…le projet de loi de finances pour 2026 – Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

AVIS TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

ASSURER LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

Réunie le 26 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, Jean-Marc Délia, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, sous le bénéfice de l'**adoption de 14 amendements** en faveur du financement des **infrastructures de transports** et de la **décarbonation** du secteur.

Au lendemain de la **conférence « Ambition France Transports »**, la commission estime urgent de rehausser la **trajectoire d'investissement** dans les **infrastructures de transports** au moyen de **ressources pérennes** et préservées des aléas de l'annualité budgétaire. Dès lors, elle propose d'accentuer le **fléchage** vers l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France** (Afit France) du produit de la **fiscalité sectorielle** liée aux **transports**. Afin d'accompagner les nombreux chantiers à l'œuvre, elle recommande en outre de renforcer les moyens alloués au **régulateur des transports**.

S'agissant du **transport ferroviaire**, une accentuation des efforts en matière de **régénération** et de **modernisation** du **réseau** est impérative afin de lutter contre sa **paupérisation** et **rattraper le retard** pris sur nos voisins européens. Afin d'amplifier le **report modal** au profit de la voie ferrée, la commission recommande en outre de dégager de **nouvelles marges de manœuvre financières** pour les **autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) et de renforcer le soutien au **fret ferroviaire**.

En matière de **transport fluvial** également, un **rehaussement** des **moyens dédiés à l'entretien** du réseau est indispensable pour **résorber la « dette grise »** accumulée au fil des décennies de **sous-investissement**. La commission estime en outre nécessaire de consolider le **modèle de financement** de **Voies navigables de France** (VNF) grâce à ses **ressources propres** et de préserver son **climat social** *via* la **stabilisation** de son **plafond d'emplois** l'année prochaine.

Enfin, le **transport maritime** doit être accompagné face au **défi financier colossal** que constitue la **décarbonation des flottes**, dans un contexte de concurrence internationale intense et de compétitivité fragile.





26 NOVEMBRE 2025

1. FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

A. LA CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » A MIS EN AVANT LE BESOIN D'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Inspirée d'une proposition de la commission à l'occasion de l'examen de la loi relative aux services express régionaux métropolitains du 27 décembre 2023, la **conférence « Ambition France Transports »** a dressé un **état des lieux détaillé** des **besoins d'investissement dans la régénération des infrastructures de transport**, en particulier **ferroviaires et fluviales : deux milliards d'euros** supplémentaires sont nécessaires par an pour **régénérer ces infrastructures** et apurer la « dette grise » qui s'est constituée après des **décennies de sous-investissement**. Les **efforts financiers en faveur des réseaux de transport** sont **destinés à croître** afin d'**accélérer le report modal** et la **décarbonation des mobilités,** de déployer les **services express régionaux métropolitains (Serm)** et de **renforcer la résilience des infrastructures** face aux effets du **réchauffement climatique**.

Or, les transports sont soumis à une **fiscalité sectorielle élevée**, qui ne leur est que **très faiblement affectée** : **TICPE**, **taxe de solidarité sur les billets d'aviation (TSBA)**, marché carbone européen, taxe sur l'exploitation des infrastructures de longue distance (TEITLD)… Les transports représentent aujourd'hui **un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France**. Leur **décarbonation est donc une priorité centrale aujourd'hui : elle suppose en effet des investissements massifs** qu'il serait légitime et logique de financer par l'affectation de cette **fiscalité sectorielle**.

B. UN PROJET DE BUDGET QUI RESTE EN-DEÇÀ DES OBJECTIFS D'AMBITION FRANCE TRANSPORTS

Le financement par l'État des investissements dédiés aux infrastructures de transport est assuré par **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France**). Celle-ci reçoit des ressources provenant de l'affectation de recettes fiscales et de crédits inscrits dans le cadre du plan de relance. Or, l'agence a subi une forte **diminution de ses crédits en 2025,** exercice considéré comme une **« année blanche »** pour les transports.

Pour **2026**, les **montants de recettes affectées à l'AFIT France** et des crédits budgétaires de l'agence sont évalués **à 3,75 milliards d'euros,** soit une légère augmentation de 150 millions d'euros. Ce montant reste inférieur de 600 millions d'euros à celui de 2024. Certaines de ces **recettes** sont en outre **incertaines**, l'AFIT France étant en effet la dernière attributaire des **amendes radars**, dont le niveau d'affectation a été divisé par deux entre 2025 et 2026 avec une baisse de 120 millions d'euros. De plus, le montant de la TICPE, première ressource affectée à l'agence, reste également bien inférieur au montant de 2024. Or, cette recette repose en grande partie sur le secteur des transports et pourrait donc permettre d'investir dans les infrastructures aujourd'hui indispensables.

La commission a adopté **trois amendements** du rapporteur visant à **rehausser les recettes fiscales affectées à l'AFIT France, à travers la TICPE (+250 M€)**, **la TSBA (+250 M€)** et **les recettes issues du marché carbone européen (fléchage de 250 M€ de ce produit)**. Pour la commission, cette fiscalité assise sur les transports doit être mise au service du report modal. Les **recettes du marché carbone européen**, en particulier, n'ont **pas une vocation de rendement budgétaire**, mais doivent **financer la décarbonation de notre économie** ainsi que nos **politiques climatiques**. Or, seuls 50 M€ de ces recettes sont aujourd'hui reversés au secteur des transports, en l'occurrence au budget des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), alors que 840 M€ de recettes sont, chaque année, versés au budget général de l'État.

Pour accompagner les **nombreux chantiers** engagés (ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, fin des concessions autoroutières, décarbonation, etc.), la commission a en outre adopté un amendement visant à **rehausser de 1 M€** la **subvention pour charges de service public** de l'**Autorité de régulation des transports**, pour la porter à **17 M€** en 2026.

2. TRANSPORT FERROVIAIRE : RÉPONDRE À LA DEMANDE DES USAGERS

A. RÉSEAU FERROVIAIRE : LE DIAGNOSTIC PARTAGÉ SUR L'ÉTAT DE L'INFRASTRUCTURE APPELLE UN TRAITEMENT DE CHOC

La conférence Ambition France Transport a montré que la **régénération du réseau ferroviaire exigeait environ 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an**. Si des financements peuvent apparaître à moyen terme, du fait de l'arrivée à échéance des concessions autoroutières, le réseau a besoin de moyens urgents afin d'assurer sa régénération d'ici 2032. La « dette grise » liée à l'état dégradé du réseau continue de s'alourdir.

Les **moyens consacrés à la régénération du réseau** et à sa **modernisation** sont stables, à hauteur d'environ 3 Mds €. Ils proviennent de **financements internes de SNCF Réseau** et du **fonds de concours versé par SNCF Voyageurs** à SNCF Réseau. Les **usagers**, à la différence de ceux du réseau routier non concédé, et les **autorités organisatrices de la mobilité financent donc le coût de l'infrastructure** *via* les **péages ferroviaires** et la marge de SNCF Voyageurs. Contrairement aux autres pays européens dans lesquels les opérateurs s'acquittent quasiment uniquement des coûts marginaux de la circulation des trains, la France a fait le choix de **faire supporter le coût complet de l'entretien du réseau aux usagers**. Le **niveau de péages ferroviaires insoutenable en résultant freine le développement du transport ferroviaire** et **l'ouverture à la concurrence du secteur**. S'est également installée une **concurrence faussée entre la route et le rail**, aussi bien pour le **transport de passagers** que de **marchandises**.

> Devant ce constat, la commission, suivant son rapporteur, propose que le **budget général de l'État finance** à hauteur de **100 millions d'euros la régénération du réseau en 2026**.

La régénération du réseau ferroviaire français doit s'accompagner de sa nécessaire **modernisation**. Au rythme actuel de déploiement, le système européen de signalisation ERTMS et la commande centralisée du réseau (CCR) devraient être déployés entre 2050 et 2070. Ces échéances trop lointaines ne peuvent qu'alerter compte tenu des conséquences négatives susceptibles d'en résulter **(difficultés d'exploitation du réseau et saturation de certains axes)**. Les moyens supplémentaires que la commission propose d'allouer à l'Afit France pourraient utilement être affectés à la modernisation du réseau, notamment en faveur de la mise en œuvre du **plan Ulysse Fret**, qui prévoit environ **4,5 milliards d'euros d'investissement pour le fret d'ici 2032**.

B. SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS : SATISFAIRE LA DEMANDE DE TRAIN



Depuis la crise sanitaire, la demande de train ne faiblit pas. Selon les données communiquées par SNCF Voyageurs, **les trafics de toutes les activités sont en croissance par rapport à 2024** : **+ 1,8 % pour les TGV**, **+ 6,5 % pour Transilien**, **+ 3,9 % pour TER** et **+ 3,1 % pour Intercités**. Or le nombre de voyageurs croît dans un contexte d'offre ferroviaire contrainte, due à une **pénurie de matériel roulant**. Actuellement, SNCF Voyageurs compte ainsi environ **une centaine de rames de TGV de moins qu'en 2015**.

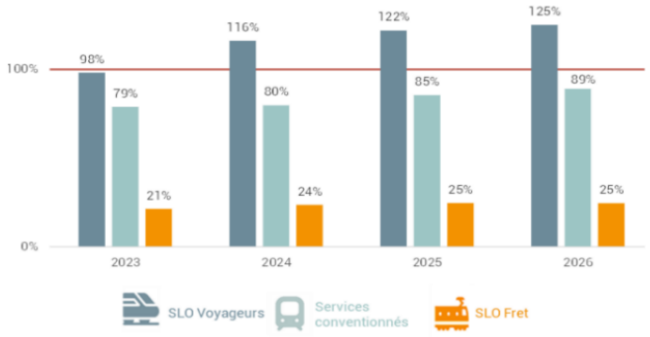
À cette **pénurie**, pourrait également s'ajouter dans les prochaines années une **saturation des gares et des centres de maintenance**. Adopter une **stratégie nationale** pour surmonter ces freins au développement de l'offre ferroviaire est donc un **impératif**.

Dans le même temps, les **péages ferroviaires** versés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour le transport conventionné et les opérateurs ferroviaires pour le transport librement organisé (SLO) continuent leur **hausse inexorable**.

Dans ce contexte, afin de **redonner des marges de manœuvre financières aux AOM** qui ne pratiquent pas la gratuité des transports publics, la commission a adopté un amendement du rapporteur **pour abaisser de 10 % à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports collectifs du quotidien**.

Elle propose également de **prolonger d'un an** l'incitation **aux employeurs à rembourser jusqu'à 75 % de l'abonnement de transport public de leurs salariés**.

Taux de couverture des coûts attribuables à chaque activité publiés dans le DRR



Source : ART, d'après SNCF Réseau

Les péages ferroviaires sont-ils soutenables ?

Les péages ferroviaires français sont particulièrement élevés pour les trains circulant en service librement organisé (SLO), c'est-à-dire les trains à grande vitesse. Un tel niveau de péages nuit à la rentabilité de certaines liaisons, notamment vers des villes moyennes. Pourtant, ces liaisons jouent un rôle d'aménagement et de continuité territoriale précieux.

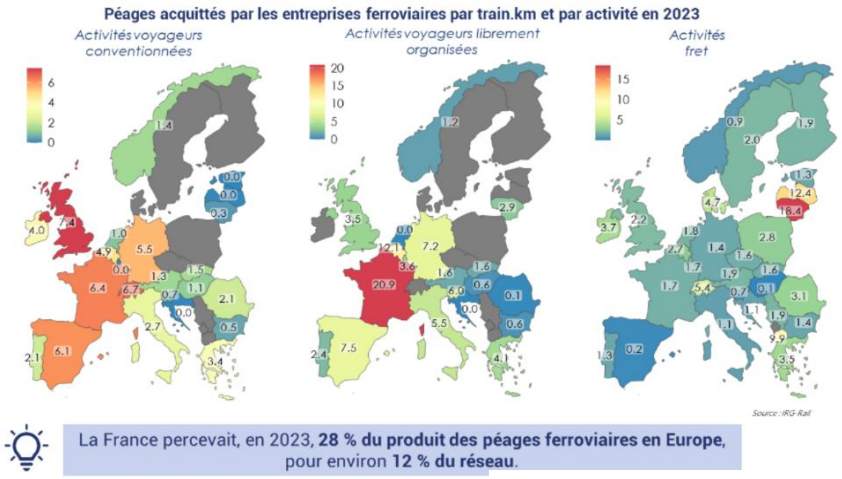
Comme le met en avant l'Autorité de régulation des transports (ART), « ***la question de la rentabilité des dessertes d'aménagement du territoire ne se pose en réalité qu'en raison du niveau élevé des péages*** ». En effet, comme l'observe d'ailleurs un rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) et de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)[1], **l'intégralité des dessertes de train effectuées par SNCF Voyageurs est rentable avant intégration de la majoration tarifaire** (redevance de marché) perçue par **SNCF Réseau**.

Ce constat a conduit **SNCF Réseau** à **diminuer ses majorations tarifaires sur certaines dessertes d'aménagement du territoire à partir de 2027**. Pour la commission, ces réductions sont un **premier pas encourageant**. Cependant, cette évolution bienvenue ne devrait **pas inverser la tendance pour certaines liaisons déficitaires**.

Cette situation génère deux effets pervers dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. D'une part, elle **conduit l'opérateur historique à supporter le coût de dessertes non rentables et dégrade sa situation financière face à ses concurrents**, et d'autre part, elle **empêche certains nouveaux entrants de lancer des circulations sur certains créneaux du marché ferroviaire**.

Ce **niveau non soutenable des péages** pourrait **réduire les bénéfices à attendre de l'ouverture à la concurrence sur le nombre de gares desservies**, l'exemple italien étant à cet égard instructif, où les effets positifs de l'ouverture à la concurrence sont à mettre en regard du contexte de péages ferroviaires bien moins élevés.

[1] IGF-IGEDD, février 2024, *Tarification et financement du réseau ferré national*, annexe III, p. 21 : il y a « *une absence de problème de rentabilité intrinsèque avant redevance de marché dans tous les cas* ».



Source : ART, d'après IRG-Rail

C. FRET FERROVIAIRE : ACCOMPAGNER LA RELANCE DE LA FILIÈRE

Le plan de discontinuité fret SNCF a été appliqué, avec la création, au 1er janvier 2025 de deux nouvelles sociétés : **Hexafret**, un nouvel opérateur ferroviaire spécialisé dans le **groupage de wagons** et **Technis**, la nouvelle société de **maintenance des locomotives**. La SNCF a également dû **renoncer à 30 % de ses contrats et 20 % de son chiffre d'affaires**. 10 % de ses effectifs sont supprimés et réaffectés au sein du groupe SNCF.

Dans ce contexte sectoriel inédit, le fret **ferroviaire a progressé de 2,9 % en tonnes de marchandises transportées par kilomètre entre le 1er semestre 2024 et le 1er semestre 2025**. L'Alliance « Fret Ferroviaire Français du Futur » (Alliance 4F) a indiqué au rapporteur observer une réduction du nombre de trains par kilomètre, mais une augmentation de la marchandise transportée :

> ***« Les trains sont mieux chargés et le transport est donc plus performant ».***
>
> Alliance 4F

Le **secteur** reste néanmoins **fragile**, et c'est pourquoi, en sus des investissements sur les infrastructures portées par le plan « Ulysse Fret », des **aides à l'exploitation des services de fret** sont prévues. En particulier, l'exploitation des wagons isolés bénéficie d'un soutien annuel passé de 70 M€ à 100 M€ en 2025. Cependant, **l'ensemble des aides à l'exploitation des services de fret n'a augmenté que de 14 millions d'euros en 2025 et 2026 par rapport à 2024** : **les autres aides ont été réduites de 16 M€**, notamment la réduction des péages ferroviaires et les aides à l'exploitation des services de transport combiné et au démarrage de nouveaux services.

La commission a donc fait sien un amendement du rapporteur qui prévoit d'affecter **16 M€ supplémentaires au fret ferroviaire**.

3. VOIES NAVIGABLES : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À RENFORCER, AU PROFIT DE L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR

A. RÉSEAU FLUVIAL : UNE TRAJECTOIRE D'INVESTISSEMENT À REHAUSSER POUR ACCENTUER LE REPORT MODAL

- Fortement **capacitaire** et **peu émetteur de CO_2** en comparaison de la route[1], le transport fluvial présente de **nombreux atouts** pour la **décarbonation des transports**. Pour autant, la **part modale de la voie d'eau** demeure **en-deçà des 3 %**, soit un niveau inférieur à celui de nos voisins européens : cet **écart**, s'il s'explique partiellement par une moindre importance du réseau à grand gabarit en France (25 %, contre 80 % en Allemagne et plus de 60 % aux Pays-Bas), doit conduire à **amplifier nos efforts** en faveur du **report modal**.

[1] Les émissions unitaires de CO_2 du secteur fluvial sont deux à quatre fois inférieures à celles des poids lourds.

• De fait, le développement de ce **mode massifié** est entravé par l'**état préoccupant** de ses **infrastructures** au sortir de **décennies de sous-investissement**[1] : en février 2025, la **Cour des comptes** a estimé à **1,1 Md€** la **« dette grise »** du réseau fluvial (en 2023), une situation qui se traduit par une **perte de fiabilité** et des **restrictions de navigation**. Certes, le **contrat d'objectifs et de performance** (COP) signé entre Voies navigables de France (VNF) et l'État a prévu une trajectoire d'investissement ambitieuse en faveur du réseau : sur la **période 2023-2032**, **4,3 Mds€** doivent être consacrés au réseau fluvial, dont 2,5 Mds€ pour la **régénération** et la **modernisation** du réseau existant et 1,4 Mds€ pour le **développement du réseau grand gabarit**, notamment dans le cadre du projet Seine-Escaut.

Ces moyens demeurent néanmoins sensiblement en-deçà des besoins. Un rehaussement des efforts est ainsi nécessaire en faveur de l'entretien du réseau ainsi que pour le **déploiement du projet Seine-Escaut**, dont les besoins sont estimés à 1 Md€ par an sur la période 2026-2031, soit 800 M€ de plus que le niveau d'investissement annuel actuel.

+200 M€/AN

investissement supplémentaire nécessaire sur la période 2024-2032 pour résorber la dette grise du réseau fluvial



Les trois amendements adoptés par la commission pour **rehausser de 750 M€** les ressources de l'Afit France en 2026 (*cf. supra*) permettront de renforcer l'**investissement** dans les **infrastructures de transports massifiés**.

• Le secteur fluvial est en parallèle engagé dans le **verdissement de sa flotte** pour atteindre les objectifs de **réduction de 35 % de ses émissions polluantes d'ici 2035** et de décarbonation en 2050. Il est essentiel d'accompagner les entreprises fluviales dans cette transition, qui nécessite de **lourds moyens financiers**, tout en leur assurant des **conditions** de **concurrence équitables** avec leurs homologues européens dans la perspective de la mise en service d'ici 2032 du **Canal Seine-Nord Europe**.

Dès lors, la commission a adopté un amendement du rapporteur visant à **doubler le plafond d'exonération des plus-values** réalisées sur les **cessions de navires fluviaux affectés au transport de marchandises**, afin d'encourager le renouvellement des flottes des **entreprises fluviales**.

B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) : UNE SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE À CONFORTER

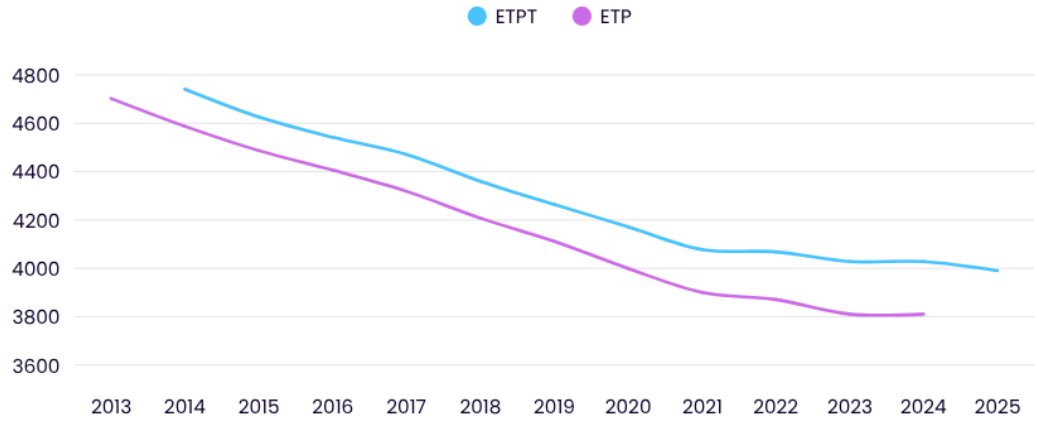
• La **consolidation des capacités financières** de VNF constitue un préalable indispensable au renforcement de la trajectoire d'investissement dans la voie d'eau. À ce titre, la Cour des comptes recommande de **supprimer** le **plafonnement de l'affectation du produit de la redevance hydraulique** - première ressource propre de l'établissement - à VNF, afin que celui-ci en perçoive la totalité chaque année.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à **supprimer** le **plafonnement** de la **redevance hydraulique** au profit de **VNF**.

• La **soutenabilité** de la **trajectoire d'emplois** de VNF constitue également un motif d'inquiétude récurrent pour la commission : le plafond d'ETPT de cet opérateur qui est au cœur de l'ambition fluviale de la France a diminué de **15 % depuis 2014**.

[1] 90 % des écluses et 75% des barrages gérés par VNF sont dans un état moyennement ou fortement dégradé, selon cet opérateur.

Trajectoire du plafond d'emplois de VNF de 2013 à 2025



Source : VNF

La **modernisation** de la gestion du réseau de VNF (à travers notamment l'automatisation des écluses et barrages) inscrite dans le COP doit permettre de réaliser des **gains de productivité** d'ici 2030. Afin de ne pas fragiliser le **climat social** de l'établissement, la révision du COP en 2023 a prévu une **stabilisation du plafond d'emplois de VNF** pour **trois ans**, jusqu'en 2026 inclus. Pourtant, cet engagement n'a pas été respecté : alors que la LFI pour 2025 avait prévu une baisse de 38 ETPT, le PLF pour 2026 prévoit une **nouvelle diminution du plafond d'emplois de VNF** (- 40 ETPT).

Cette situation est **dommageable** pour la capacité de VNF à respecter les **engagements** inscrits dans le COP en matière d'**investissement** et à mener à bien les **transformations** à l'œuvre, à commencer par la modernisation du réseau. Elle met en outre en péril les **négociations en cours** avec les organisations syndicales en matière de **refonte des filières métier** de l'établissement et de **réduction du nombre de ses implantations territoriales**.

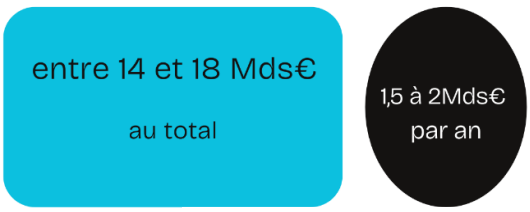
> Sur la proposition du rapporteur, la commission a adopté un amendement visant à assurer la **stabilité du plafond d'emplois** de VNF en **2026** par rapport à 2025.

4. TRANSPORT MARITIME & PORTS : UN SECTEUR À LA CROISÉE DE MULTIPLES DÉFIS

A. LE DÉFI DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME

Maillon essentiel de l'économie mondiale[1], le transport maritime représente environ **3 % des émissions de gaz à effet de serre** (GES) de la planète.

Coût du renouvellement de 90 % de la flotte de commerce sous pavillon français dans les 10 prochaines années



Source : Armateurs de France

La **transition énergétique du secteur** (à travers le développement de carburants alternatifs – GNL, méthanol, biocarburants – et de systèmes de propulsion décarbonés, à l'instar de la technologie vélique), qui repose sur des exigences internationales[2], suppose de **lourds investissements**. Pour accompagner le secteur face à ce défi financier considérable, le Président de la République avait annoncé en novembre 2022 à l'occasion des Assises de l'Économie de la Mer le lancement d'un **fonds d'investissement** abondé notamment par le produit du **marché carbone européen** (EU ETS) auquel le transport maritime est intégré depuis le 1er janvier 2024. Lors du **comité interministériel de la mer** (CIMer) de mai 2025, le Gouvernement a renouvelé cette promesse, estimant à **90 M€** le produit des ETS qui pourrait être mobilisé au profit de la **décarbonation** du secteur dès 2026.

[1] Plus de 80 % du transport de marchandises mondial est assuré par la mer.
[2] L'organisation maritime internationale (OMI) a fixé l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes de GES à horizon 2050.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à **concrétiser** cet engagement du Gouvernement, en allouant dès 2026 une **fraction de 90 M€** issus du **produit du marché carbone européen** à la **décarbonation du transport maritime**.



B. LA NÉCESSITÉ DE PROTÉGER LE PAVILLON FRANÇAIS

- La décarbonation du transport maritime français doit être conciliée avec les impératifs de **maintien de la compétitivité** du secteur. Dès lors, la commission juge contestables, comme l'année précédente, les débats autour de la **suppression de la taxe au tonnage**. Depuis sa mise en place en 2003, ce dispositif, qui permet à nos armateurs de relever du même dispositif fiscal que **86 % de la flotte mondiale**, est le principal levier de soutien à la compétitivité du pavillon français.

- Une vigilance est également nécessaire s'agissant des effets de la **suppression partielle des exonérations de charges patronales** survenue cette année : en effet, la LFSS pour 2025 a recentré ce dispositif de **soutien à l'emploi maritime** sur les navires de **transport de passagers**, les **navires câbliers**, compte tenu du caractère stratégique en termes de souveraineté de ce secteur, et ceux opérant dans les **champs éoliens offshore**. Si ce recalibrage découle de la situation budgétaire actuelle, la commission s'inquiète de ses conséquences sur la **compétitivité de l'emploi maritime français** dans la marine marchande, en particulier s'agissant des jeunes officiers pour lesquels le différentiel de coût salarial par rapport aux autres marins européens est particulièrement élevé. Cela est d'autant plus préoccupant que le **Fontenoy du maritime** (2021) a fixé un objectif de **doublement des effectifs diplômés** de l'École nationale supérieure de la marine (ENSM) d'ici 2027 : il importe d'assurer à ces jeunes officiers des **opportunités professionnelles** et d'éviter un effet d'éviction au détriment de la **main d'œuvre française**.

C. PORTS MARITIMES : DES INQUIÉTUDES SUR LE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE DRAGAGE

Le PLF pour 2026 acte l'engagement, pris par le Gouvernement, de financer à hauteur de **20 M€ par an** sur **vingt ans** le **régime de pénibilité** des **dockers**, à la suite des accords conclus en 2025. Si le rapporteur se réjouit des nouveaux droits instaurés pour ce régime, il s'inquiète de la **diminution** des crédits alloués à l'**entretien des accès et des ouvrages d'accès** aux grands ports maritimes (GPM), qui passent de 92,5 M€ en 2025 à **67,5 M€** l'année prochaine. Pour la commission, le financement de cette réforme ne saurait reposer ainsi sur les ports ni, en tout état de cause, se faire au détriment des **opérations de dragage** qui sont vitales pour leur **activité** et leur **compétitivité**. Cette évolution est d'autant plus problématique que les GPM font face à de **fortes pressions** sur les **coûts**, notamment pour financer leur **transition écologique**.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à allouer **20 M€ supplémentaires** au financement des **opérations de dragage** des GPM.

POUR EN SAVOIR +

- **Le rapport d'information de Guillaume Chevrollier et de Gilbert-Luc Devinaz sur la pollution sonore causée par les transports**



Jean-François Longeot
Président
Sénateur du Doubs
(Union centriste)



Jean-Marc Delia
Rapporteur
Sénateur des Alpes-Maritimes
(Les Républicains)

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable
☎ 01 42 34 23 20