu'il mettrait en œuvre un observatoire des prix, qui peut être intéressant, mais qui n'est pas la première des propositions de ce rapport.

En outre, je me suis particulièrement intéressé, au cours de mes auditions, à la situation des petites AOM qui ne lèvent pas le versement mobilité, faute d'informations précises sur leur base fiscale puisque, comme vous le savez, la répartition inégale des activités et des emplois limite fortement le rendement du versement mobilité dans certaines zones. C'est pourquoi je vous ai proposé la semaine dernière, en m'inspirant de ce que nous avons adopté unanimement lors de l'examen de la LOM au Sénat, un amendement visant à affecter à ces AOM une fraction de TICPE. Cet amendement a été adopté cet après-midi en séance publique.

Je vous présenterai également un amendement demandant un rapport au Gouvernement détaillant le rendement fiscal potentiel du VM pour chaque AOM, afin de les éclairer dans la mise en œuvre de leur nouvelle compétence.

Je tiens à le redire, alors que les impôts de production ont été supprimés pour un montant de 10 milliards d'euros, il est dommage que ces questions n'aient pas pu être ajustées. Nous aurions pu imaginer que cela entraîne un effet neutre pour les entreprises en baissant, par exemple, le nombre de salariés à partir duquel le versement mobilité est exigé.

Je souhaitais également évoquer devant vous la question de l'entretien de l'infrastructure routière, qu'il s'agit d'amplifier dans la perspective de futurs transferts.

Les crédits prévus en 2022 pour l'entretien des routes du réseau national non concédé sont en hausse, avec 893 millions d'euros - dont 610 millions d'euros versés par l'Atitf - complétés par 310 millions d'euros au titre du plan de relance sur deux ans. Ce montant respecte la trajectoire fixée par la LOM. Pour autant, et en dépit de l'augmentation des moyens consacrés à l'entretien des routes ces dernières années, la dégradation de l'état des chaussées se poursuit : la part d'entre elles nécessitant un entretien de surface ou de structure est passée de 46,10 à 50 % entre 2019 et 2021.

Cette situation est particulièrement préoccupante, d'autant plus dans la perspective de futurs transferts de voies du réseau non concédé aux régions et aux départements volontaires, qui pourraient avoir lieu sur le fondement de la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS) en cours d'examen à l'Assemblée nationale. Il est à craindre que l'entretien de ces routes ne soit insuffisant, alors même qu'elles entreront bientôt potentiellement dans le domaine routier de certaines

collectivités territoriales. C'est pourquoi je vous proposerai un amendement visant à abonder cette action de 100 millions d'euros supplémentaires.

J'espère vous délivrer l'an prochain, si je suis toujours rapporteur de ce budget, une information intéressante, que je n'ai pas encore réussi à affiner, relative au montant précis du prix d'entretien des routes au kilomètre sur le réseau routier national non concédé, à comparer au budget d'entretien d'un kilomètre d'autoroute concédé. Vous vous rendrez compte que le service public réalise une véritable prouesse, en faisant beaucoup avec très peu.

Je profite de ce point sur l'infrastructure routière pour vous faire part de mes inquiétudes quant à la préparation de la fin des contrats de concessions autoroutiers, et j'invite le Gouvernement à réfléchir d'ores et déjà aux futurs modes de gestion des autoroutes.

Jean-Baptiste Djebbari, au cours de son audition, a laissé entendre qu'il renvoyait cela au prochain quinquennat. C'est assez gênant, car un rapport sénatorial montre que la rentabilité des concessions autoroutières pourrait augmenter significativement. Il y a une question importante de droit sur le fait de qualifier le bon état de ces autoroutes à la fin des contrats ; une question qui n'est aujourd'hui pas claire. L'ART a évalué le plan de relance autoroutier (PRA) de 2015 : il apparaît totalement déséquilibré, des augmentations de la durée des concessions ont été réalisées, moyennant un investissement effectué sur des devis. L'ART les a comparés par rapport à la réalité, or il y a un delta très important.

Dans un contexte de diminution de l'impôt sur les sociétés pour les sociétés autoroutières, et dans lequel les taxes locales ont baissé, cette réaction de refuser de financer l'Afitf est assez étonnante. Même du point de vue des rapports de forces politiques, on s'interroge sur cette manière d'agir.

Cela étant dit, je souhaitais attirer votre attention sur les importantes répercussions du rapport d'information sur les ponts de notre commission, dont les rapporteurs étaient MM. Michel Dagbert et Patrick Chaize : d'importants moyens ont été déployés dans le plan de relance, notamment pour aider les collectivités à recenser, diagnostiquer et mettre en place des expérimentations sur leurs ponts. Il s'agit d'un dispositif très apprécié par les collectivités, que je vous ai proposé, la semaine dernière, d'abonder de 20 millions d'euros supplémentaires.

Enfin, et comme c'est le cas dans le domaine ferroviaire, le rôle du régulateur est particulièrement important. C'est pourquoi nous vous avons présenté, avec Philippe Tabarot, un amendement visant à augmenter la subvention qui est affectée à l'ART que la commission a adopté.

J'évoquerai maintenant un sujet qui nous intéresse de près et sur lequel nous avons déjà eu l'occasion de travailler, lors de l'examen du projet de loi « Climat et résilience » d'août dernier ou, pour ce qui concerne le fret, dans le cadre de la mission d'information relative au transport de

marchandises face aux impératifs environnementaux : il s'agit de la question du verdissement du parc automobile, qu'il s'agisse de véhicules légers ou de poids lourds.

Pour ce qui est des véhicules légers, le Gouvernement a renforcé, dans le cadre du plan de soutien à l'automobile, les dispositifs de bonus à l'achat et de prime à la conversion, qui sont particulièrement importants pour le renouvellement du parc. De plus, un dispositif de micro-crédit a été mis en place en 2021. Pour autant, les modalités de la prime et du bonus feront l'objet de nouvelles évolutions, dont je crains qu'elles ne conduisent à ralentir le rythme de renouvellement.

Ainsi, le montant du bonus sera prochainement réduit de 1 000 euros pour tenir compte « de la généralisation des motorisations à faibles et à très faibles émissions ». Pourtant, il reste encore beaucoup à faire, à l'aune du déploiement de zones à faibles émissions mobilité dans une trentaine d'agglomérations de plus de 150 000 habitants. C'est pourquoi, afin de soutenir les ménages dans le renouvellement de leur véhicule, je vous ai proposé la semaine dernière - et je vous le proposerai à nouveau cette semaine pour des questions de procédure - de renforcer les modalités du prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule léger peu polluant prévu par la loi « Climat et résilience » en reprenant la rédaction adoptée par le Sénat, afin de rendre le dispositif plus efficace.

Concernant les poids lourds, nous sommes toujours en attente des retours de la *task force* sur le transport routier de marchandises. L'année dernière, le Gouvernement avait annoncé, dans le cadre du plan France Relance, une enveloppe de 100 millions d'euros afin de distribuer des bonus de 50 000 euros pour l'achat de poids lourds électriques ou à hydrogène. Cette enveloppe n'a été que très peu consommée, puisque seules quatre demandes de bonus ont été réceptionnées pour des poids lourds et sept pour des bus - je parle bien en unités et non en dizaines de milliers.

L'offre de poids lourds électriques ou à hydrogène est, à ce stade, quasi inexistante, ou bien à des conditions inacceptables pour les transporteurs ; cet exemple est symptomatique des effets d'annonce du Gouvernement.

Je propose donc un dispositif crédible, que nous avons voté à l'occasion de l'examen du projet de loi « Climat et résilience » ; il s'agit d'un prêt à taux zéro pour l'achat de poids lourds peu polluants, y compris ceux qui fonctionnent aux biocarburants, dès lors que leur cycle énergétique et carbone s'avère vertueux.

Au-delà du renouvellement de la flotte de véhicules, il est indispensable d'accompagner le déploiement d'infrastructures de recharge de qualité, notamment afin de permettre des recharges rapides des véhicules électriques. Dans cette optique, j'ai proposé, la semaine dernière, de doter la mission « Plan de relance » de 10 millions d'euros supplémentaires.

Lors de son audition, M. Djebbari a évoqué le chiffre de 1 million de bornes ; ce chiffre correspond au total des bornes privées et publiques. Sur les 100 000 bornes publiques annoncées, seulement 50 000 environ sont aujourd'hui effectivement installées. La mise en œuvre est très complexe, avec des difficultés en termes de déploiement et d'approche qualité. Dans certains endroits, on connaît même des problèmes de renforcement du réseau électrique. Il ne s'agit pas non plus, pour satisfaire l'objectif quantitatif, d'installer des bornes à charge lente dans une station-service de campagne.

Enfin, j'aborderai le nécessaire soutien au développement du vélo pour atteindre nos objectifs de report modal.

Le vélo connaît un essor considérable dans chacun de nos territoires, urbains comme ruraux. Ainsi, d'après l'Afitf, sur les 533 projets retenus dans le cadre du fonds Mobilités active – doté de 350 millions d'euros sur sept ans –, 260 sont en territoires peu denses.

Afin d'amplifier le soutien aux collectivités territoriales pour la mise en place d'infrastructures cyclables et de tenir nos objectifs de développement de part modale du vélo pour atteindre 9 % en 2024 et 12 % en 2030, je vous propose un amendement abondant le fonds dédié au vélo de 150 millions d'euros supplémentaires, de manière à atteindre les 200 millions d'euros en 2022.

M. Djebbari a précisé que l'on n'avait jamais autant fait dans notre pays pour le vélo, ce qui est vrai. Il est toutefois nécessaire d'accompagner cette révolution. La crainte est de voir l'engouement des collectivités freiné par un manque de moyens financiers.

Malgré les nombreuses réserves exprimées, je propose un avis favorable sur ces crédits pour saluer leur augmentation globale.

M. Didier Mandelli. – Avec tous ces opérateurs privés, je ne sais pas comment s'organise le déploiement des bornes électriques. J'ai cru comprendre que, sur un certain réseau, les prix avaient été multipliés par six en deux ans...

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – Vous évoquez les prix de création de bornes ?

M. Didier Mandelli. – Non, les prix liés à la recharge. Cette situation risque de créer de la concurrence. Une régulation des offres est-elle prévue ?

Par ailleurs, demain, nous devons recevoir Mme Pompili pour évoquer les thématiques budgétaires de notre commission. Je m'interroge sur l'opportunité de maintenir cette audition dans la mesure où la première partie du budget ne devrait pas être votée. N'est-ce pas un peu incongru ?

M. Jean-François Longeot, président. – Je souhaitais évoquer le sujet en fin de réunion. En effet, est-il judicieux de maintenir l’audition de Mme Pompili dans la mesure où la deuxième partie du projet de budget pour 2022 pourrait ne pas être examinée par le Sénat ? Doit-on malgré tout la recevoir, sachant que nous aurons d’autres questions à lui poser ? Peut-être pouvons-nous réunir le Bureau de la commission demain matin pour en discuter...

M. Daniel Gueret. – Ne peut-on pas décider maintenant ?

M. Jean-François Longeot, président. – Si vous le souhaitez, cela ne me pose aucun problème.

M. Frédéric Marchand. – Je rejoins la préoccupation de Didier Mandelli. L’audition, demain, de Mme Pompili n’a pas beaucoup de sens ; si j’étais à la place de la ministre, je me délecterais d’ailleurs de cette situation...

M. Jean-François Longeot, président. – Si nous devons la recevoir, ce sera demain matin, avant l’examen ou le non-examen de la deuxième partie.

M. Joël Bigot. – Des sujets autres que le budget méritent, à mon sens, d’être évoqués. Un plan de relance de 30 milliards d’euros a notamment été annoncé. Peut-être pouvons-nous avertir la ministre que nous ne discuterons pas du budget, mais d’autres thématiques.

M. Jean-François Longeot, président. – Je propose d’informer Mme Pompili que nous annulons son audition consacrée au projet de loi de finances pour 2022, mais que nous souhaitons malgré tout profiter de sa présence demain pour évoquer d’autres sujets. Cela vous convient-il ?

M. Didier Mandelli. – Je ne suis pas favorable à cette proposition. Je préférerais que l’on fixe une nouvelle date, dans trois semaines ou un mois, afin d’avoir le temps de préparer des questions.

M. Pascal Martin. – Si nous maintenons l’audition demain, nous risquons un mélange des genres. Il serait préférable de reporter l’audition à une date ultérieure, afin que les sujets abordés soient déconnectés de l’actualité du budget.

M. Jacques Fernique. – Cette audition ne doit pas non plus tarder. J’avais prévu d’interroger la ministre sur le site de StocaMine et le vote en catimini à l’Assemblée nationale notamment ; mais il est vrai que la présence de la ministre, demain, risque de paraître étrange.

M. Jean-François Longeot, président. – Au regard de vos observations, je préviendrai Mme Pompili que son audition de demain est reportée si la discussion budgétaire devait ne pas se poursuivre.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – Pour répondre à Didier Mandelli sur la problématique des bornes, je sais que l’on s’efforce, tant au

niveau du régulateur de l'énergie que de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), de tendre vers une normalisation. J'ai évoqué des problèmes qualitatifs ; il faut discuter avec les personnes utilisant les véhicules électriques de manière nomade afin de bien identifier ces problèmes. Cela mériterait d'être traité dans un prochain rapport.

M. Jacques Fernique. – Concernant le vélo, au-delà de la question des infrastructures, il y a également celle de la réparation. Avec une augmentation de 30 % des déplacements à vélo, la filière a été rapidement débordée. Nous devons intensifier nos efforts en matière de formation professionnelle.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – De manière à être synthétique, je n'ai parlé dans mon rapport que du fonds dédié au vélo. L'audition de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) fut également très instructive en ce qu'elle a mis en évidence des problèmes de structuration de l'ensemble de la filière : des techniciens en liaison avec les collectivités en passant par le taux de TVA fixé pour la réparation des vélos cargos et d'autres choses encore. La révolution en cours doit être accompagnée.

M. Jean-François Longeot, président. – Je propose maintenant au rapporteur de présenter les amendements.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-82 renforce l'efficacité du prêt à taux zéro (PTZ) créé par la loi « Climat et résilience » pour l'acquisition d'un véhicule léger propre. Cet amendement a plusieurs objectifs : avancer la mise en place d'un an pour un démarrage au 1^{er} janvier 2022 ; allonger la durée du dispositif de 2 à 3 ans ; et surtout, étendre le champ des bénéficiaires à l'ensemble des personnes physiques et morales, le dispositif actuellement en vigueur étant réservé aux personnes physiques ou morales domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Dans la mesure où ces zones ont vocation à se multiplier dans les prochaines années, il est indispensable d'accompagner davantage les ménages dans le renouvellement de leur véhicule.

L'amendement n° II-82 est adopté.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-83 prévoit de créer un prêt à taux zéro pour l'acquisition de poids lourds peu polluants affectés au transport de marchandises. J'ai évoqué, dans ma présentation, le très faible nombre de dossiers et la nécessité d'accompagner le verdissement des flottes. Nous souhaitons créer un prêt à taux zéro pour les véhicules de plus de 2,6 tonnes utilisant des énergies alternatives au gazole et moins polluantes, à savoir l'électricité, les biocarburants et l'hydrogène. Cette mesure avait déjà été adoptée par le Sénat dans le cadre de l'examen du projet de loi « Climat et résilience », à l'article 31 A. Il s'agit

d'une proposition de la mission d'information de Mme Nicole Bonnefoy et de M. Rémy Pointereau.

L'amendement n° II-83 est adopté.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-84 concerne les petites autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant de faibles ressources en versement mobilité. Nous avons voté, cet après-midi, un amendement en fidélité complète avec le travail de M. Didier Mandelli lors de la loi d'orientation des mobilités.

Il s'agit de dresser un inventaire précis des AOM en difficulté. Nous avons entendu l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) ; le sujet est assez complexe, avec des évaluations compliquées à réaliser, fondées sur un nombre de salariés en évolution constante. Un tel rapport serait donc utile pour accompagner ces collectivités.

L'amendement n° II-84 est adopté.

Article 20 (État B)

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-80 concerne le plan vélo. Actuellement, l'Atif déploie 50 millions d'euros par an pendant sept ans, soit 350 millions d'euros au total. La crainte, comme je l'ai expliqué dans ma présentation, est de voir la dynamique freinée, faute de crédits suffisants. L'idée est donc d'abonder ce fonds à hauteur de 150 millions d'euros supplémentaires pour atteindre les objectifs de part modale de 9 % en 2024 et 12 % en 2030.

L'amendement n° II-80 est adopté.

M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-81 s'intéresse à la problématique de l'entretien du réseau routier non concédé. La dégradation de l'état des chaussées se poursuit. En conséquence, nous proposons d'augmenter de 100 millions d'euros l'action n° 04, Routes-entretien du programme 203.

L'amendement n° II-81 est adopté.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports routiers de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », sous réserve de l'adoption de ses amendements.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » et de la mission « Plan de relance », sous réserve de l'adoption de ses amendements.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes
Personnes entendues par M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis

Mercredi 3 novembre 2021

- *SNCF Réseau - SNCF Gares&Connexions* : **MM. Alain QUINET**, directeur général délégué Stratégie, économie et sûreté - *SNCF Réseau* ; **Pierre LABARTHE**, directeur de cabinet et des relations institutionnelles - *SNCF Gares&Connexions* ; **Mme Laurence NION**, conseillère parlementaire - *Groupe SNCF*.

Jeudi 4 novembre 2021

- *Association française du rail* : **MM. Claude STEINMETZ**, président (directeur ferroviaire France Transdev), **Franck TUFFEREAU**, délégué général, **Mme Solène GARCIN-BERSON**, directrice juridique, **M. Farès GOUCHA**, directeur de la stratégie et des opérations ferroviaires (Transdev).

- *Fédération nationale des associations d'usagers des transports* : **MM. Bruno GAZEAU**, président, **Jean LENOIR**, vice-président.

Vendredi 5 novembre 2021

- *Union des ports de France* : **M. Jean-Pierre CHALUS**, délégué général.

Mardi 9 novembre 2021

- *Ministère de la transition écologique et solidaire - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **M. Thierry COQUIL**, directeur des affaires maritimes.

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)* : **M. Christophe BÉCHU**, président. **Mme Katrin MOOSBRUGGER**, secrétaire générale.

- *Fédération des industries ferroviaires* : **MM. Louis NÈGRE**, président, **Igor BILIMOFF**, délégué général, **Mme Capucine DU RIVAU**, responsable affaires publiques.

- *Voies navigables de France* : **M. Thierry GUIMBAUD**, directeur général, **Mme Muriel MOURNETAS**, responsable des relations institutionnelles.

- *Société nationale des chemins de fer (Groupe SNCF)* : **MM. Laurent TREVISANI**, directeur général délégué stratégie finances, **Pierre HAUSSWALT**, directeur stratégie et transformation du Groupe, **Mme Laurence NION**, conseillère parlementaire.

- *Entreprises fluviales de France* : **MM. Didier LEANDRI**, président délégué général, **François BOURIOT**, secrétaire général adjoint.

Mercredi 10 novembre 2021

- *Armateurs de France* : **Mmes Laurène NIAMBA**, responsables des relations institutionnelles et des affaires juridiques, **Cécile RAFAT**, responsable des affaires économiques, fiscales et statistiques, **M. Jean-Philippe CASANOVA**, pilote maritime.

- *Autorité de régulation des transports* : **M. Bernard ROMAN**, président.

Mardi 16 novembre 2021

- *Ministère de la transition écologique et solidaire - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **MM. Marc PAPINUTTI**, directeur général, **Etienne DEREU**, sous-directeur du budget, du contrôle de gestion et des services.

Transports aériens
Personnes entendues par Mme Évelyne Perrot, rapporteure pour avis

Mardi 26 octobre 2021

- *Fédération Nationale de l'Aviation Marchande* : **M. Alain BATTISTI**, président.

- *Direction générale de l'aviation civile* : **M. Damien CAZÉ**, directeur général de l'aviation civile, **M. Marc BOREL**, directeur général adjoint, directeur du transport aérien, **M. Myriam HABIB**, directrice de cabinet au secrétariat général, **M. Jean GOUADAIN**, directeur de cabinet du directeur général, **Mme Blandine LE BRIS**, adjointe à la sous-directrice des affaires financières et du contrôle de gestion au secrétariat général, **M. Frédéric GUIGNIER**, chargé de mission à la direction des services de la navigation aérienne.

Mercredi 27 octobre 2021

- *Groupe Air France-KLM* : **Mme Marianne SIEG DE MAINTENANT**, directrice affaires internationales et institutionnelles, **M. Aurélien GOMEZ**, directeur affaires publiques.

Vendredi 29 octobre 2021

- *Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires* : **M. Gilles LEBLANC**, président, **M. Arnaud BECK**, secrétaire général adjoint.

- *Aéroports de Paris* : **M. Mathieu CUIP**, directeur des affaires publiques.

Mardi 2 novembre 2021

- *Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales* : **Mme Anne BONDIOU CLERGERIE**, directrice Recherche et développement, espace et environnement, **M. Jérôme JEAN**, directeur des affaires publiques.

Mercredi 3 novembre 2021

- *Union des aéroports français* : **M. Nicolas PAULISSEN**, délégué général, **M. Rafael COSTA**, responsable développement durable, **Mme Mélanie SUESCUN**, économiste statisticienne.

Jeudi 4 novembre 2021

- *EasyJet* : **M. Bertrand GODINOT**, directeur général pour la France et les Pays-Bas.

Transports routiers
Personnes entendues par M. Olivier Jacquin, rapporteur pour avis

Mardi 9 novembre 2021

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)* : **M. Christophe BÉCHU**, président. **Mme Katrin MOOSBRUGGER**, secrétaire générale.

- *Table ronde* : **MM. Olivier SCHNEIDER**, président, **Thibault QUÉRÉ**, chargé de projet plaidoyer et baromètre - *Fédération française des usagers de la bicyclette* ; **M. Etienne CHAUFOUR**, directeur Île-de-France, chargé de l'éducation, petite enfance, jeunesse, des solidarités, de l'outre-mer, des mobilités - *France urbaine*.

Mercredi 10 novembre 2021

- *Table ronde* : **M. Guy LE BRAS**, directeur général, **Mme Florence DUJARDIN**, responsable du Pôle observatoire des réseaux de transports, statistiques et analyse économique - *GART* ; **M. Patrick LEFEVRE**, directeur comptable et financier adjoint - *Urssaf Caisse nationale*.

- *Autorité de régulation des transports* : **M. Bernard ROMAN**, président.

Mardi 16 novembre 2021

- *Ministère de la transition écologique et solidaire - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* : **MM. Marc PAPINUTTI**, directeur général, **Etienne DEREU**, sous-directeur du budget, du contrôle de gestion et des services.

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, visualiser les apports de chaque assemblée, comprendre les impacts sur le droit en vigueur, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2022.html>