

N° 143

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 novembre 2025

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi de finances, considéré comme rejeté par l'Assemblée nationale, pour 2026,

TOME II

TRANSPORTS

Par MM. Jean-Marc DELIA, Stéphane DEMILLY et Hervé GILLÉ,

Sénateurs

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, *président* ; M. Didier Mandelli, Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Hervé Gillé, Rémy Pointereau, Mme Nadège Havet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varaillas, MM. Jean-Yves Roux, Cédric Chevalier, Ronan Dantec, *vice-présidents* ; M. Cyril Pellevat, Mme Audrey Bélim, MM. Pascal Martin, Jean-Claude Anglars, *secrétaires* ; Mme Jocelyne Antoine, MM. Jean Bacci, Alexandre Basquin, Jean-Pierre Corbisez, Jean-Marc Delia, Stéphane Demilly, Gilbert-Luc Devinaz, Franck Dhersin, Alain Duffourg, Sébastien Fagnen, Jacques Fernique, Fabien Genet, Mme Annick Girardin, MM. Éric Gold, Daniel Gueret, Mme Christine Herzog, MM. Joshua Hochart, Olivier Jacquin, Damien Michallet, Mme Marie-Pierre Mouton, MM. Louis-Jean de Nicolay, Saïd Omar Oili, Alexandre Ouizille, Clément Pernot, Mme Marie-Laure Phinera-Horth, M. Bernard Pillefer, Mme Kristina Pluchet, MM. Pierre Jean Rochette, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, M. Simon Uzenat, Mme Sylvie Valente Le Hir, M. Michaël Weber.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (17^{ème} législ.) : 1906, 1990, 1996, 2006, 2043, 2047, 2048, 2060, 2063 et T.A. 180

Sénat : 138 et 139 à 145 (2025-2026)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
CHAPITRE I^{ER} LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES	7
I. FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE.....	8
A. LA CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » A MIS EN AVANT LE BESOIN D'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	8
B. UN PROJET DE BUDGET QUI RESTE EN-DEÇÀ DES OBJECTIFS D'AMBITION FRANCE TRANSPORTS	8
II. TRANSPORT FERROVIAIRE : RÉPONDRE À LA DEMANDE DES USAGERS	9
A. RÉSEAU FERROVIAIRE : LE DIAGNOSTIC PARTAGÉ SUR L'ÉTAT DE L'INFRASTRUCTURE APPELLE UN TRAITEMENT DE CHOC.....	9
B. SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS : SATISFAIRE LA DEMANDE DE TRAIN.....	10
C. FRET FERROVIAIRE : ACCOMPAGNER LA RELANCE DE LA FILIÈRE	12
III. VOIES NAVIGABLES : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À RENFORCER, AU PROFIT DE L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR	13
A. RÉSEAU FLUVIAL : UNE TRAJECTOIRE D'INVESTISSEMENT À REHAUSSER POUR ACCENTUER LE REPORT MODAL.....	13
B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) : UNE SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE À CONFORTER	14
IV. TRANSPORT MARITIME & PORTS : UN SECTEUR À LA CROISÉE DE MULTIPLES DÉFIS	16
A. LE DÉFI DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME.....	16
B. LA NÉCESSITÉ DE PROTÉGER LE PAVILLON FRANÇAIS.....	16
C. PORTS MARITIMES : DES INQUIÉTUDES SUR LE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE DRAGAGE.....	17
CHAPITRE II LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS AÉRIENS.....	19
I. LE CONTRÔLE AÉRIEN FRANÇAIS : UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE MODERNISATION ET DÉSENDETTEMENT	19
A. LE DYNAMISME DU TRAFIC PERMET À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE D'ACCÉLÉRER SON DÉSENDETTEMENT	19

B. CE SALUTAIRE APUREMENT DES FINANCES PUBLIQUES NE DOIT PAS CONDUIRE À RETARDER DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER SES PERFORMANCES	21
II. LA NÉCESSAIRE DÉFENSE D'UNE TRAJECTOIRE AMBITIEUSE DE DÉCARBONATION DU SECTEUR AÉRIEN	23
A. L'IMPÉRATIF SOUTIEN AU PROGRAMME D'AVION ULTRA FRUGAL : UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE SOUVERAINETÉ NATIONALE	23
B. LES CARBURANTS D'AVIATION DURABLE (CAD) : FAIRE DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN UNE OPPORTUNITÉ INDUSTRIELLE	24
III. LA POLLUTION SONORE : MIEUX PROTÉGER LES RIVERAINS, UN IMPÉRATIF DE SANTÉ PUBLIQUE ET D'ÉQUITÉ SOCIALE ET TERRITORIALE.....	25
A. LE BRUIT AÉRIEN : UNE VÉRITABLE POLLUTION POUR LES RIVERAINS	25
B. LA NÉCESSITÉ DE PRÉSERVER LES FINANCEMENTS DESTINÉS À INSONORISER LES LOGEMENTS DES RIVERAINS	25
CHAPITRE III LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS	27
I. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REPENSER POUR RÉPONDRE AUX BESOINS D'INVESTISSEMENT	28
A. CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » : UN ÉTAT DES LIEUX ALARMANT SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES, UNE RÉFLEXION À MENER SUR LES LEVIERS DE FINANCEMENT	28
B. AFIT FRANCE : UN BUDGET AUX AMBITIONS TRÈS INSUFFISANTES	29
II. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : INVERSER LA SPIRALE DE DÉGRADATION DU RÉSEAU ET PRÉPARER L'AVENIR.....	30
A. RRNNC : UN ÉTAT DES LIEUX PRÉOCCUPANT QUI APPELLE UNE NÉCESSAIRE ACCENTUATION DES EFFORTS D'INVESTISSEMENT	30
B. DES INQUIÉTUDES FORTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉCENTRALISÉ, EN PARTICULIER S'AGISSANT DES OUVRAGES D'ART	32
III. LE FINANCEMENT DES AOM, LEVIER ESSENTIEL DU REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	34
A. AOM : UN MODE DE FINANCEMENT À RENFORCER ET DIVERSIFIER	34
B. FACILITER LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS EN ZONES PEU DENSES.....	35
IV. L'IMPÉRATIF DE RÉPONDRE AU DÉFI FINANCIER DE LA DÉCARBONATION DU SECTEUR ROUTIER	35
A. GARANTIR UN SOUTIEN AMBITIEUX AU VERDISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES	35

B. PRÉSERVER LES MOYENS DÉDIÉS AU VÉLO, POUR NE PAS INTERROMPRE LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE.....	37
TRAVAUX EN COMMISSION	41
• Audition de M. Philippe Tabarot, ministre des transports (Mercredi 5 novembre 2025)	41
• Examen des amendements de séance sur la première partie (Mercredi 19 novembre 2025)	65
• Crédits « Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes » (Mercredi 26 novembre 2025)	70
• Crédits « Transports aériens » (Mercredi 19 novembre 2025)	81
• Information – Examen des amendements (Mercredi 26 novembre)	92
• Crédits « Transports routiers » (Mercredi 3 décembre 2025)	93
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET CONTRIBUTIONS ÉCRITES	105
• Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis	105
• Transports aériens Stéphane Demilly, rapporteur pour avis	107
• Transports routiers M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis	109
LOI EN CONSTRUCTION	111
ANNEXE LISTE DES AMENDEMENTS ADOPTÉS PAR LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	113
• Amendements de première partie	113
• Amendements de seconde partie	154

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

Réunie le 26 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur pour avis, 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.

I. 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 pour avis 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. Ces amendements n'ont pas été adoptés en séance publique.

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.

II. 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 Transports » 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 pour avis, 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**.

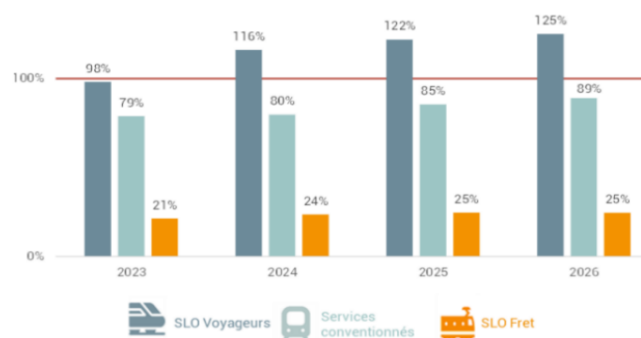
À cette **pénurie**, pourrait également s'ajouter dans les prochaines années une **saturation des gares et des centres de maintenance**. Adopter une **stratégie nationale** pour surmonter ces freins au développement de l'offre ferroviaire est donc un **impératif**.

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 avis **pour abaisser de 10 % à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports collectifs du quotidien**. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

Elle a également adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à **prolonger d'un an l'incitation aux employeurs à rembourser jusqu'à 75 % de l'abonnement de transport public de leurs salariés**. Cet amendement a été adopté en séance publique.

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.

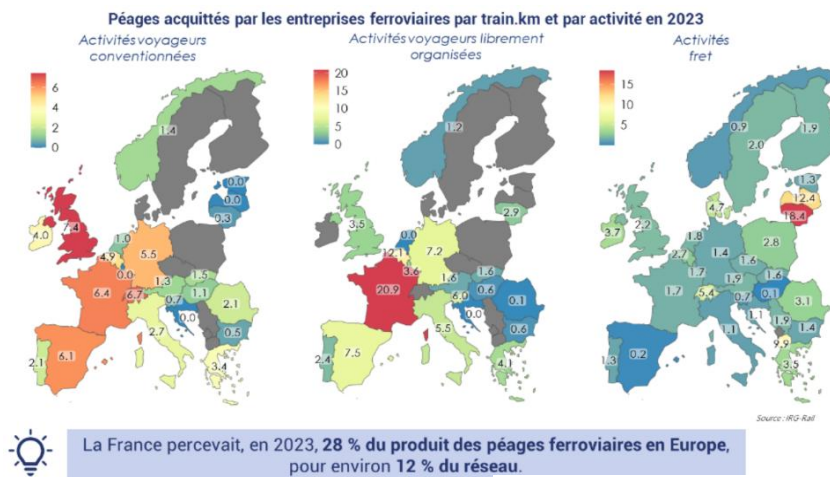
Comme le met en avant l'Autorité de régulation des transports (ART), « *la question de la rentabilité des dessertes d'aménagement du territoire ne se pose en réalité qu'en raison du niveau élevé des péages* ». En effet, comme l'observe d'ailleurs un rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) 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**.

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 ».

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.



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 1^{er} 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 1^{er} semestre 2024 et le 1^{er} semestre 2025**. L'Alliance « Fret Ferroviaire Français du Futur » (Alliance 4F) a indiqué au rapporteur pour avis 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 pour avis qui prévoit d'affecter **16 M€ supplémentaires au fret ferroviaire.**

III. 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 CO₂** en comparaison de la route¹, 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**.

De fait, le développement de ce **mode massifié** est entravé par l'**état préoccupant** de ses **infrastructures** au sortir de **décennies de sous-investissement**² : 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.

+200 M€/AN

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



¹ Les émissions unitaires de CO₂ du secteur fluvial sont deux à quatre fois inférieures à celles des poids lourds.

² 90 % des écluses et 75 % des barrages gérés par VNF sont dans un état moyennement ou fortement dégradé, selon cet opérateur.

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.

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 pour avis 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**. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

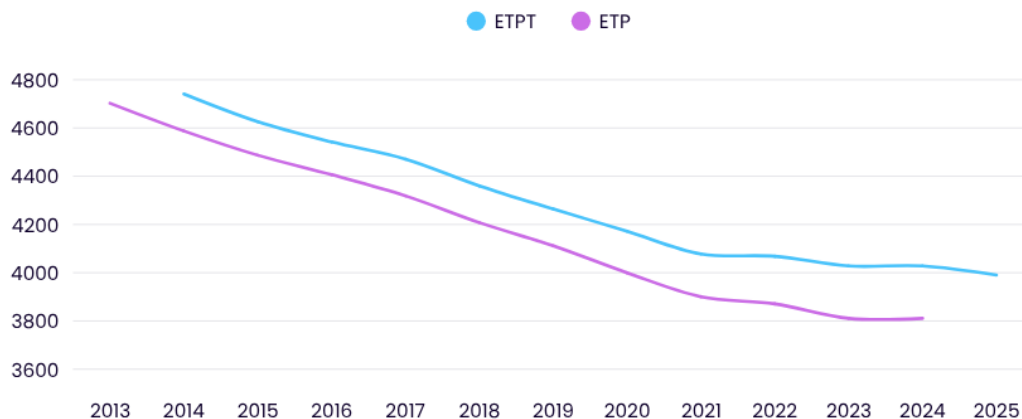
B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) : UNE SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE À CONFORTER

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 pour avis visant à **supprimer le plafonnement** de la **redevance hydraulique** au profit de VNF. Cet amendement a été adopté en séance publique.

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**.

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

IV. 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 mondiale¹, le transport maritime représente environ **3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)** de la planète.

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 internationales², suppose de **lourds investissements**. Pour

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

entre 14 et 18 Mds€

au total

1,5 à 2Mds€
par an

Source : Armateurs de France

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 1^{er} 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.

La commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis 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**. Cet amendement a été adopté en séance publique.

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. En outre, les entreprises de transport maritime bénéficiant de la taxe au tonnage et ayant un chiffre d'affaires supérieur à 1 Md€ (de fait, le groupe CMA CGM est l'unique concerné) contribuent, au

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.

titre de l'année 2025, à l'**effort de redressement des comptes publics** via la **contribution exceptionnelle**

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 **doublément 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 pour avis 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 pour avis visant à allouer **20 M€ supplémentaires** au financement des **opérations de dragage** des GPM.

CHAPITRE II

LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Réunie le 19 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur pour avis, Stéphane Demilly, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports aériens** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, **sous le bénéfice de l'adoption de neuf amendements en faveur de la décarbonation de ce secteur stratégique pour notre économie.**

La commission salue **l'absence de nouvelles taxes assises spécifiquement sur le secteur aérien** dans ce projet de loi de finances, à la suite de **deux exercices** marqués par un **accroissement sans précédent de la pression fiscale** le concernant.

La commission estime en revanche indispensable de **renforcer le soutien de l'État au programme de développement d'un avion ultrafrugal d'ici 2035** par la **filière aéronautique française**. Cette ambition est un **enjeu de transition écologique et de souveraineté nationale.**

Elle appelle également à faire de **l'obligation d'utilisation des carburants aériens durables (CAD)** une **opportunité industrielle** pour la France, et a donc adopté plusieurs amendements afin de **soutenir l'industrialisation d'une filière de CAD** en France.

I. LE CONTRÔLE AÉRIEN FRANÇAIS : UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE MODERNISATION ET DÉSENDETTEMENT

A. LE DYNAMISME DU TRAFIC PERMET À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE D'ACCÉLÉRER SON DÉSENDETTEMENT

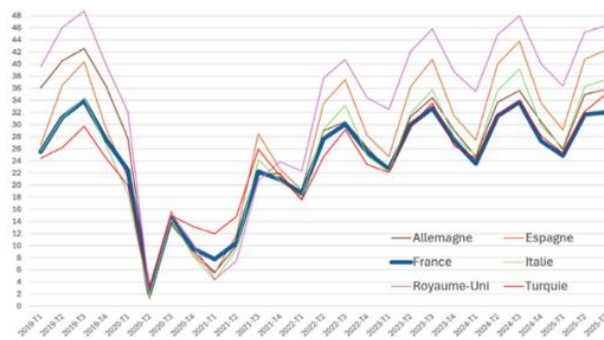
Le **trafic aérien français** est **dynamique**. Revenu en 2024 à son **niveau de 2019**, il devrait le **dépasser en 2025**. Par rapport à 2024, la **hausse du trafic** est **marquée** aux **deux premiers trimestres** (4,4 % et 3,6 % de hausse par rapport aux deux premiers trimestres de l'année 2024), mais **moins forte au troisième trimestre** (+ 1,4 %). La **structure du trafic** s'est cependant **transformée** depuis la crise sanitaire : les **circulations intérieures** ne représentent plus que les **trois quarts du niveau de 2019**, alors que certaines destinations bénéficient d'une croissance rapide (Turquie, Maghreb...).

Cette **hausse du trafic** engendre une **augmentation du produit des taxes et redevances** perçues par l'administration du **contrôle aérien français**, la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette situation permet mécaniquement d'accélérer sa **trajectoire de désendettement.**

La chute du trafic et des recettes pendant la crise sanitaire a en effet mené à un **endettement du contrôle aérien français** à hauteur de **2,7 milliards d'euros** à son point le plus haut. Une trajectoire de désendettement a donc été définie dès la sortie de crise. En 2024, déjà, la hausse du trafic avait permis de dépasser les objectifs de désendettement d'environ 300 millions d'euros. La DGAC prévoit que son encours de dette sera de 1,67 milliard d'euros au 31 décembre 2025, soit un niveau inférieur de 200 millions d'euros à l'objectif. En 2026, elle **visait d'atteindre une dette de 1,34 milliard d'euros**, ce qui était initialement l'objectif visé pour fin 2027. Le rapporteur pour avis **salue la rapidité de la trajectoire de désendettement de la DGAC**.

Une moindre hausse du trafic aérien en France que dans les autres pays européens

Le **trafic aérien français** a connu une **évolution moins dynamique que celle de ses voisins européens**. Selon la DGAC dans son étude *Premiers retours sur la hausse de TSBA de mars 2025 : baisse de compétitivité du transport aérien français*, « Avec 22,8 millions de sièges offerts au cœur de l'été 2025 (juillet et août), l'offre en France est à peu près au niveau de juillet et août 2024, contrairement aux autres principaux pays européens, en croissance par rapport à juillet et août 2024 ».



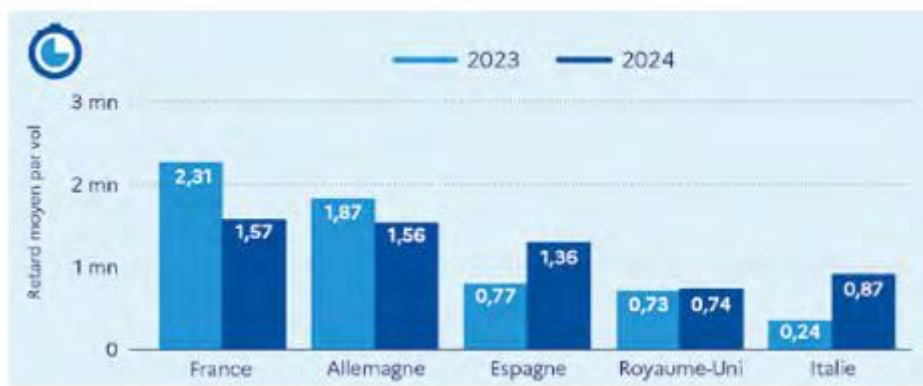
Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette divergence. Selon la DGAC, la différence de croissance économique entre la France (0,6 % en 2025) et la moyenne européenne (1,3 %) joue un rôle dans cette situation dans la mesure où « le PIB est un des facteurs déterminants de l'évolution de la demande des services tels que le transport aérien ».

La hausse du tarif de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) versé par les compagnies aériennes, décidée en loi de finances pour 2025, pourrait aussi avoir un impact sur cette évolution. Comme le met en avant la DGAC, « La hausse des tarifs de la TSBA a des impacts fortement contrastés selon les stratégies globales des transporteurs et au regard de la place que la France occupe comme marché dans le cadre de leurs stratégies ». Elle a notamment un effet plus significatif sur l'activité des compagnies internationales low cost, mais il est encore trop tôt pour en évaluer les effets avec précision. Ainsi, selon la DGAC, l'effet de la hausse de TSBA sur les activités de Ryanair n'est pas encore visible en 2025, alors qu'il le serait pour Easyjet. Le rapporteur pour avis appelle donc à la poursuite d'études rétrospectives pour mieux cerner l'impact de l'évolution de la fiscalité sur le trafic aérien.

B. CE SALUTAIRE APUREMENT DES FINANCES PUBLIQUES NE DOIT PAS CONDUIRE À RETARDER DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER SES PERFORMANCES

Le **contrôle aérien français** rend un **service d'une qualité peu satisfaisante**. Le rapport d'activité de 2024 de la direction des services de navigation aérienne (DSNA) met en avant que « *La France est le pays qui génère le plus de retards en Europe* ». Cette situation s'explique par plusieurs facteurs : **outils techniques obsolètes, organisation du travail insuffisamment efficiente, manque d'effectifs, conflictualité sociale**.

Ponctualité des vols en Europe



Source : DSNA

Les **systèmes techniques** utilisés par le **contrôle aérien français** sont **obsolètes**. Devant ce constat, la DGAC a entamé un **programme de modernisation**, dont les **coûts** ont connu une forte **dérive**. La Cour des comptes a ainsi souligné que la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) « *n'a pas su maîtriser ces grands projets dont les délais ont été maintes fois repoussés, dont les coûts prévisionnels ont explosé - ceux des trois principaux dépassant désormais 2 Mds € - et qui, plus de dix ans après leur lancement et malgré des dépenses élevées, n'ont encore eu que peu d'impact sur les performances du contrôle aérien* ». Ces projets sont cependant enfin en voie d'aboutissement. Le **système de gestion du trafic « 4-FLIGHT »** a désormais été déployé dans trois centres de contrôle en route (CNRA) entre 2022 et 2025 (Reims, Aix-en-Provence, et Athis-Mons). Pour le rapporteur pour avis, **accélérer le déploiement de ce système est un impératif**. Il permet en effet des **gains de productivité estimés à 25 % après trois ans**. En outre, le maintien en condition opérationnelle des anciens systèmes de gestion du trafic engendre des coûts élevés, estimés à 13 millions d'euros en 2025. La trajectoire de désendettement ne doit donc pas se faire au détriment de nécessaires investissements d'avenir, afin d'**améliorer la qualité du service rendu aux compagnies aériennes et à leurs passagers**.

En 2024, la **première cause de retards (29 %)** liés au contrôle aérien français est le **manque de contrôleurs pendant les pics de trafic**. Cette situation s'explique par une **organisation du travail** encore trop **rigide**. Pour le rapporteur

pour avis, la DGAC doit **renforcer la modernisation des méthodes de travail** des contrôleurs pour les adapter aux évolutions du trafic.

La **vague de départs à la retraite de contrôleurs aériens** entre 2029 et 2034 mérite aussi d'être anticipée. Environ 1 000 départs à la retraite sont à prévoir, soit **un quart des effectifs**. Compte tenu du **temps de formation des contrôleurs aériens**, le recrutement des élèves contrôleurs doit, dès à présent, être mis en place. Or force est de constater que les **recrutements en cours ne permettront pas de compenser l'intégralité des départs à la retraite**. Les **effectifs d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA)** sont donc en **hausse de 110 emplois équivalents temps plein** en 2026. Pour la commission, dans un contexte de **croissance du trafic aérien** et de **performance insuffisante du contrôle aérien français** lié à des **manques d'effectifs fréquents**, **renforcer l'effort de recrutement d'élèves contrôleurs aériens** dans les prochaines années est **un impératif**.

Les **conflits sociaux** aussi sont **responsables** de nombreuses **perturbations de vols**. En 2024, ils ne représentaient que 3 % des retards, notamment grâce à la mise en œuvre de la **loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social** et à **l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic** du 28 décembre 2023. Ce texte opportun, issu d'une initiative sénatoriale de notre collègue Vincent Capo-Canellas, a en effet introduit le principe d'une **déclaration individuelle d'une participation à la grève** en amont de celle-ci. Pour autant, plusieurs **mouvements sociaux** en 2025, notamment les 3 et 4 juillet, ont occasionné de nombreux retards et annulations de vols.

La DGAC a également lancé un programme de rationalisation de ses emprises territoriales afin de mieux maîtriser ces coûts et de renforcer la résilience du service rendu. Elle s'est fixé l'objectif de **fermer 20 à 25 tours de contrôle d'ici 2034, réparties en trois vagues (2028, 2031, 2034)**. La première vague, avec un retrait en 2028, concerne les aéroports d'Agen, Albert-Bray, Colmar, Merville, Quimper et Saint-Étienne. Selon la DGAC, le retrait du contrôle ne signifie pas la fermeture de l'aérodrome, car un service AFIS (service d'information de vol et d'alerte) peut être mis en place par l'exploitant, pour un coût moyen compris entre 150 000 et 200 000 € par an, contre 1 à 1,5 M € par an pour un service de contrôle. Pour le rapporteur pour avis, cette **réorganisation est bienvenue**, sous réserve d'un point de vigilance : elle aboutit à un **transfert des coûts du contrôle aérien de la DGAC vers les exploitants des aéroports**, en pratique les **collectivités territoriales**. Il appelle donc à une **prise en charge pérenne par la DGAC des services AFIS déployés en remplacement du service de contrôle**.

Autre fait marquant de ce programme : la **mutualisation bienvenue des centres de contrôle d'approche**, qui devraient passer de 28 à 18 d'ici 2030. Ce plan aura le mérite de renforcer **la qualité du service rendu à moyens constants**.

II. LA NÉCESSAIRE DÉFENSE D'UNE TRAJECTOIRE AMBITIEUSE DE DÉCARBONATION DU SECTEUR AÉRIEN

A. L'IMPÉRATIF SOUTIEN AU PROGRAMME D'AVION ULTRAFRUGAL : UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE SOUVERAINETÉ NATIONALE

Le premier levier de **décarbonation du transport aérien** est la réduction de la consommation de carburant par les aéronefs. La **filière aéronautique française et européenne**, notamment Airbus et le motoriste Safran, a lancé un **programme d'avion ultrafrugal**, à échéance 2035. Cette nouvelle génération d'aéronef pourrait ainsi **consommer 30 % de carburant en moins** que les appareils actuellement en circulation. Ce programme est une opportunité de **pérenniser l'excellence industrielle française en aéronautique** dans un contexte **concurrentiel particulièrement fort** et de contribuer à la **décarbonation de l'ensemble de l'aviation mondiale**.

Afin d'accompagner l'effort de recherche et développement de **l'ensemble de la filière**, le **Président de la République** s'est engagé, en juin 2023, à ce que l'État apporte un **soutien annuel de 300 millions d'euros** à la filière *via* le **Conseil pour la recherche aéronautique civile**. Ce niveau de soutien est indispensable pour **préparer l'ensemble des « briques technologiques »** qui seront mobilisées pour réaliser cet aéronef. Or, comme l'a souligné un **rapport d'information de la commission des finances** du Sénat du 9 juillet dernier de Jean-François Rabin, Laurent Somon et Thomas Dossus, *« Depuis l'exercice 2024, la cible de 300 millions d'euros de soutien public annuel est sous-exécutée à hauteur de 18 millions d'euros en moyenne, soit 6 % de la cible. Ce sous-calibrage des aides publiques à la recherche aéronautique civile a des conséquences directes en matière de préparation des acteurs de la filière au programme prioritaire »* d'avion ultrafrugal. Or, le projet de loi de finances actuel reste trop modeste pour atteindre cet objectif avec 215 M€ de financements à destination du CORAC, dont uniquement 50 M€ sécurisés. Les 165 M€ restants, relevant du programme d'investissement « France 2030 » devront en effet être consolidés en cours de gestion budgétaire.

Face à cette **situation inacceptable**, qui menace la **filière aéronautique française** et pourrait **retarder la décarbonation de la moitié de la flotte aérienne mondiale**, la commission a fait siennes deux propositions du rapporteur pour avis d'affecter une **fraction de 150 millions d'euros de TSBA au financement du CORAC (amdt)** et de **rehausser de 100 M€ la dotation budgétaire affectée au CORAC (amdt)**. Le premier amendement n'a pas été adopté en séance publique.

La commission a également adopté un amendement prévoyant un crédit d'impôt incitant au renouvellement de leurs flottes d'aéronefs par des compagnies. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

B. LES CARBURANTS D'AVIATION DURABLE (CAD): FAIRE DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN UNE OPPORTUNITÉ INDUSTRIELLE

Décarboner l'aviation passera nécessairement par une **réduction de l'intensité carbone des carburants utilisés par les aéronefs**. C'est la raison pour laquelle le **règlement européen ReFuel EU aviation** impose aux compagnies d'incorporer des carburants d'aviation durables (CAD). En **2025, les compagnies devaient incorporer 2 % des CAD**. Les **obligations** sont **croissantes jusqu'en 2070**, date à laquelle cette obligation s'élèvera pour les compagnies à 70 % de CAD.

Les CAD ayant un coût trois à quatre fois supérieur au kérosène, la loi de finances pour 2025 a mis en place un **crédit d'impôt incitatif à l'achat de CAD**. Cette mesure n'est cependant pas entrée en vigueur, faute de publication des textes réglementaires indispensables à son application

Afin que la parole de l'État soit honorée, la commission, suivant son rapporteur pour avis, a adopté un amendement prévoyant que ce crédit d'impôt ait une application rétroactive, à partir du 1^{er} juillet 2025. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

La filière française de CAD ne répond pas à l'intégralité de la demande des **compagnies**, qui sont **contraintes d'importer une partie du carburant utilisé**. Cette situation pourrait **s'accroître dans les années à venir**, notamment à partir de **2030**, quand les compagnies devront **incorporer des CAD synthétiques (e-CAD)** produits à partir d'électricité bas-carbone. Pour le rapporteur pour avis, les obligations d'incorporation de CAD peuvent constituer une **opportunité industrielle**, et il est indispensable **d'accompagner la mise en œuvre de projets de production de CAD**, notamment synthétiques.

La commission a donc fait sien un amendement de son rapporteur pour avis tendant à affecter une fraction des recettes issues du marché de quotas carbone européen relatif à l'aviation à **l'IFP Énergies Nouvelles** afin **d'accompagner l'industrialisation de projets de CAD français**. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

III. LA POLLUTION SONORE : MIEUX PROTÉGER LES RIVERAINS, UN IMPÉRATIF DE SANTÉ PUBLIQUE ET D'ÉQUITÉ SOCIALE ET TERRITORIALE

A. LE BRUIT AÉRIEN : UNE VÉRITABLE POLLUTION POUR LES RIVERAINS

Le bruit émis par les aéronefs, notamment nocturne, a un impact avéré sur la santé des riverains des aéroports. Comme l'ont mis en avant Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz dans leur rapport d'information du 25 juin 2025 consacré à la pollution sonore causée par les transports, il est source de « *perturbations du sommeil, troubles de l'apprentissage chez l'enfant, risque accru d'infarctus du myocarde, hypertension artérielle ou encore aggravation de risques de désordres psychologiques comme la dépression ou l'anxiété* ».

« Les effets sanitaires du bruit causé par les transports justifient de l'appréhender non comme une nuisance, mais comme une véritable "pollution" ».

Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, extrait du rapport d'information du 25 juin 2025 sur la pollution sonore causée par les transports

B. LA NÉCESSITÉ DE PRÉSERVER LES FINANCEMENTS DESTINÉS À INSONORISER LES LOGEMENTS DES RIVERAINS

Afin de protéger les riverains des aéroports, en application du principe de « pollueur-payeur », les compagnies sont redevables de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui permet de financer **l'insonorisation des logements à proximité des aéroports**.

Depuis plusieurs années, les dépenses d'insonorisation sont inférieures aux recettes, si bien qu'une trésorerie de TNSA a été constituée. Cette situation s'explique notamment par le **plafonnement de l'aide à l'insonorisation à 80 % de son coût**. Le **reste à charge** est en effet **trop élevé** pour des **riverains** souvent **qui ne disposent pas toujours de moyens financiers suffisants**. À l'inverse, lorsque le reste à charge a été supprimé entre 2012 et 2014, de très nombreuses demandes ont été déposées. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, au nom de la mission d'information sur les nuisances sonores avaient donc recommandé de **réduire le reste à charge pour les riverains** et de **rouvrir le droit à insonorisation pour les locaux** dont le dispositif d'insonorisation s'est dégradé dans le temps et d'élargir le nombre de locaux éligibles (proposition n° 3).

Défendant une approche bien différente, le **Gouvernement** propose, au contraire, de **prélever environ 80 millions d'euros de trésorerie du fonds de TNSA des riverains des plateformes franciliennes (Paris-Orly, Paris-CDG et Le Bourget)**. Il entend également **plafonner à 40 M€ l'affectation au financement des programmes d'insonorisation du produit de TNSA**, qui devrait être d'environ

48,8 M€ en 2026. Pour le rapporteur pour avis, ce **double détournement de son objet du stock et du flux de TNSA** est une **faute morale envers les riverains des aéroports**. La sous-utilisation du produit de TNSA ne doit pas conduire à en dénaturer l'affectation, mais à **élargir et assouplir ses conditions d'utilisation**, afin de **mieux protéger la santé de nos concitoyens les plus vulnérables**. Toutefois, l'État ayant abondé à hauteur de 20,8 millions d'euros le fonds de TNSA des plateformes franciliennes, le rapporteur pour avis considère opportun que cette somme soit reversée au budget général de l'État.

La commission, suivant l'avis de son rapporteur pour avis, a adopté un amendement en ce sens l'article 43. Elle a également prévu de **relever à 50 M€ le plafonnement d'affectation de TNSA à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports (amdt)**. Ces amendements ont été adoptés en séance publique.

CHAPITRE III

LES CRÉDITS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS

Réunie le 3 décembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur pour avis, Hervé Gillé, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports routiers** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, sous le bénéfice de **l'adoption de 18 amendements** en faveur du financement des **infrastructures de transports** et de la **décarbonation** du secteur.

Comme l'a mis en exergue la **conférence « Ambition France Transports »** en juillet dernier, **l'écart** entre la **trajectoire actuelle d'investissement** dans les **infrastructures de transport** et les **besoins** identifiés pour résorber la **dette grise** qui s'est accumulée du fait d'un **sous-investissement chronique est considérable**. La commission ne peut que souscrire aux pistes identifiées dans le cadre des travaux de cette conférence, plaidant pour **accentuer le fléchage** vers l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France)** du **produit** de la **fiscalité** supportée par le **secteur des transports**. Elle appelle également à saisir l'opportunité du **renouvellement des concessions autoroutières à horizon 2031-2036** pour consolider le **modèle de financement des transports**, notamment en envisageant le **fléchage** d'une partie du **produit des péages**.

La commission tire la **sonnette d'alarme** sur **l'état du réseau routier**. S'agissant du **réseau routier national non concédé (RNCC)**, les infrastructures sont prises dans une **spirale de dégradation** qui nécessite un **renforcement urgent** des **efforts d'investissement** dans la **régénération**. Le **réseau routier décentralisé** constitue également un **vif sujet d'inquiétude**, notamment s'agissant des **ouvrages d'art**, dans un contexte de fortes contraintes financières conjuguant baisses de recettes et hausse des dépenses incompressibles. Il est en outre **impératif** de **prolonger le programme national ponts (PNP)** pour continuer à **soutenir techniquement et financièrement les communes** dans l'entretien de leurs ouvrages d'art, qui sont essentiels pour la **cohésion** et la **continuité territoriales**.

S'agissant des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** qui doivent **assurer un choc d'offre de transports collectifs pour assurer la décarbonation du secteur**, la commission appelle à renforcer leur **modèle économique** à travers la **diversification** de leurs ressources et le dégagement de **nouvelles marges de manœuvre financières**. Le modèle de financement des **AOM en zones peu denses** doit également être consolidé pour résorber les **zones blanches de la mobilité**.

Enfin, la **décarbonation du transport routier** est fondamentale pour respecter les engagements climatiques de la France. Elle suppose néanmoins de maintenir les moyens dédiés au **verdissement du parc de véhicules** et au **soutien aux mobilités partagées** et d'**adopter des dispositifs plus incitatifs en faveur de la sobriété environnementale** du secteur.

I. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REPENSER POUR RÉPONDRE AUX BESOINS D'INVESTISSEMENT

A. CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » : UN ÉTAT DES LIEUX ALARMANT SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES, UNE RÉFLEXION À MENER SUR LES LEVIERS DE FINANCEMENT

Inspirée d'une proposition formulée par la commission lors de l'examen de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (Serm) du 27 décembre 2023, la **conférence « Ambition France Transports »** a dressé un **état des lieux détaillé** des besoins d'investissement dans les infrastructures et services de transport. Sur la période 2026-2031, elle identifie un **besoin supplémentaire d'investissement** à hauteur de **2 Mds€ par an** pour assurer la régénération et la modernisation des **infrastructures ferroviaires et fluviales** et de **1 Md€ par an** pour le **réseau routier national non concédé (RRNNC)**, afin de résorber une **dette grise** accumulée après des décennies de sous-investissement. En outre, des investissements massifs seront nécessaires pour **financer le « choc d'offre » de transports collectifs** reposant sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment à travers le déploiement des Serm.

Dans un contexte budgétaire contraint, la conférence invite à **prioriser les investissements en faveur de la régénération** et de la **modernisation** des infrastructures existantes, à inscrire ces investissements dans un **cadre pluriannuel** stabilisé à travers une loi de programmation et à identifier des **ressources pérennes** pour financer ces besoins. Pour ce faire, elle met en avant plusieurs **pistes de financements**, notamment :

- un **renforcement du fléchage des recettes issues de la fiscalité sectorielle des transports** (la TICPE en premier lieu, ainsi que la TSBA et le produit du marché carbone européen, auquel sont soumis les transports) – qui, pour l'heure, alimentent en grande partie le budget général de l'État vers l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France** (Afit France) ;

- l'extension progressive des **mécanismes d'éco-contribution territoriale**¹ sur les poids lourds empruntant certains réseaux routiers locaux très fréquentés, notamment par les poids lourds en transit, et la mise en place de majorations ciblées des péages pour les poids lourds sur les autoroutes concédées faisant face à une importance congestion.

¹ Cette piste suppose néanmoins une réouverture du transfert de portions du RRNNC aux régions.

La commission souscrit à ces orientations et appelle à une **vigilance renforcée** sur la **gestion de la fin des concessions autoroutières**, qui s'étalera de **2031 à 2036**, pour assurer le **retour du réseau concédé « en bon état d'entretien »**. Elle invite en outre à saisir l'opportunité de la fin des concessions pour **repenser le modèle de financement des transports**, comme le proposent les travaux de la conférence :

- d'une part, le **produit des péages** pourrait partiellement contribuer à financer la route ainsi que les autres modes de transport ;

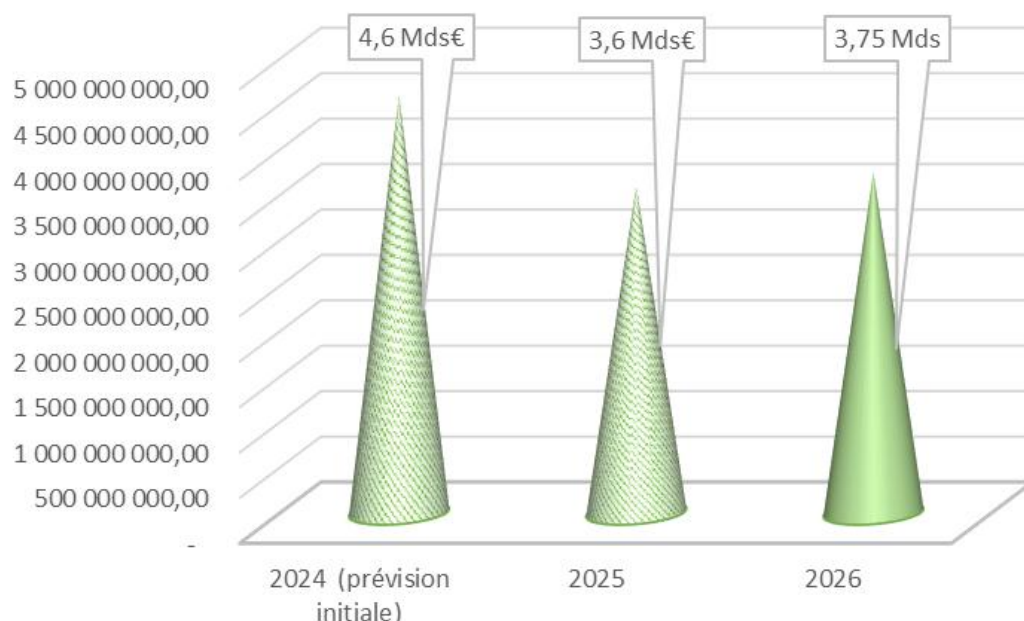
- d'autre part, le **périmètre des futures concessions** pourrait intégrer certaines portions du réseau routier non concédé, afin de permettre une péréquation financière au profit de leur entretien et de leur régénération.

Enfin, dans la perspective de la **révision de la directive européenne sur les méga-camions**, le rapporteur pour avis estime opportun d'envisager d'autoriser la circulation des camions de 44 tonnes en France sur des axes bien identifiés moyennant le paiement d'une contribution particulière, au profit du financement des mobilités, et sous la forme d'une expérimentation.

B. AFIT FRANCE : UN BUDGET AUX AMBITIONS TRÈS INSUFFISANTES

Après une **forte diminution en 2025** – année considérée comme une « année blanche » pour les transports –, le PLF pour 2026 prévoit une **légère hausse des ressources de l'Afit France** qui sont évaluées à 3,75 Mds€, **un montant qui reste néanmoins très en-deçà de celles qui étaient prévues en 2024 (- 850 M€)**, ce qui confirme la rupture avec la dynamique impulsée à la suite du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et du lancement du plan d'avenir pour les transports en février 2023.

Évolution des ressources prévisionnelles de l'Afit France



Source : Sénat

En outre, malgré l'instauration de la **taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance** par la LFI pour 2024 (qui est allouée à l'Afit France dans un plafond de 500 M€), **les recettes de l'Afit demeurent structurellement incertaines** : sa principale recette fiscale affectée, la **TICPE**, est appelée à se tarir compte tenu de la décarbonation du parc automobile tandis que le produit des **amendes radar** (dont l'agence est le dernier bénéficiaire, par ordre de priorité) n'est connu et versé que tardivement chaque année.

Enfin, le **contentieux** engagé par les **sociétés concessionnaires d'autoroutes** (SCA) à l'encontre de l'Afit France sur le paiement de la **contribution volontaire exceptionnelle** (CVE) à la suite de l'indexation de la taxe d'aménagement du territoire sur l'inflation en 2020 **se poursuit**. Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté en mars 2024 la requête des SCA sur les titres de CVE de 2021, 2022 et 2023, ce qui a permis à l'Agence de recouvrer 187 M€. Les SCA ont néanmoins fait appel de cette décision et ont introduit un recours devant le TA pour contester les **titres de paiement de CVE pour l'année 2024 (67,4 M€)**.

Dès lors, la commission a adopté **trois amendements** du rapporteur pour avis visant à **rehausser le plafond d'affectation à l'Afit France** des recettes issues de la **TICPE (+ 250 M€) (amdt)** et de la **TSBA (+250 M€) (amdt)** et à flécher vers elle une fraction du produit du **marché carbone européen (250 M€) (amdt)**. La commission estime en effet que cette fiscalité assise sur les transports ne doit pas poursuivre un objectif de rendement budgétaire : elle doit au contraire être dédiée au financement de la transition écologique du secteur. Au total, ce sont ainsi **750 M€** supplémentaires qui permettront ainsi de consolider **l'investissement dans les infrastructures de transport** dès l'année prochaine. Ces amendements n'ont pas été adoptés en séance publique.

La commission a également adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à porter la **subvention pour charges de service public** de l'**Autorité de régulation des transports** (ART) à **17 M€** l'année prochaine, au lieu des 16 M€ prévus par le PLF pour 2026, estimant que disposer d'un régulateur fort est indispensable dans la **période charnière** que rencontre le secteur des transports, notamment dans la perspective de la **fin des concessions autoroutières**.

II. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : INVERSER LA SPIRALE DE DÉGRADATION DU RÉSEAU ET PRÉPARER L'AVENIR

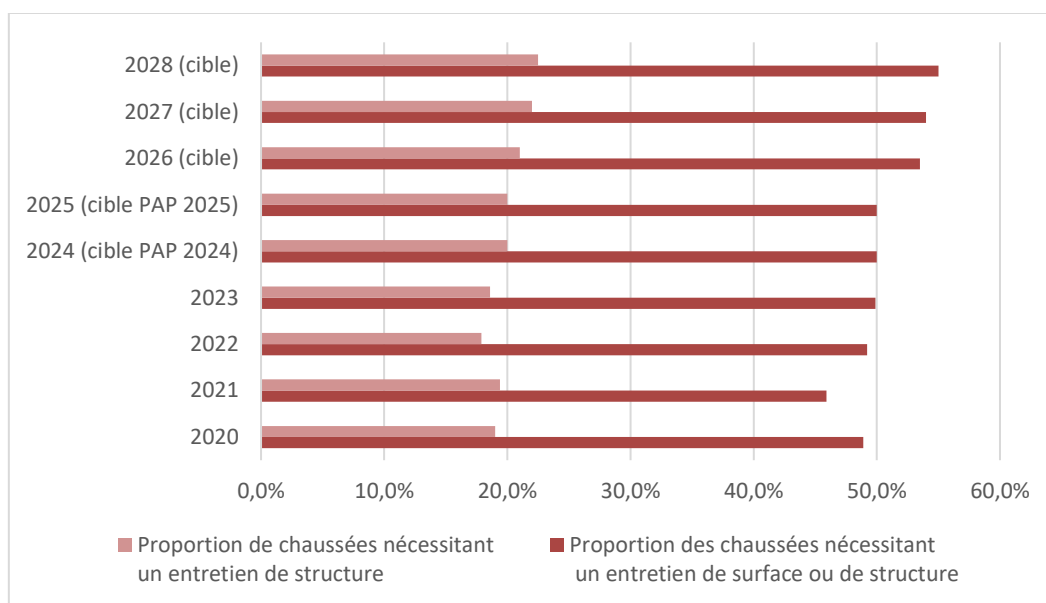
A. RRNNC : UN ÉTAT DES LIEUX PRÉOCCUPANT QUI APPELLE UNE NÉCESSAIRE ACCENTUATION DES EFFORTS D'INVESTISSEMENT

Tandis que le **réseau routier national concédé** présente un **très bon état général** (93 % du réseau était en bon ou très bon état et 73 % des ouvrages d'art en bon état apparent en 2022), le **réseau non concédé** est dans un état

préoccupant : selon les conclusions de la conférence AFT, seules **50 % de ces chaussées sont en bon état** tandis que **34 % de ses ponts** présentent un **défaut voire une structure altérée** qui nécessite un entretien ou des travaux de réparation urgents. La **dette grise** accumulée par le RRNNC à la suite de décennies de sous-investissement est en outre évaluée à **2,4 Mds€**.

De fait, les données issues du **projet annuel de performance** annexé au PLF attestent d'une trajectoire à la **dégradation de ces infrastructures**, qui devrait se poursuivre dans les années à venir. Il résulte de cet état dégradé une **moindre qualité de service** – voire des problèmes d'indisponibilité de la voirie – et une **altération de la sécurité des usagers**.

Évolution de l'indicateur relatif à l'état des chaussées du RRNNC



Source : annexes budgétaires des PLF pour 2026 et 2025

Ce déficit d'entretien touche également les **ouvrages d'art du RRNNC** dont l'état s'aggrave au fil des années. Selon l'annexe budgétaire du PLF pour 2026, la proportion de ces ouvrages qui ne nécessitent pas de travaux lourds de réparation devrait s'établir à **83 %** l'année prochaine, alors qu'elle était de **86,2 %** en 2024.

Dans ce contexte, la **quasi-stabilité** des **moyens** alloués à la **régénération du RRNNC** l'année prochaine par rapport à 2025 (plus d'1 Md€, dont 739 M€ en AE et 715 M€ en CP dédiés à la régénération) est **alarmante** et témoigne d'une **absence de prise en compte des conclusions de la conférence AFT** : à la lumière de ces travaux, **700 M€ supplémentaires** seraient nécessaires dès l'année prochaine pour commencer à enrayer la spirale de dégradation du RRNNC.

En outre, la **modernisation de ce réseau** (réduction de l'empreinte environnementale de la route et adaptation face aux effets du changement

climatique) suppose également des moyens ambitieux que la conférence AFT évalue à **300 M€ par an**, à mettre en regard avec les 60 M€ prévus en 2026.

Face à ces constats, la commission a adopté deux amendements du rapporteur pour avis visant à allouer en 2026 :

- **100 M€ supplémentaires** à la **régénération du RRNNC**, afin d'entamer le rehaussement de la trajectoire d'investissement dans ce réseau qui s'avère nécessaire pour résorber – ou du moins ne pas aggraver davantage – sa dette grise (amdt) ;

- **50 M€ supplémentaires** à l'entretien des **ouvrages d'art du RRNNC** (amdt).

B. DES INQUIÉTUDES FORTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉCENTRALISÉ, EN PARTICULIER S'AGISSANT DES OUVRAGES D'ART

Les collectivités territoriales gèrent la majorité du linéaire routier français, soit **1,1 million de kilomètres** de voirie répartis entre le bloc communal (66 %) et les départements (34 %). **Ce réseau pèse lourdement sur les budgets locaux** : selon le rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales publié en 2024, les **départements** ont ainsi consacré **plus de 4,7 Mds€** à leur **voirie** l'année dernière, soit un montant relativement stable par rapport à 2023. En parallèle, les **communes de plus de 3 500 habitants** ont dépensé **4,1 Mds€** pour leur **voirie**, soit une hausse de plus de 8 % en un an.

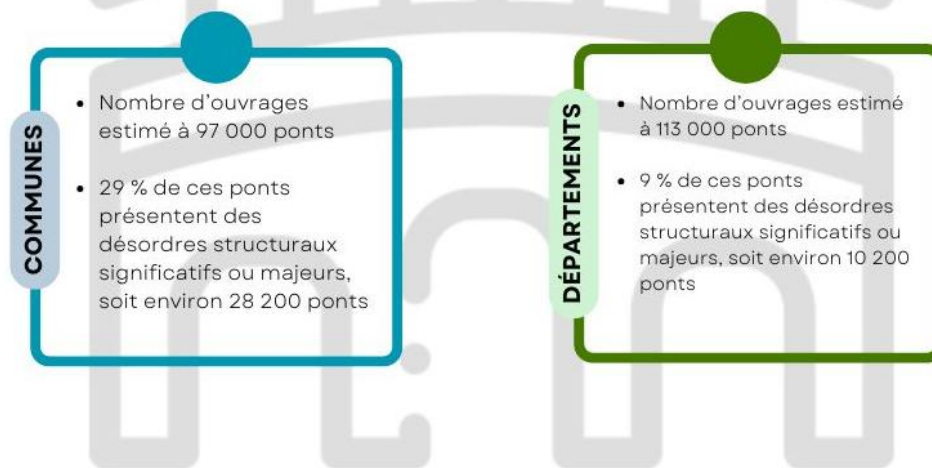
Or, les collectivités territoriales sont confrontées à un **effet ciseau** entre, d'une part, une hausse de leurs dépenses incompressibles et, d'autre part, une baisse de leurs ressources dans le contexte budgétaire actuel. **Départements de France** indique ainsi que les dépenses non pilotables des départements ont augmenté de près de **10 Mds€ en deux ans**, tandis que leurs recettes se sont effondrées (- 8,25 Mds€). Alors que la route constitue le **premier poste d'investissement des départements**, cet acteur craint « *une baisse sensible des budgets routiers en 2025 et 2026* ».

Cette situation est d'autant plus **préoccupante** que l'IDRRIM¹ évalue la **dette grise** du réseau routier décentralisé entre **12 et 18,5 Mds€**, pour la seule voirie. La conférence AFT a néanmoins souligné un **manque de connaissances fiables** sur l'état de ce réseau (du fait d'une hétérogénéité des méthodes d'évaluation et d'une absence de remontée d'informations), appelant à la réalisation d'un **audit national** sur ce sujet.

En tout état de cause, l'état des **ouvrages d'art** des collectivités constitue un **point d'alerte** appelant à mobiliser des **moyens urgents**, en particulier s'agissant des **ouvrages communaux**.

¹ Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité.

État des ouvrages d'art décentralisés



Source : Sénat à partir des données du Cerema

Le **programme national ponts (PNP)**, lancé en 2021 à l'initiative du Sénat et piloté par le Cerema, a permis, après recensement, de remettre un carnet de santé à **14 848 communes** pour plus de **41 000 ponts**. À ce jour, les 55 M€ dévolus au PNP Travaux ont d'ores et déjà permis de réparer **86 ponts**, tandis que **80 autres** sont **en cours de travaux**, sur un total de 335 projets ayant fait l'objet d'une décision attributive de subvention. Néanmoins, sur la base du rythme de consommation actuel et du nombre de dossiers en attente, **cette enveloppe sera totalement épuisée entre fin février et fin mars 2026**.

Estimant **crucial de poursuivre le soutien à l'entretien des ouvrages d'art des communes à travers le PNP**, la commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à **réorienter la fraction de TEILD (1/12^{ème}, soit 50 M€)** allouée aux communes depuis 2024 vers ce programme : cette enveloppe, répartie entre plus de 34 000 communes, conduit en effet à un **saupoudrage** qui ne permet pas de **consolider les capacités d'investissement locales** en faveur de la voirie. L'allocation de cette enveloppe au PNP présente dès lors une **réelle valeur ajoutée**, les petites communes n'ayant pas les moyens techniques et financiers de prendre en charge seules l'entretien de leurs ouvrages d'art. En outre, ce montant (50 M€) correspond à l'enveloppe dont le Cerema a besoin en 2026, dans le prolongement de la dynamique actuelle et à périmètre constant d'éligibilité (traitement des ouvrages les plus dégradés de niveau 4). Cet amendement a été adopté en séance publique.

La **survie de ce programme plébiscité par les élus locaux étant impérative pour la sécurité de tous**, et dans l'hypothèse où la réorientation d'une fraction de la TEILD vers le PNP ne prospérerait pas, la commission a également adopté un amendement de crédits du rapporteur pour avis visant à allouer 50 M€ au PNP l'année prochaine.

III. LE FINANCEMENT DES AOM, LEVIER ESSENTIEL DU REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A. AOM : UN MODE DE FINANCEMENT À RENFORCER ET DIVERSIFIER

Les AOM font face à des **besoins d'investissement massifs**, que ce soit pour **renforcer l'offre de transports collectifs** – notamment à travers le déploiement des Serm – ou pour assurer le **verdissement de leurs flottes de véhicules**. Les objectifs de décarbonation du secteur des transports, qui représente **30 % des émissions de CO₂ de la France**, et d'amélioration de la **qualité de l'air** dans un contexte de mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), accentuent ces besoins.

Aujourd'hui, le **versement mobilité (VM)** est déjà prélevé à son taux plafond dans plus du tiers des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** hors Île-de-France selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART). Il est donc impératif de procurer à ces instances des **marges de manœuvre financières supplémentaires**. À ce titre, la **diversification des ressources des AOM** constitue une piste à exploiter, afin de mettre à contribution une catégorie de contribuables plus large que les usagers et les entreprises dans le financement des mobilités.

Dès lors, la commission a adopté **deux amendements** du rapporteur pour avis pour renforcer le modèle économique des AOM à travers :

- l'abaissement à **5,5 %** du taux de la **taxe sur la valeur ajoutée (TVA)** sur les **transports du quotidien** (amdt) ;

- la possibilité d'instaurer une **taxe additionnelle à la taxe de séjour** au profit des AOM, afin de financer les services de transport. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique (amdt).

Ces amendements n'ont pas été adoptés en séance publique.

Par ailleurs, afin de **soutenir la demande de transports collectifs**, la commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à **prolonger d'un an** le dispositif visant à **inciter les employeurs**, à travers des exonérations de cotisations sociales, à **prendre en charge les frais de transport de leurs employés jusqu'à 75 %**.

Cet amendement a été adopté en séance publique.

Sur un tout autre sujet, le rapporteur pour avis appelle à **clarifier la gouvernance des gares routières**, qui repose pour l'heure sur un enchevêtrement de compétences préjudiciable. Il importe que la **loi-cadre sur les transports**, annoncée pour le printemps 2026, permette d'identifier un **chef de file unique** pour ces infrastructures qui constituent des **maillons intermodaux essentiels** pour la desserte des territoires.

B. FACILITER LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS EN ZONES PEU DENSES

Alors que la **loi d'orientation des mobilités** (LOM) devait mettre fin aux **zones blanches de la mobilité**, près de six ans plus tard, cette ambition ne s'est pas encore concrétisée.

Certes, l'instauration du **versement mobilité régional et rural** (VMRR) en 2025, dont une **fraction** (10 %) du produit sera affectée aux **AOM en zones peu denses**, a constitué une **première avancée**. Néanmoins, ce dispositif n'apporte qu'une **solution partielle** aux **difficultés rencontrées par les AOM rurales** : d'une part, l'instauration du VMRR, de même que le choix du taux et du périmètre d'application, est à la discrétion des régions (à ce jour, sept régions auraient délibéré en ce sens) et, d'autre part, le taux maximal du VMRR est en tout état de cause limité à 0,15 %.

En outre, les **critères restrictifs** prévus par la loi pour permettre aux **AOM locales** de **lever le VM** ne tiennent pas compte des **spécificités** des **zones peu denses**. En effet, la possibilité de lever le VM est conditionnée à l'**organisation de services réguliers de transport public de personnes**, alors même que la mise en place de tels services est rarement pertinente en zone peu dense, compte tenu d'un nombre de voyageurs bien souvent insuffisant pour assurer la rentabilité de l'offre. D'autres **solutions de mobilité** sont plus adaptées (transport à la demande, autopartage, mobilités actives et covoiturage) et constituent des **pistes prometteuses** pour **réduire la dépendance à la voiture dans ces territoires**.

Sur la proposition du rapporteur pour avis, la commission a donc adopté un amendement visant à **assouplir les conditions pour lever le VM**, en ouvrant cette possibilité pour l'organisation d'un panel de services plus large que les transports collectifs réguliers. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

S'agissant du **VMRR**, elle estime nécessaire la **réalisation d'un bilan** dès l'année prochaine pour évaluer le **produit fléché vers les zones peu denses** dans chaque région concernée et appréhender les **modalités concrètes** de sa **répartition et de son utilisation**.

IV. L'IMPÉRATIF DE RÉPONDRE AU DÉFI FINANCIER DE LA DÉCARBONATION DU SECTEUR ROUTIER

A. GARANTIR UN SOUTIEN AMBITIEUX AU VERDISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

Le **PLF pour 2026** confirme la **trajectoire de renforcement du malus automobile** :

- la trajectoire de hausse du barème du **malus CO₂** adoptée en LFI pour 2025 sera ainsi prolongée jusqu'en 2028, date à laquelle il démarrera à 98 CO₂ (g/km), au lieu de 103 CO₂ (g/km) en 2027 et 108 CO₂ (g/km) en 2026).

Son tarif maximum sera en outre relevé de 10 000 € en 2028 pour atteindre 100 000 € ;

- le seuil de déclenchement du **malus poids**, abaissé à 1 499 kg en 2026 (via la LFI pour 2025), n'est quant à lui pas remis en cause.

Le rapporteur pour avis souscrit pleinement à ces évolutions, qui permettent d'inciter les acheteurs à privilégier des véhicules plus légers et moins polluants.

Néanmoins, afin d'encourager plus amplement la **sobriété du parc automobile**, il estime que ces dispositifs gagneraient à prendre également en compte le **rapport « poids/puissance » des véhicules**. Dans cette logique, il recommande d'encourager le développement des **véhicules intermédiaires** à travers des dispositifs incitatifs : ces véhicules légers, qui constituent un intermédiaire entre le vélo et la voiture (véhicules à assistance électriques, vélos cargos, tandems, mini-voitures, etc.), présentent de **réels avantages environnementaux**, à commencer par une **empreinte écologique faible** et une **efficacité énergétique accrue**. Le **succès commercial** récent du modèle « Ami » de Citroën atteste de la demande pour ce type de véhicules, qui constituent une **solution de déplacement peu onéreuse** (coût d'achat inférieur à 10 000 €) pour les trajets du quotidien et un **levier de lutte** contre la **précarité mobilité**.

Dans le prolongement de cette question, le **score environnemental du véhicule** (ou « écoscore ») qui conditionne l'éligibilité aux dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres pourrait être intégré au **barème** de ces aides, de manière à pouvoir moduler le **niveau de subvention** et apporter un **soutien majoré** aux **véhicules les plus sobres**. Une réflexion pourrait aussi être menée pour intégrer à ce score le **poids** des véhicules.

S'agissant des **aides à l'acquisition de véhicules propres**, le PLF pour 2026 acte la **débudgétisation** du **bonus écologique** et du **leasing social**, qui ont désormais vocation à être financés via les **certificats d'économie d'énergie** (CEE). Si le rapporteur pour avis n'est pas hostile, sur le principe, à ce que les CEE contribuent au financement du verdissement du parc automobile, il regrette le **manque total de visibilité** sur le montant et la consommation des enveloppes correspondantes. En conséquence, ce basculement vers les CEE affaiblit le contrôle démocratique qui s'exerce sur les investissements en matière de décarbonation et de transition climatique. En outre, cet outil repose également sur une **enveloppe globale limitée** et la **création de nouveaux programmes CEE** – en particulier pour des dispositifs nécessitant un budget très conséquent, à l'instar du **leasing social** – suppose donc des arbitrages au détriment d'autres dépenses. Dès lors, une réflexion d'ensemble est nécessaire sur le **périmètre d'intervention des CEE** dont le financement repose, *in fine*, sur les **ménages**.

En tout état de cause, il préconise que les **aides à l'acquisition de véhicules propres** puissent davantage bénéficier aux **véhicules d'occasion**,

qui constituent un levier pertinent de **démocratisation du véhicule électrique**. En particulier, l'absence d'éligibilité de ces véhicules au *leasing* social est regrettable compte tenu du ciblage de ce dispositif sur les **ménages modestes**.

La commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à allouer **20 M€ supplémentaires** au *leasing* social, afin d'étendre ce dispositif aux **véhicules d'occasion**.

S'agissant des **entreprises**, il importe d'accentuer les incitations au **verdissement des flottes de véhicules**. Outre les bénéfices anticipés en termes de réduction des émissions de GES, de telles mesures permettraient d'**alimenter le marché des véhicules électriques d'occasion**, le parc automobile des entreprises ayant un rythme de renouvellement plus rapide que celui des ménages.

La commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à **rendre plus vertueuse** d'un point de vue environnemental la **déduction fiscale** existante pour l'**acquisition de véhicules par les entreprises**, en réduisant progressivement jusqu'en 2030 les valeurs maximales d'amortissement déductibles pour les véhicules les plus polluants. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

Enfin, le **transport routier de marchandises** est un **enjeu prioritaire** des **politiques de décarbonation**, alors que les **poids lourds** représentent près du **quart** des émissions de GES du secteur des transports en France. Cela implique d'encourager le recours aux **modes massifiés** que sont les transports ferroviaires et fluviaux ainsi que la **décarbonation du parc de véhicules lourds des transporteurs routiers**.

La commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à responsabiliser les **chargeurs** en instaurant une **contribution financière** les concernant, qui serait assise sur les **émissions de CO₂** générées par les **opérations de transport de marchandises** dont ils sont prescripteurs. Le produit de cette contribution serait alloué à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, afin de financer des **dispositifs de soutien à la décarbonation des flottes des transporteurs routiers**. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique.

B. PRÉSERVER LES MOYENS DÉDIÉS AU VÉLO, POUR NE PAS INTERROMPRE LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE

La **pratique du vélo** a fortement augmenté depuis 2019 en France¹. Pour autant, la **part modale du vélo** demeure **inférieure à 3,5 %** selon l'association vélo & marche, soit **deux fois moins que la moyenne**

¹ Entre 2020 et 2024, la fréquentation des aménagements cyclables a bondi de près de 40 %, selon la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB).

européenne, avec des variations entre les zones rurales/périurbaines d'une part et les zones urbaines d'autre part. **Le potentiel de report modal vers le vélo demeure donc largement sous-exploité dans notre pays.**

La réalisation d'**aménagements cyclables** est un **levier fondamental** pour **encourager** et **sécuriser** la **pratique du vélo**, alors que le risque associé à ce mode de transport est quatre fois plus élevé que pour la voiture, rapporté au temps passé à se déplacer.

Dès lors, lors du lancement du **plan vélo et marche 2023-2027**, le Gouvernement s'était engagé à consacrer 2 milliards d'euros à cette politique pour « *donner à chaque Français accès à une mobilité propre* » et **doubler la taille du réseau cyclable sécurisé d'ici 2030**, en la portant à 100 000 km, avec un objectif intermédiaire en 2027 (80 000 km).

« En septembre 2025, la France compte 63 600 km d'aménagements cyclables sécurisés. Les deux prochaines années seront décisives pour atteindre les objectifs du plan vélo et marche. »

Fédération des usagers de la bicyclette

Pour atteindre ces objectifs, **le réseau cyclable devrait croître de 7,3 % par an**, contre **2 à 4 %** depuis 2023. Dans ce contexte, la commission fustige **l'interruption brutale**, en fin d'année 2024, des **appels à projets « Aménagements cyclables »** qui bénéficiaient aux collectivités territoriales (avec une enveloppe de 125 M€ par an), de même que la suppression du « **bonus vélo** » intervenue en février 2025.

Le projet de budget confirme malheureusement ce **désengagement de l'État** : alors que la LFI pour 2025 ne comportait aucune autorisation d'engagement pour le plan vélo et marche, le **PLF pour 2026 prévoit des montants très faibles** (31 M€ en AE et 73 M€ en CP) **au regard de ses ambitions initiales**. En outre, si **50 M€** ont été alloués au soutien à la création d'aménagements cyclables cette année *via* le **Fonds vert**, il est en pratique très difficile de réaliser un suivi de l'utilisation effective de cette enveloppe.

Lancée à la suite du **décès tragique** d'un **cycliste à Paris à l'automne 2024**, la mission d'inspection intitulée « prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique », dont le rapport a été rendu en avril dernier, appelle pourtant à **ne pas réduire les efforts financiers de l'État** en matière de **réalisation d'infrastructures cyclables** :

« [Cette réduction] ralentira voire mettra un terme au développement d'infrastructures cyclables en milieu périurbain et rural, là où le financement de l'État constitue à la fois une légitimation politique et un effet de levier décisif [...]. Il est essentiel pour les prochaines lois de finances de rétablir les montants prévus dans le deuxième plan vélo. »

Rapport de la mission d'inspection menée par Emmanuel Barbe

Le rapporteur pour avis juge particulièrement préjudiciable le désengagement financier de l'État sur cette politique pourtant essentielle pour la décarbonation du secteur : outre le coup d'arrêt qu'il peut occasionner dans la réalisation d'aménagements cyclables par les collectivités territoriales et pour la structuration de la filière vélo encore émergente, ce désengagement est à rebours des objectifs fixés dans le cadre du déploiement des Serm. Pour être efficaces et relier efficacement les zones rurales, périurbaines et urbaines, ceux-ci nécessitent en effet la mise en place d'un système inter et multimodal intégré : dans cette perspective, la création de systèmes de rabattement cyclable continu et sécurisés est cruciale.

La commission a adopté **deux amendements** du rapporteur pour avis visant à préserver les moyens dédiés au **développement de la pratique du vélo** :

- d'une part, un amendement visant à allouer **50 M€ supplémentaires** l'année prochaine au **plan vélo et marche 2023-2027**, afin de soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables par les collectivités. Cette enveloppe devrait cibler les projets d'aménagements cyclables portés par les AOM et correspondant à des **itinéraires de rabattement** vers des modes de transport collectifs ou partagés ;

- d'autre part, un amendement visant à rétablir le « **bonus vélo** » (avec une enveloppe de **10 M€**), afin de favoriser l'accès de tous à ce mode de transport et soutenir la filière vélo française.

TRAVAUX EN COMMISSION

Audition de M. Philippe Tabarot, ministre des transports

(Mercredi 5 novembre 2025)

M. Jean-François Longeot, président. – Nous sommes très heureux d’accueillir le ministre Philippe Tabarot. Vos questions seront nombreuses; je vous serais reconnaissant de bien vouloir être concis.

Je m’applique dès à présent cette règle à moi-même. Monsieur le ministre, savez-vous à quelle échéance le projet de loi-cadre pour les transports sera déposé et soumis au Parlement ?

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. – C’est avec une grande émotion que je me présente aujourd’hui devant vous, onze mois après avoir quitté cette commission pour rejoindre le Gouvernement. Même si vous me manquez, j’espère quand même ne pas vous rejoindre tout de suite au Sénat ; j’ai encore beaucoup à faire.

Hier soir, je lisais un article de Public Sénat sur internet qui évoquait les relations entre le Gouvernement et le Sénat. Certains mots employés me paraissaient assez incroyables : mauvais départ, relations limitées, mépris, vexation. Je vous le dis très clairement : je n’ai pas ce sentiment et j’espère que cela est réciproque.

Cette audition me permet de dresser un bilan de l’action conduite ces derniers mois, d’évoquer le projet de loi de finances pour 2026 et de vous présenter ma vision pour l’avenir de nos transports. Mon intervention comportera trois volets : d’abord, les grandes lignes du budget 2026 ; ensuite, les enseignements de la conférence Ambition France Transports, à laquelle plusieurs d’entre vous ont contribué ; enfin, ma feuille de route pour les mois à venir.

Avant d’entrer dans le détail, je me permets un mot sur le contexte. Vous l’avez sans doute remarqué, le ministère des transports est redevenu un ministère de plein exercice pour la première fois depuis 1988 et Louis Mermaz. Ce choix politique traduit la place centrale des mobilités dans notre projet de société. Les transports structurent le quotidien de nos concitoyens, sont la condition de notre compétitivité et constituent un levier majeur pour la cohésion de nos territoires.

Permettez-moi, tout d’abord, de dresser un bilan rapide de l’action conduite au cours de ces derniers mois à la tête du ministère des transports. Je me suis attaché à poursuivre les combats que j’ai déjà menés ici, à vos côtés. Dès ma prise de fonction, j’ai souhaité faire aboutir la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports que j’avais déposée en tant que sénateur. Nous menons actuellement les consultations nécessaires

avec les organismes compétents afin de finaliser les textes d'application et de permettre leur publication dans les plus brefs délais, à commencer par le décret relatif aux « caméras-piétons », tant attendu. Celui-ci est en cours d'examen par le Conseil d'État.

L'actualité nous rappelle malheureusement trop souvent toute l'utilité de ces mesures qui permettront de mieux protéger nos concitoyens, qu'ils soient usagers ou agents des transports. Cette proposition de loi est née au sein de notre commission ; comme souvent ici, nous avons raison avant l'heure. Mais entre la rédaction d'un texte, son inscription à l'ordre du jour, son vote dans les deux chambres, l'examen par le Conseil constitutionnel d'un éventuel recours et la publication des décrets d'application, que le chemin est long !

Je tiens à défendre plusieurs grands projets d'infrastructures, à l'instar de l'A69 ou du Lyon-Turin, même si cela fera sursauter certains d'entre vous. Quel que soit l'avis que l'on porte sur ces infrastructures, il est incompréhensible qu'un projet puisse démarrer et ensuite être interrompu alors qu'il était terminé aux trois quarts ; cela remet en cause la crédibilité de la parole et de l'action publiques.

La question de la sécurité et de la lutte contre les stupéfiants, notamment dans les transports scolaires, est un dossier sur lequel je souhaitais particulièrement m'investir. Le décès de Johanna est un drame qui nous a profondément bouleversés. C'est pourquoi j'ai annoncé, en lien avec le ministère de l'intérieur, un renforcement des mesures de prévention et de contrôle, ainsi que les sanctions. Nous devons à nos enfants et à leurs familles un transport scolaire sûr et exemplaire.

Ces derniers mois ont aussi été marqués par une actualité sociale intense. Ma position est claire et constante, quel que soit le secteur concerné – agents des routes, contrôle aérien, taxis ou autres services publics de transport –, ma porte restera toujours ouverte au dialogue social. En revanche, je ne céderai à aucune forme de chantage.

Dès mon arrivée, j'ai préparé la conférence Ambition France Transports ; plusieurs d'entre vous y ont contribué. J'y reviendrai plus en détail, car celle-ci constitue le socle de ma feuille de route pour le financement de nos infrastructures.

En 2026, les crédits de mon ministère seront globalement préservés. Ce budget reflète la priorité que le Gouvernement accorde aux transports. C'est aussi la traduction concrète des besoins identifiés lors de la conférence. Les autorisations d'engagement (AE) du programme 203 « Infrastructures et services de transports » progressent de 1,1 milliard d'euros par rapport à 2025. Cette hausse s'explique principalement par le lancement de l'appel d'offres pour le renouvellement du matériel roulant des trains de nuit. Dès le début des années 2030 – on les attend même pour 2029, je l'espère –, de nouvelles locomotives et de nouvelles rames remplaceront le matériel vieillissant sur les

cinq lignes qui traversent notre pays. C'est la preuve que l'État ne se désengage pas du train de nuit, bien au contraire, conformément à ce qu'avait souhaité à l'époque le Premier ministre Jean Castex, devenu depuis président de la SNCF. Nous avons choisi, dans un contexte budgétaire contraint, de concentrer nos moyens sur le financement des lignes intérieures, essentielles à la desserte de nos territoires. Nous échangerons peut-être sur les trains de nuit à destination d'autres villes européennes.

Cette hausse des autorisations d'engagement comprend aussi une augmentation de 63 millions d'euros pour l'action « Transport aérien », dont 20 millions d'euros sont destinés au nouvel aéroport de Mayotte. L'aéroport actuel présente des fragilités structurelles et une exposition au risque naturel qui ne permettent pas d'envisager sereinement son exploitation sur le long terme. C'est pourquoi le Président de la République s'est engagé à ce que la construction d'un nouvel aéroport sur Grande-Terre soit réalisée – ou puisse débiter – avant la fin de son mandat.

Les crédits de paiement (CP) progressent de 210 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2026, soit une augmentation de 5 %. Cette évolution résulte principalement des hausses de redevances d'accès versées à SNCF Réseau, qui contribuent à la régénération et à la modernisation de notre réseau ferroviaire. Elle traduit également la montée en puissance des investissements dans les aéroports de Pointe-Blanche à Saint-Pierre-et-Miquelon et de Hihifo à Wallis-et-Futuna, ainsi que dans les études préalables à la construction du nouvel aéroport de Mayotte dont je vous parlais à l'instant.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) – un sujet qui a fait couler beaucoup d'encre –, a fait l'objet de nombreuses critiques sur son manque de transparence, que je qualifie d'injustes. L'Afit France compte entre quatre et cinq équivalents temps plein (ETP). Si demain les parlementaires décidaient de la supprimer, ce qui est votre droit, ces quatre ou cinq agents reviendraient dans les services de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : cela ne représenterait pas un gain extraordinaire et Bercy reprendrait le contrôle de tous les financements qui transitent aujourd'hui par l'Afit France.

Pour répondre à vos attentes, j'ai intégré les crédits de paiement prévisionnels de l'Afit France dans le projet annuel de performance. Ces crédits demeurent, bien entendu, prévisionnels, puisque le budget de l'agence sera voté par son conseil d'administration à la fin de l'année 2025. Cette démarche constitue cependant un acte de transparence par rapport à la représentation nationale. Nous devons protéger l'Afit France, un acteur essentiel du monde des transports.

Pour 2026, les crédits de paiement prévisionnels de l'agence s'élèvent à 3,8 milliards d'euros, soit une légère progression de 39 millions d'euros.

Cette évolution traduit plusieurs dynamiques, d'abord la poursuite des investissements dans le ferroviaire, avec une hausse de près de 40 % des crédits par rapport à 2025. Ces moyens supplémentaires iront en priorité à la rénovation des lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt) et Paris-Clermont-Ferrand, conformément aux engagements pris. Il s'agit déjà des deux plus gros chantiers de SNCF Réseau pour l'année 2025 – je précise que la décision avait été prise avant les opérations médiatiques dites des « trains de la colère ».

Ensuite, j'ai souhaité que les crédits consacrés à la régénération routière et fluviale progressent de 10 % cette année, dans la continuité des conclusions de la conférence de financement des infrastructures de transport – c'est une avancée majeure. En cette période de maîtrise des dépenses, le Gouvernement choisit de continuer à s'attaquer à ce que nous appelons la « dette grise ». En effet, plus l'on tarde à investir, plus la remise en état de l'infrastructure coûtera cher. J'insiste sur un chiffre : 91 % des crédits de paiement de l'Afit France seront consacrés à la régénération ferroviaire, à la modernisation des réseaux existants et au développement des alternatives à la route. Nous privilégions la qualité et la performance de nos infrastructures existantes, qui servent au quotidien l'ensemble des territoires.

S'agissant du secteur aérien, les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (Bacea) sont en hausse de 61 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent, pour atteindre 2,8 milliards d'euros en 2026. Les dépenses de personnel demeurent le premier poste budgétaire, à hauteur de 1,4 milliard d'euros, soit une progression de 48,1 millions d'euros par rapport à 2025. Cette hausse vise à renforcer la performance du contrôle aérien français, qui constitue l'une de mes priorités.

Deux leviers principaux y contribuent. D'abord, le financement des mesures du protocole social 2023-2027, qui permet d'améliorer la productivité et d'accompagner l'évolution des métiers du contrôle aérien dans un souci de performance et de sécurité, par exemple avec la mise en place d'une badgeuse biométrique. Ensuite et surtout, la mise en œuvre d'un plan de recrutement de 78 ETP en 2026. Ces recrutements concerneront principalement les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, afin d'anticiper la vague de départs à la retraite prévue à la fin de la décennie et de garantir la continuité du service public.

Hors dépenses de personnel et remboursement d'emprunts, le projet de loi de finances pour 2026 prévoit 984 millions d'euros en crédits de paiement, soit une hausse de 47 millions d'euros par rapport à 2025. Ce renforcement des moyens permettra à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de poursuivre la modernisation de ses équipements, et de répondre pleinement aux enjeux de sécurité et de performance environnementale et opérationnelle du transport aérien.

Enfin, l'École nationale de l'aviation civile (Énac) bénéficiera d'un soutien renforcé. Sa subvention pour charges de service public et d'investissement sera revalorisée de 8,1 millions d'euros. Cette progression permettra d'accompagner l'augmentation du volume de formation, d'accueillir davantage d'élèves et de poursuivre le renouvellement de la flotte d'avions de l'école, notamment avec des avions électriques.

Le transport maritime fait partie de mes attributions, même si le programme 205 « Affaires maritimes, pêche et aquaculture » relève de la ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche. Le transport maritime est un secteur fondamental pour notre commerce extérieur, puisque 90 % du commerce mondial passe par la mer. C'est un élément central de souveraineté et un secteur très exposé à la concurrence internationale. Nous avons obtenu des résultats très encourageants sur le développement du pavillon français, avec une croissance de 23 % du nombre de marins français entre 2018 et 2024 et l'inscription, encore hier, de dix nouveaux porte-conteneurs par CMA-CGM.

Ces succès ne doivent pas nous faire oublier que les coûts salariaux jouent un rôle discriminant pour notre compétitivité. Il importe donc que le régime de la taxe au tonnage applicable aux armateurs soit maintenu, comme dans la quasi-totalité des grands États maritimes. De même, dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale, nous devons défendre le mécanisme d'exonérations de charges patronales qui permet à nos armateurs d'employer des marins français.

Pour revenir à la conférence de financement, je salue le travail transpartisan accompli sous la présidence de Dominique Bussereau. Pendant neuf semaines, soixante experts ont été mobilisés, ainsi que des parlementaires – dont vos collègues Didier Mandelli, Olivier Jacquin, Franck Dhersin et Jacques Fernique, notamment –, des élus locaux et des fédérations professionnelles. Près de 300 contributions ont été recueillies.

Cette conférence a confirmé la nécessité de repenser notre modèle de financement. Les recettes issues de la fiscalité carbone vont nécessairement diminuer, il nous faut donc trouver d'autres leviers pour nos infrastructures, qui exigent des financements à long terme. Le projet de loi de finances pour 2026 traduit déjà plusieurs conclusions de la conférence, avec une hausse de 10 % des crédits pour la régénération routière et fluviale dans le budget de l'Afit France. Cela bénéficiera directement à nos routes nationales et à nos voies navigables, des infrastructures vitales pour nos territoires.

La conclusion par la SNCF de marchés de travaux-cadres lors de son conseil d'administration du 29 septembre dernier permettront d'atteindre l'objectif de 4,5 milliards d'euros d'investissement par an dans la régénération du réseau dès 2028 – c'est ce dont nous rêvions depuis plusieurs années. J'espère que le contrat de « sous-performance », comme nous avons coutume de l'appeler, deviendra un véritable contrat de performance.

La prise en charge par l'État de la préfiguration des services express régionaux métropolitains (Serm) par le biais de la Société des grands projets (SGP) est un troisième point concret de ce budget, conformément à l'engagement que j'avais pris lors de la conférence. Cette mesure aidera les collectivités territoriales à développer leurs projets de mobilité du quotidien.

Pour ancrer ces orientations dans le temps long, nous avons besoin d'un cadre législatif stable. Le Premier ministre l'a confirmé lors de sa déclaration de politique générale devant vous le 15 octobre. Notre projet de loi-cadre sera présenté au Parlement en miroir du texte sur la décentralisation, à l'issue de l'examen du projet de loi de finances pour 2026. Il s'appuiera sur les travaux de la conférence, fixera notre stratégie de transport pour les décennies à venir, favorisera de nouveaux mécanismes de financement, précisera la gouvernance de nos infrastructures et hiérarchisera nos priorités.

L'élaboration de cette loi-cadre sera un exercice de co-construction. Je souhaite que les parlementaires ayant participé à la conférence y soient pleinement associés, mais je veux aussi recueillir les contributions de tous dans un esprit transpartisan, car les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire transcendent les clivages politiques.

Ce texte s'articulera autour de quatre axes majeurs, reflétant les quatre ateliers de la conférence. Il traduira dans la loi les grands principes du nouveau système, à savoir la nécessité de mieux planifier les investissements et de donner une priorité claire à la régénération et à la modernisation de nos réseaux existants.

Il s'agit de garantir que les ressources prélevées sur le secteur des transports soient pleinement réinvesties dans le financement des infrastructures. Le fléchage du produit des taxes portant sur le transport vers le secteur transport, que nous appelions de nos vœux, est la moindre des choses, mais cela n'a pratiquement jamais été le cas.

Ce texte permettra aussi de définir le cadre de référence des futures concessions autoroutières. Près de 90 % des concessions arriveront à échéance entre 2032 et 2036. Nous maintiendrons le principe du modèle concessif, mais sous une forme renouvelée : des concessions de taille plus réduite, de durée plus courte, dans lesquelles l'État retrouvera toute sa place.

Concernant le ferroviaire, cette loi devra acter le renforcement des capacités de SNCF Réseau pour assurer la régénération et la modernisation du réseau, notamment par l'inscription d'un effort de 4,5 milliards d'euros à compter de 2028, contre 3 milliards d'euros aujourd'hui : cette somme ne nous permet pas de régénérer notre réseau, qui continue de vieillir. C'est non pas un choix politique, mais une obligation. Je souhaite revoir ce contrat de performance pour qu'il soit beaucoup plus ambitieux.

Sur les transports collectifs, je souhaite que cette loi marque une nouvelle étape pour le déploiement des Serm grâce à une refonte de la

gouvernance – celle de la SGP, notamment –, mais aussi par de nouveaux leviers offerts aux collectivités pour sécuriser des ressources additionnelles.

Enfin, le texte comportera un volet consacré au fret. Je proposerai des mesures pour développer le fret fluvial et des dispositions pour accélérer la décarbonation des flottes de poids lourds. Je rappelle que, dans ce budget, nous avons réussi à maintenir toutes les aides au fret ferroviaire – cela n’a pas été une mince affaire ; je m’y suis investi personnellement.

Je souhaite que ce texte soit présenté en premier lieu devant le Sénat et que votre commission soit saisie au fond.

Le budget de mon ministère porte une vision claire : placer les transports au cœur de notre compétitivité économique, de notre ambition écologique et de l’équilibre de nos territoires.

Face aux contraintes budgétaires, nous avons défini des priorités, que nous assumons : favoriser l’investissement plutôt que les dépenses de fonctionnement ; privilégier la régénération de l’existant plutôt que la construction de nouvelles infrastructures parfois non indispensables ; enfin, rechercher l’excellence et la fiabilité de nos réseaux. Ces orientations ne sont pas conjoncturelles. Elles s’inscrivent dans une vision de long terme mise en avant dans la loi-cadre. Les défis qui se présentent à nous sont immenses et les enjeux pour l’avenir de nos territoires sont cruciaux.

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis sur les crédits alloués au transport aérien. – Pour une fois, le projet de loi de finances ne prévoit pas de nouvelles taxes pesant sur le transport aérien, comme lors des deux derniers exercices. On ne peut que s’en réjouir.

Malheureusement, la créativité fiscale de Bercy est inégalable. Je pense aux articles 36 et 43 du projet de loi de finances, qui portent sur la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). L’article 43 porte sur le stock de produit de la TNSA : il prévoit de ponctionner la trésorerie accumulée pour financer l’insonorisation des logements des riverains d’Orly et de Roissy, en prélevant près de 80 millions d’euros. L’article 36 porte sur le produit de TNSA en 2026 : il en affecte une partie au budget général de l’État. Or je rappelle que cette taxe a déjà été augmentée en 2025 !

Certes, la situation de nos finances publiques est difficile, et Bercy cherche à mobiliser toutes les recettes possibles et imaginables. Comme le dit le fabuliste picard Jean de La Fontaine dans *Le Milan et le Rossignol* : « Ventre affamé n’a point d’oreilles ». Je vous invite cependant à vous rendre dans un logement non insonorisé à proximité d’un aéroport et à écouter les riverains sous le flux des avions. Détourner le produit de la TNSA des travaux d’insonorisation n’est moralement pas acceptable. Une telle décision se fait au détriment de la santé de nos concitoyens les plus vulnérables.

Il serait bien plus opportun d’assouplir les conditions d’utilisation du produit de TNSA pour que celui-ci soit effectivement utilisé, comme l’ont

proposé nos collègues Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, que je salue, dans leur rapport d'information sur la pollution sonore causée par les transports. Monsieur le ministre, vous avez dit tout à l'heure que les taxes sur le transport devaient être fléchées vers le transport. Il doit en aller de même pour les taxes sur l'insonorisation. Confirmez-vous votre opposition à cette disposition regrettable ?

Je tiens également à aborder la question du soutien apporté par l'État à l'aéronautique civile : ce soutien, essentiel pour développer un avion ultra-frugal d'ici à 2035, permettra la décarbonation de l'ensemble du secteur aérien mondial. Le Président de la République s'était engagé en juin 2023 à ce que l'État apporte un soutien de 300 millions d'euros par an jusqu'en 2027 à la filière, *via* le Conseil pour la recherche aéronautique civile (Corac).

Enfin, j'ai bien compris qu'il y avait une volonté de « flinguer » les biocarburants de première génération, que ce soit l'éthanol ou le biodiesel. Allez-vous vous opposer à cette augmentation de leur taxation ?

M. Philippe Tabarot, ministre. – Monsieur Demilly, je vous remercie d'avoir rappelé que le projet de loi de finances ne comprenait pas de nouvelles taxes sur le secteur aérien. Des amendements ont toutefois été déposés sur le tarif de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et sur la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEILD). Celles-ci ont eu des conséquences sur le secteur aérien, qu'il s'agisse de l'aviation d'affaires ou l'aviation commerciale. La France n'a pas la même progression que d'autres pays européens, probablement du fait de ces différentes taxes. J'espère que vous serez très vigilants lors du débat parlementaire sur ces sujets.

Je partage votre point de vue sur la ponction de la TNSA. J'ai déjà eu l'occasion de le dire : il est normal que ces sommes, même excédentaires, reviennent à leur objet initial, c'est-à-dire la réalisation des investissements. Si ces derniers n'ont pas pu se faire, c'est parce que le reste à financer était trop important pour certaines familles. Depuis, le taux a été revu. Ces travaux sont indispensables et les sommes ont été ponctionnées aux compagnies pour les financer. Je ne suis donc pas favorable à ce que Bercy récupère la trésorerie de la TNSA. Le nouveau dispositif permettra d'augmenter le niveau d'investissement et de consommer ces sommes pour la protection des riverains. Une solution juste consisterait à ce qu'une partie des sommes soit récupérée au titre de l'avance accordée durant la crise covid 19, dont le montant doit s'élever entre 28 ou 29 millions d'euros, mais que le reste demeure affecté aux travaux à venir.

Je suis tout à fait d'accord avec votre position sur le Corac. L'an dernier, à l'occasion de l'examen de l'un de vos amendements, je me suis battu pour que l'engagement du Président de la République soit tenu. Le secteur aérien est le premier contributeur à la balance commerciale de la France. Dans cette période si compliquée, il nous paraît indispensable de continuer à l'aider, non pas dans son fonctionnement, mais dans l'anticipation des années à venir,

que ce soit en matière de compétitivité ou de décarbonation – un sujet ô combien important.

Les sommes versées par le Corac permettent chaque année à la France de rester un « leader ». Ce n'est pas qu'un slogan, c'est un impératif industriel, climatique et un élément de souveraineté pour notre pays. Je souhaite donc que cette trajectoire se poursuive. Comme vous l'avez rappelé, les sommes sont prévues au programme 190 qui fait partie non pas des crédits de mon ministère, mais de la mission « Recherche et enseignement supérieur ». Je souhaite que cette trajectoire puisse être augmentée par voie d'amendement. Nous obtiendrons des compléments de financement par le biais du programme 424, comme l'an dernier. Ainsi, nous nous rapprocherons d'un total compris entre 250 et 300 millions d'euros, non loin de l'objectif fixé par le Président de la République. Nombre d'entreprises ayant déjà lancé des programmes attendent ce soutien indispensable.

J'en viens aux biocarburants. L'évolution de la fiscalité sur le bioéthanol a sans doute été trop forte. Je souhaite que nous nous en remettions à la sagesse du Parlement. L'Assemblée nationale a été plutôt sage sur ce sujet ; je ne doute pas qu'il en sera de même au Sénat. Ne détruisons pas la dynamique qui s'est créée depuis plusieurs années par des décisions hâtives.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. – Ce n'est pas sans émotion que je prends la parole, puisque je remplace ici, dans cette instance, un sénateur que vous connaissez bien, monsieur le ministre !

En premier lieu, j'aborderai les sujets liés au transport ferroviaire. Monsieur le ministre, vous avez organisé de mai à juillet derniers la conférence Ambition France Transports. Les travaux de la conférence consacrés au réseau ferroviaire ont montré que la régénération et la modernisation du réseau structurant nécessitaient environ 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an. À moyen terme, plusieurs recettes, notamment les péages autoroutiers, pourront être mobilisées. Cependant, d'ici là, d'autres leviers doivent être identifiés. Force est de constater que le compte n'y est pas avec ce PLF. Quels moyens de financement pourraient être activés à court terme afin d'éviter une dégradation du réseau ?

L'article 4 du PLF prolonge l'application de la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises. La SNCF sera-t-elle redevable de cette taxe ? Un tel prélèvement aura-t-il pour conséquence de diminuer les sommes versées au fonds de concours ?

J'en viens au financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des Serm. Quel premier bilan tirez-vous de la mise en place d'un versement mobilité régional et rural (VMRR) ? Quels autres moyens de financement les AOM pourraient-elles utiliser pour financer les Serm ?

Monsieur le ministre, vous n'ignorez pas que nous sommes le pays dans lequel les péages ferroviaires sont les plus élevés d'Europe. SNCF Réseau

a publié le projet de document de référence du réseau (DRR) 2027-2029, qui prévoit des réductions de péages pour les liaisons non radiales et la desserte par TGV des gares les moins attractives. Je me réjouis de cette disposition qui permet de concilier efficacement le libre accès au réseau ferroviaire pour les opérateurs et l'aménagement du territoire. Je m'interroge seulement sur un point : comment SNCF Réseau pourra-t-il supporter le manque à gagner consécutif à ces réductions ?

Concernant les transports conventionnés, c'est-à-dire les trains express régionaux (TER), les péages versés par les régions se rapprocheront des coûts complets de l'entretien du réseau. Il me paraît donc essentiel de renforcer la performance du gestionnaire de l'infrastructure : quelles mesures comptez-vous prendre pour renforcer son efficacité ?

S'agissant à présent du transport fluvial, le projet de loi de finances pour 2026 propose un abaissement du plafond d'emplois de Voies navigables de France (VNF) de 40 ETP, alors que celui-ci avait déjà diminué en 2025. Pourtant, le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et VNF, révisé en 2023, avait prévu une stabilisation de ce plafond d'emplois jusqu'en 2026 inclus, afin de préserver le climat social de l'établissement. Certes, VNF est engagé dans un ambitieux chantier de modernisation de la gestion de son réseau, mais celui-ci ne permettra véritablement des gains de productivité qu'à compter de 2027. Monsieur le ministre, pour quelles raisons cet engagement n'a-t-il finalement pas pu être tenu ? Concrètement, VNF va-t-il devoir recourir à davantage de contrats à durée déterminée l'année prochaine ?

Ensuite, au fil de décennies de sous-investissement, le réseau fluvial a accumulé une « dette grise » évaluée à plus d'un milliard d'euros fin 2023 par la Cour des comptes. La conférence Ambition France Transports a évalué un besoin annuel supplémentaire en matière de régénération et de modernisation du réseau fluvial à hauteur de 200 millions d'euros. Elle a également mis en avant le potentiel de la redevance hydraulique pour renforcer les ressources de VNF : envisagez-vous des évolutions sur ce sujet ou sur d'autres ressources propres de l'établissement ?

Pour ce qui concerne le transport maritime, François Bayrou, alors Premier ministre, avait annoncé lors du comité interministériel de la mer (CIMer) en mai dernier que le produit du marché carbone européen issu du transport maritime serait mobilisé pour financer la décarbonation du secteur, soit une enveloppe estimée à 90 millions d'euros pour 2026. Or le projet de loi de finances ne comporte aucune mesure prévoyant une telle affectation. Pour quelles raisons cela n'a-t-il pas été inscrit dans le PLF initial ? Seriez-vous ouverts à des amendements en ce sens ?

Enfin, je souhaiterais m'éloigner un peu du projet de loi de finances pour évoquer la compétitivité des grands ports maritimes (GPM). Alors que la recomposition des alliances des armateurs maritimes conduit à une

modification de la desserte des ports européens – je pense en particulier à la fusion entre Hapag-Lloyd et Maersk survenue cette année –, comment nos GPM se positionnent-ils sur le trafic de conteneurs ? Avez-vous identifié des pistes pour que les ports français tirent mieux leur épingle du jeu ?

M. Philippe Tabarot, ministre. – Je veux d’abord répondre à la question du président Longeot relative au calendrier de la loi-cadre : la consultation et les arbitrages auront lieu dans le courant du mois de novembre, la finalisation du texte et le passage en Conseil des ministres en décembre, la présentation au Parlement, prioritairement au Sénat, en janvier ou février 2026. Tel est en tout cas mon objectif.

Ensuite, je tiens à rassurer le rapporteur pour avis sur la contribution exceptionnelle : le groupe SNCF n’est pas concerné par cette mesure, car il ne paie pas d’impôt sur les sociétés. Il bénéficie également d’une déduction fiscale pour le versement au fonds de concours.

S’agissant du VMRR, une initiative soutenue par le Sénat et une possibilité ouverte par la loi de finances pour 2025, je me réjouis que deux régions, Provence-Alpes-Côte d’Azur et Occitanie, aient décidé de le mettre en place dès 2025. Quatre autres régions ont délibéré pour l’instaurer en 2026 : Bretagne, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et, plus récemment, Bourgogne-Franche-Comté. Nous attendions un produit de 750 millions d’euros pour ce versement, il est encore trop tôt pour savoir où nous en sommes.

Je me félicite, en tout cas, que les régions se soient emparées de cet outil, car le ferroviaire est probablement le moyen de transport qui coûte le plus cher. Cette nouvelle ressource leur offre la capacité de conduire la politique de transport qu’elles souhaitent. C’est aussi un atout supplémentaire pour le financement des Serm.

En contrepartie, les régions doivent mettre en place des plans de transport adaptés et volontaristes, avec une augmentation de l’offre et une bonne desserte des zones d’activités, puisque ce sont les entreprises qui financent. Vous savez que, pour moi, ce n’est pas aux entreprises de payer la gratuité que souhaitent instaurer certains responsables politiques. La gratuité ne doit donc pas être financée par le versement mobilité.

Concernant les péages, je vous répondrai par écrit, car le sujet est complexe. Je veux cependant déjà vous dire que l’une des augmentations de notre budget s’explique par la prise en charge par l’État d’une partie des péages ferroviaires pour le compte des régions. Certes, les péages sont très élevés, mais si cela peut nous permettre de moderniser et de régénérer notre réseau, nous nous y retrouvons. Je sais néanmoins que, pour obtenir un véritable choc d’offre, il faudrait à terme diminuer le niveau de ces péages.

S’agissant de VNF, 10 % de l’augmentation du budget de l’Afit est destiné au fluvial et au routier. Nous avons toutefois demandé des efforts supplémentaires qui n’étaient pas prévus dans le contrat d’objectifs et de

performance, à savoir 40 ETP. Cela représente seulement un écart de 2 % par rapport à ce qui était prévu dans le COP. Nous allons essayer de trouver, avec VNF, des solutions pour lui permettre de continuer à assurer ses missions. Vous avez insisté sur un point très juste : pour le financement des investissements de VNF, la redevance hydraulique, qui représente déjà 20 % de ses ressources, pourrait être augmentée.

Par ailleurs, je souhaite que l'engagement pris le 26 mai dernier par le Premier ministre à l'occasion du CIMer soit tenu. La décarbonation du secteur maritime doit notamment s'appuyer sur l'affectation de recettes du marché carbone européen. Le Président de la République l'a d'ailleurs rappelé hier à La Rochelle. Mes collègues Monique Barbut, Catherine Chabaud et Mathieu Lefèvre et moi-même avons saisi le Premier ministre à ce sujet. Comme je le disais tout à l'heure, ce qui est pris au transport doit revenir au secteur.

Concernant la compétitivité des ports, il est encore difficile d'identifier les impacts spécifiques des évolutions récentes et d'en tirer des conclusions, et je lirai avec beaucoup d'attention votre rapport, notamment en ce qui concerne la recomposition européenne des différentes alliances. Je ne doute pas un instant que, dans la modernisation en cours, les ports français sauront tirer leur épingle du jeu.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports routiers. – Je souhaite vous interroger sur quatre points relatifs au volet du projet de loi de finances pour 2026 consacré aux transports routiers et, plus généralement, à votre feuille de route sur cette thématique au lendemain de la Conférence de financement des transports.

Je commencerai en évoquant le programme national ponts (PNP), qui avait été lancé en 2021 sur l'initiative du Sénat et dont les crédits sont désormais presque épuisés. De fait, si rien n'est fait dans le PLF pour 2026, le dispositif devra être mis à l'arrêt au mois de février prochain, alors qu'il reste beaucoup à faire : selon le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), il faut entre 40 millions et 50 millions d'euros chaque année pour réparer les ouvrages d'art communaux les plus dégradés qui ont déjà été identifiés. Ici comme ailleurs, la politique du *stop and go* n'est pas judicieuse. Seriez-vous prêt à soutenir une initiative sénatoriale pour pérenniser ce programme dans le PLF pour 2026, grâce à une ligne budgétaire dédiée ?

J'aimerais également évoquer les mobilités en zone rurale, qui demeurent une faiblesse structurelle de nos politiques de transport. La LFI pour 2025 a apporté un début de solution, en instaurant le VMRR, dont 10 % du produit a vocation à être redistribué aux AOM des zones peu denses.

Néanmoins, les AOM locales sont tributaires de la décision des régions et, à ce jour, seules quelques-unes ont manifesté leur volonté d'instaurer le VMRR : dans quelle mesure cet outil va-t-il permettre de répondre aux besoins des zones rurales ? D'autres pistes d'assouplissement

des conditions pour lever le VM en zone rurale seraient-elles envisageables ? Je pense notamment à l'amendement que vous aviez porté l'année dernière, avec Olivier Jacquin, visant à assouplir la restriction concernant l'organisation de services de transports réguliers.

S'agissant des aides à l'acquisition de véhicules propres, le PLF pour 2026 prévoit la débudgétisation du bonus écologique, désormais dénommé « coup de pouce véhicules particuliers électriques », et du leasing social. Ces dispositifs ont désormais vocation à être intégralement financés *via* les certificats d'économies d'énergie (CEE).

L'année dernière, la Cour des comptes avait appelé à refondre en profondeur les CEE, soulignant l'opacité du dispositif, mais aussi un certain dévoiement par l'État qui en a fait un outil de financement de ses politiques publiques, alors qu'il s'agissait, au départ, d'un simple instrument pour inciter aux économies d'énergie. Quel regard portez-vous sur ce sujet ? La future loi-cadre ne pourrait-elle pas être l'occasion de soumettre au Parlement les paramètres structurants de ce dispositif en matière de décarbonation des transports ?

Dernier point : votre prédécesseur avait gelé les crédits du plan vélo et marche 2023-2027 et annulé le septième appel à projets « aménagements cyclables », laissant ainsi plus de 400 collectivités au bord de la route. En janvier 2025, le nouveau Premier ministre d'alors, François Bayrou, avait quant à lui annoncé une enveloppe de 50 millions d'euros à travers le fonds vert, outil qui est à la main des préfets et sur lequel nous n'avons, en tant que parlementaires, que très peu de *reporting*. Quel montant a été réellement alloué au vélo *via* ce dispositif en 2025 ?

En tout état de cause, le recours au fonds vert, dont les moyens seront de nouveau rabaotés l'année prochaine, de même que l'arrêt des appels à projets « aménagements cyclables » semblent indiquer un désengagement de l'État. Ce retour en arrière risque de mettre en péril non seulement les projets des petites collectivités locales, qui avaient pourtant manifesté un réel engouement pour le dispositif, mais aussi toute la filière cyclable qui commençait tout juste à se structurer.

Les mobilités douces ont pourtant un rôle majeur à jouer dans les mobilités quotidiennes, en particulier dans la perspective du déploiement des Serm. Ne faudrait-il pas, *a minima*, conserver des appels à projets dédiés aux aménagements cyclables dans les zones rurales et périurbaines permettant un rabattement vers les centres-villes et vers les gares ferroviaires et routières, dès lors qu'ils s'inscriraient dans des schémas de mobilité ? Plus globalement, comment voyez-vous la suite pour le plan vélo ?

M. Jean-François Longeot, président. – J'ai récemment rencontré les représentants de Mobilians, organisation patronale défendant les intérêts des entreprises de l'automobile en France, et il pourrait être intéressant que la commission les auditionne.

M. Philippe Tabarot, ministre. – Concernant les ponts, aucun dossier n'est bloqué par insuffisance de budget. Pour autant, sachant qu'il y a 63 000 ouvrages dans notre pays et que certains posent des difficultés – je compte d'ailleurs parler du diagnostic avec le Cerema –, je m'inquiète évidemment de la situation. J'ai évoqué ce sujet avec le rapporteur général de la commission des finances du Sénat, Jean-François Husson, et je serai particulièrement attentif aux initiatives de votre assemblée sur cette question, qui me paraît prioritaire pour la sécurité de nos concitoyens et pour nos collectivités locales.

S'agissant du VMRR, qui résulte de l'adoption d'un amendement Tabarot-Jacquin, nous attendions une recette potentielle de 750 millions d'euros. Nous avons dit que 10 % devaient revenir à la ruralité, soit environ 75 millions d'euros. Je n'oublie pas cet engagement et le fait que ces 75 millions doivent revenir aux territoires les moins bien desservis. J'étais hier aux Rencontres du transport public à Nantes et j'ai pu voir le nombre de dispositifs novateurs qui sont mis en place, notamment en termes de transport à la demande.

La politique globale des CEE n'est pas gérée par mon ministère. Certes, le leasing social est une réussite, mais nous n'avons pas encore d'évaluation complète et nous devons encore répondre à certaines questions qui se posent à la filière, notamment la sortie de la période de leasing. Il ne faut pas que nous changions d'objectif, même si les CEE financent désormais les aides aux véhicules propres. La question demeure de savoir si la politique du logement doit absorber l'ensemble des crédits ou si les transports peuvent en récupérer une partie.

Concernant le plan vélo, nous avons dégagé 50 millions d'euros grâce au fonds vert. Beaucoup d'argent a été investi pour le vélo ces dernières années et c'est une réussite. Nous voyons maintenant des infrastructures dans nombre de communes et il n'y a pas un nouveau pôle d'échange multimodal sans un abri à vélos. Nous avons enfin la possibilité de mener une véritable politique d'intermodalité. Dans ce contexte, faut-il encore investir autant ? Je ne le crois pas, même si nous ne devons pas casser la dynamique. C'est pourquoi nous avons pris cette décision concernant le fonds vert. Je ne peux pas vous donner aujourd'hui le niveau de consommation de l'enveloppe de 50 millions, mais je vous transmettrai l'information en toute transparence.

Ce qui me tient à cœur, au-delà des questions financières, c'est de pouvoir mettre en place les préconisations de la mission conduite par Emmanuel Barbe, demandée par mon prédécesseur à la suite du décès de Paul Varry le 15 octobre 2024 – la justice qualifiera ce décès causé par un automobiliste. La moitié des préconisations de cette mission est en cours de déploiement. Ce sera plus difficile pour les autres. En tout cas, c'est ma feuille de route.

M. Bruno Rojouan. – Lorsqu'un élu d'Auvergne prend la parole sur le train, on s'attend à ce qu'il évoque la liaison entre Clermont-Ferrand et Paris, qui dessert deux villes de mon département, l'Allier : Moulins et Vichy. Je n'en parlerai pas, car vous venez de confirmer certains éléments dans votre exposé liminaire, et l'horizon semble moins lointain...

J'aborderai un autre sujet. Montluçon, deuxième ville d'Auvergne après Clermont-Ferrand, n'a plus de desserte directe avec Paris depuis longtemps. Il est très préoccupant que ce bassin soit pénalisé et n'ait pas retrouvé cette liaison, malgré les investissements considérables achevés en 2024 pour la rénovation de la voie jusqu'à Vierzon.

Est-ce une utopie de penser à cette liaison directe entre Montluçon et Paris ? Pouvons-nous avoir une perspective ? Nous ne sommes pas gourmands. Il doit y avoir cinq liaisons indirectes aujourd'hui ; nous demandons de rétablir une liaison directe le matin et une le soir, et non que toutes les liaisons le soient.

M. Joshua Hochart. – L'Union européenne a voté la fin de la vente des véhicules thermiques neufs à partir de 2035. Cette mesure est présentée comme une nécessité, mais elle risque de fragiliser notre économie. Pourquoi la France continue-t-elle de soutenir cette directive, alors qu'elle ne tient pas compte des réalités du terrain ?

Dans notre pays, particulièrement dans des territoires comme le Nord, de nombreuses familles dépendent au quotidien de leur véhicule. Imposer un passage en force à l'électrique sans infrastructures adaptées ni accompagnement risque d'accentuer les inégalités et de pénaliser les Français les plus modestes.

Il faut également rappeler que l'industrie automobile française repose encore largement sur les moteurs thermiques. La fin de leur commercialisation d'ici à 2035 pourrait mettre en difficulté des milliers d'emplois et fragiliser des PME locales.

Une transition précipitée, non anticipée et mal accompagnée serait donc injuste et économiquement dangereuse, surtout lorsque l'on constate que certains pays européens, comme l'Allemagne et l'Italie, commencent à hésiter à s'engager pleinement dans cette interdiction stricte.

Pourtant, la France, avec l'Espagne, s'apprête à suivre cette directive tête baissée, sans discussion sérieuse sur les impacts pour nos concitoyens et notre industrie. Nous ne contestons pas la nécessité de réduire les émissions, mais cette politique doit être progressive, réaliste et équitable.

J'ai deux questions à vous poser, monsieur le ministre. Une question politique : pourquoi la France continue-t-elle de soutenir cette mesure, alors que d'autres pays européens émettent des doutes ? Et une question financière : quelle compensation concrète le Gouvernement prévoit-il pour l'industrie automobile et pour les utilisateurs de véhicules thermiques ?

Mme Denise Saint-Pé. – J’avais préparé deux questions, mais comme elles concernent spécifiquement mon département des Pyrénées-Atlantiques, je vous les adresserai par voie électronique, monsieur le ministre. J’espère avoir une réponse relativement rapidement.

Mme Jocelyne Antoine. – Je ferai de même !

Mme Denise Saint-Pé. – Je reste optimiste sur ce que vous nous avez dit concernant les grandes lignes du budget de votre ministère en 2026 : régénération et modernisation des lignes.

M. Franck Dhersin. – Ma première question porte sur le ferroviaire. En renonçant à demander une dérogation au règlement européen sur l’enregistrement, l’évaluation, l’autorisation et la restriction des substances chimiques (Reach) avant 2011, comme l’ont pourtant fait tous les grands pays ferroviaires européens, l’État a placé les régions dans une situation difficile. Aujourd’hui, des trains contenant de l’amiante dans des parties inaccessibles au public et ne présentant aucun danger pour la santé continuent de circuler sous le giron de la SNCF. L’opérateur historique refuse d’en transférer la propriété aux régions, les empêchant ainsi de lancer des appels d’offres. Les conséquences financières sont considérables – plusieurs centaines de millions d’euros pour les régions Hauts-de-France, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d’Azur.

Pour se conformer à la réglementation, il faudrait radier prématurément des rames qui viennent de faire l’objet de rénovations à mi-vie, au risque d’un véritable gaspillage d’argent public. Que comptez-vous faire ? Pouvez-vous vous engager à aller à Bruxelles pour solliciter de la Commission européenne l’ouverture du délai de dérogation au règlement Reach ? C’est la seule solution crédible pour régler ce dossier et économiser des centaines de millions d’euros d’argent du contribuable.

Ma deuxième question porte sur le financement des Serm, une priorité fixée par le Président de la République. Aucun budget, en dehors des études, n’a été prévu pour leur développement et 2,5 milliards d’euros sont attendus des concessions autoroutières, dont 1,5 milliard irait à SNCF Réseau et 1 milliard au réseau routier.

Sachant que le groupe SNCF s’est engagé à financer 500 millions d’euros supplémentaires à destination du fonds de concours, la somme affectée à SNCF Réseau ne devrait plus être que de 1 milliard, ce qui permettrait de dégager une capacité de financement des Serm à hauteur de 500 millions d’euros par an et autoriserait les collectivités à activer un mécanisme de levier *via* l’emprunt.

Pouvez-vous nous exposer les sources de financement que vous envisagez du côté de l’État pour abonder le développement des Serm ? Comme pour mes collègues à l’instant, vous pouvez me répondre par écrit, monsieur le ministre. En tant qu’élu local, vous savez que ces projets d’envergure ne pourront pas se financer uniquement par la fiscalité locale.

Ma troisième question porte sur l'aérien. Vous vous êtes prononcé contre toute nouvelle hausse de la fiscalité sur l'aérien dans le cadre du projet de loi de finances, ce dont nous pouvons nous féliciter. Pour mémoire, le secteur a déjà connu la création de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance en 2024, ainsi que le triplement du tarif de solidarité sur les billets d'avion en 2025. Les effets de cette fiscalité accrue se sont déjà fait sentir, avec un ralentissement du trafic en France par rapport à nos voisins européens.

Je souhaite pour ma part que nous envisagions de baisser la fiscalité spécifique pesant sur le transport aérien français, aujourd'hui la plus élevée d'Europe. Qu'en pensez-vous ? À défaut, ne risque-t-on pas d'aggraver le déclassement du pavillon français en termes de souveraineté, d'emploi et d'attractivité, et de compromettre notre capacité financière à assurer la décarbonation du secteur ?

Ma dernière question porte sur le secteur maritime. Vous avez fait de la lutte contre le dumping social sur les liaisons transmanche l'une de vos priorités. Le dispositif législatif des deux côtés de la Manche est maintenant harmonisé : en France grâce à la loi Le Gac du 26 juillet 2023 ; au Royaume-Uni grâce au *Seafarers Wages Act*. Quel que soit le pavillon du navire, le salaire minimum doit être respecté et le temps de repos à terre équivalent au temps passé en mer.

Le 15 septembre dernier, la France et le Royaume-Uni ont décidé de renforcer leur coopération en la matière. Les contrôles opérationnels sont la clé pour enrayer le dumping social. Depuis l'entrée en vigueur de la loi Le Gac, les compagnies de ferries potentiellement concernées ont fait l'objet d'un contrôle en 2024 et de deux au premier trimestre 2025. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'intensification très attendue de ces contrôles et sur le résultat de ceux déjà effectués ?

M. Alexandre Basquin. – L'idée d'une loi-cadre sur les transports est une avancée, même si nous verrons ce qu'il en sera vraiment à terme... Elle fait suite à la conférence Ambition France Transports, dont les conclusions font largement consensus. Pour autant, je regrette que nous n'arrivions pas à aboutir à une véritable programmation pluriannuelle qui permettrait de définir une trajectoire, d'avoir de la visibilité et, surtout, de sécuriser les financements. Le Gouvernement a-t-il déjà envisagé une telle programmation pluriannuelle ? Des discussions sont-elles engagées avec Bercy ?

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Je voudrais appuyer les propos de Stéphane Demilly concernant, non pas la « nuisance » sonore, mais la « pollution » sonore. Réaliser des protections permet de générer beaucoup d'économies en termes de santé ; il faut faire le lien.

Monsieur le ministre, où en sommes-nous dans la décarbonation du secteur aérien, notamment quant à l'objectif d'atteindre 50 % de carburant d'aviation durable (CAD) d'ici à 2050 ?

Concernant le Lyon-Turin, où en est-on des financements côté français pour l'accès au tunnel ? Sont-ils assurés ? Le projet avance-t-il ? Par ailleurs, quelle est la logique entre ce projet et la rénovation de la ligne Modane-Dijon ? Ces deux projets sont-ils complémentaires ou contradictoires ?

Enfin, un autre projet concerne l'agglomération lyonnaise et touche l'Ain, l'Isère, le Rhône et la métropole de Lyon : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Où en est-on de ce projet ? La question du passage au sud de l'agglomération est-elle tranchée ? Avec mon collègue Paul Vidal, nous voyons deux possibilités : soit le tracé passe dans la vallée de l'Ozon, entre Vienne et l'agglomération lyonnaise ; soit il passe au sud de Vienne, le long de la ligne à grande vitesse. Nous sommes quelques sénateurs à être plutôt favorables à cette dernière perspective...

M. Jacques Fernique. – Je note d'abord que nos collègues députés, pour le même exercice, ont eu beaucoup plus de temps pour approfondir les sujets avec vous, alors même qu'ils étaient beaucoup moins nombreux...

Monsieur le ministre, obtenez-nous les quelque 5 millions d'euros qui sont nécessaires pour maintenir notre seule desserte internationale en train de nuit : Paris-Berlin et Vienne *via* Strasbourg ! Je sais que les travaux de nuit entraînent des perturbations et que cette ligne est plus coûteuse que les lignes intérieures – j'anticipe déjà votre réponse... Cependant, ce n'est pas tout à fait la faute des Allemands qui, eux, font payer des péages ferroviaires réduits la nuit, contrairement à la France. Comme pour le fret ferroviaire où l'effort a été fait, il faut faire preuve de détermination politique. Ce serait le signal fort, et peu coûteux, que la France veuille se connecter au réseau européen des trains de nuit. Nous ne pouvons pas assumer le contraire.

Concernant le projet de loi de finances, la conférence Ambition France Transports a permis que notre scénario de transition de planification écologique des transports ne soit pas lourdement compromis. Il y a même des jalons intéressants : le matériel roulant des trains de nuit pour 2030, l'engagement pour le fret ferroviaire, les bases pour la régénération du réseau – nous en sommes à 3,2 milliards d'euros et la trajectoire devrait nous conduire à 4,5 milliards à partir de 2028. Tout cela est à notre portée, mais il faudra encore beaucoup de ténacité, d'exigence, une programmation robuste, et que le fléchage des sommes vers les modes vertueux s'opère. Il faudra également que les autres opérateurs concourent de façon à rééquilibrer les conditions de concurrence avec la SNCF.

Pour autant, ces signaux ne constituent pas une dynamique suffisamment cohérente.

Hervé Gillé a parlé de l'électromobilité et de l'acquisition de véhicules propres ; j'y ajoute les mobilités solidaires, en pensant à la loi, qui m'est chère, visant à favoriser le réemploi des véhicules au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires. Nous restons finalement dans un recul funeste

que ne compensent ni le succès contenu du leasing social ni les promesses vagues de CEE.

Hervé Gillé a également évoqué le plan vélo. Si les bonnes propositions du rapport Barbe se concrétisent, c'est très bien, mais la dynamique brisée en 2024 ne retrouvera pas pour autant son élan et ce sont le rural et le périurbain qui en souffrent d'abord.

Sur les mobilités du quotidien en général, j'espère que la loi-cadre sur les transports et la loi de programmation, qui sont annoncées, permettront, si le temps politique le permet, de définir des trajectoires fiables de financement et de mise en œuvre des Serm. D'ailleurs, sur la question des Serm, qui aurait dû être, comme le souhaitait le Sénat, un plat de résistance pour la conférence Ambition France Transports, nous n'avons encore qu'un hors-d'œuvre bien léger...

M. Éric Gold. – Comme mon collègue de l'Allier, je vais enfoncer le clou en parlant de la fiabilité des lignes Intercités, notamment le Paris-Clermont qui fait régulièrement la une des médias pour des retards importants et à répétition. Nous en connaissons les causes : manque d'entretien, matériel obsolète ou phénomènes extérieurs.

Nous connaissons aussi les annonces faites depuis plusieurs années pour que cette ligne soit remise à niveau et dotée d'un nouveau matériel. Pouvez-vous nous confirmer les montants consacrés à cette ligne et le calendrier qui lui permettra de jouer – enfin ! – pleinement son rôle d'aménagement du territoire ?

M. Jean-Yves Roux. – En raison du manque de temps, je poserai mes questions au ministre par courriel.

Mme Nadège Havet. – Monsieur le ministre, sauriez-vous m'indiquer à quel moment sera inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale la proposition de loi élargissant la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'avoir recours au modèle de la société portuaire pour l'exploitation de leurs ports que le Sénat a adoptée en juin dernier ?

Franck Dhersin a évoqué le dumping social sur les liaisons transmanche. Des contrôles ont été effectués. Leurs résultats seront-ils bientôt publiés ?

La question des trains de nuit européens a également été abordée ; j'aimerais avoir votre éclairage sur ce sujet.

Ma dernière question, plus locale, concerne la liaison Brest-Ouessant ; je vous adresserai un courriel à ce propos.

M. Cédric Chevalier. – Je ne veux pas être long, alors, monsieur le ministre, je vous poserai mes questions lorsque vous viendrez dans la Marne pour visiter la plateforme aéroportuaire de Vatry et voir le rôle de ce type

d'infrastructure dans l'aménagement du territoire de notre pays et le développement durable.

Je profiterai de votre déplacement pour vous faire visiter la station de recharge électrique pour poids lourds, puisque cela entre pleinement dans la stratégie de transition énergétique du transport routier.

Vous êtes invité ; nous vous attendons !

M. Didier Mandelli. – Monsieur le ministre, vous avez évoqué la question de la décarbonation du transport maritime ; je n'y reviens pas.

Je voudrais insister sur la méthode utilisée pour mener à bien la conférence Ambition France Transports. Le 22 octobre dernier, nous avons reçu Dominique Bussereau, nous avons évidemment parlé du fond, mais je crois que la méthode pourrait inspirer d'autres ministres. C'est sans doute votre fibre sénatoriale qui a permis qu'en trois mois, soixante experts, élus et acteurs des transports et des mobilités travaillent sur un projet qui débouche aujourd'hui, dans des temps relativement courts, sur une loi-cadre.

À une époque où notre pays manque de visibilité, je tiens à mettre en avant cette méthode. Si elle était appliquée à l'ensemble des sujets qui concernent nos concitoyens, nous n'en serions sans doute pas là où nous en sommes... Nous avons besoin de clarté et de vision à moyen et long terme. J'ai, avec plusieurs collègues de cette commission, participé à cette conférence et j'insiste vraiment sur la qualité de cette méthode.

M. Philippe Tabarot, ministre. – Cher Bruno Rojouan, nous avons souvent parlé ensemble de la question de la desserte de Montluçon. Vous connaissez le sujet mieux que personne. Rétablir une liaison directe est une question complexe, notamment parce que cela concerne des TER de plusieurs régions – Auvergne-Rhône-Alpes et Centre-Val de Loire. Hier, en prenant le TER pour aller à Orléans avec le président de la SNCF, Jean Castex, nous nous sommes dit qu'il fallait remettre à plat les dessertes. Je sais qu'il a pris un certain nombre d'engagements auprès de vous. Je veillerai à ce que ces engagements puissent être tenus. J'imagine qu'il vous a dit qu'il voulait faire « plus de trains » et de « meilleurs trains ». Je ferai tout pour l'accompagner sur ce terrain et je sais que nous travaillerons intelligemment ensemble.

Monsieur le sénateur Hochart, le dossier que vous évoquez a occupé le Parlement européen et la Commission européenne la nuit dernière et je vois que vous êtes bien informé de la position italienne... Les choses bougent un petit peu au niveau européen. Je me suis moi-même entretenu avec le commissaire européen chargé du dossier.

Mais je ne voudrais pas que nous donnions l'impression d'être dans une impasse : nous avons écoulé 41 500 véhicules électriques dans les trente premiers jours de la relance du dispositif de leasing social. Les Français ne sont donc pas contre l'électrique ; il y a avant tout une question de coût. Au contraire, l'électrique a de l'avenir dans ce pays.

Bien sûr, il faut accompagner la filière, qui s'est organisée avec 2035 pour objectif. Hervé Gillé a utilisé l'expression *stop and go* et nous ne pouvons pas là non plus, sans poser des difficultés à cette filière déjà en situation compliquée, laisser planer le doute que nous pourrions revenir sur nos objectifs. En tout cas, si nous le faisons, il faut que ce soit en bonne entente avec nos partenaires européens.

Il ne faut pas tomber dans le piège de prétendre que l'électrique n'a aucun avenir.

M. Joshua Hochart. – Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Philippe Tabarot, ministre. – Si le véhicule électrique est proposé à un coût raisonnable et que les bornes de recharge sont disponibles – notre pays est d'ailleurs en train de rattraper son retard sur ce sujet –, nous pourrions y arriver.

Cher Franck Dhersin, je partage totalement votre position sur la question des rames amiantées. Trois régions sont concernées : les Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est un sujet que je connais, tout comme l'incapacité de mettre en concurrence les services ferroviaires concernés. J'ai engagé des échanges avec la direction générale compétente de la Commission européenne, qui a réaffirmé l'impossibilité d'accorder de nouvelles dérogations. Toutefois, elle s'est déclarée ouverte à des solutions alternatives, à condition que des analyses techniques et des évaluations exhaustives de risques lui soient transmises. Nous allons continuer de travailler sur cette question avec elle et les régions concernées.

Concernant les Serm, l'État veut avancer, en prenant en charge 100 % de leur préfiguration. Certes, ces 34 millions d'euros ne représentent pas grand-chose à côté des 20 milliards que coûteront probablement les Serm, mais c'est un point important. Les contrats de plan État-régions (CPER) permettront également de mobiliser environ 1 milliard d'euros de la part de l'État.

À partir de 2032, nous aurons des financements provenant des concessions autoroutières. D'ici là, une période de transition est à assurer entre 2028 et 2032, et nous y travaillons très intensément. Nous nous sommes engagés, auprès de SNCF Réseau, à porter le niveau des travaux à 4,5 milliards d'euros. Les volets territoriaux des contrats de plan, peut-être insuffisamment mobilisés, pourraient aussi accueillir des actions liées aux Serm. Les grands projets structurants ne font pas partie de ces financements et viendront en supplément. Il est donc possible, avec des financements privés et publics et l'aide de la Caisse des dépôts, de traverser cette période compliquée. La situation sera réglée après 2032 si nous votons la loi-cadre sur les transports, car nous pourrions pérenniser les financements et flécher les recettes des autoroutes vers nos infrastructures, particulièrement vers les projets de SERM.

Concernant le secteur aérien, je fais le même constat que vous et, comme le disait un ancien président américain, « *no more taxes, read my lips* ». Ce serait trop dommageable pour ce secteur, qui a subi deux augmentations fiscales en deux ans.

J'en viens à la question du dumping social. La loi Le Gac a beaucoup apporté, mais à mon arrivée, il n'y en avait aucune application : zéro contrôle ! Depuis que je suis en fonction, cinq contrôles ont eu lieu. Je m'y étais engagé et nous avons tenu cet engagement : des contrôles ont été menés, tant pour les compagnies étrangères que pour les compagnies françaises. Ces dernières étaient les premières à demander que l'on contrôle leurs collègues étrangers, mais quand on les contrôle, cela les déstabilise un peu... Pour autant, les contrôles se sont passés dans les meilleures conditions possible et cela va beaucoup nous aider.

Avec mon homologue anglaise, nous avons signé en septembre dernier une déclaration conjointe et nous allons travailler ensemble sur la durée du travail, les congés payés, le salaire minimal, ainsi que sur la sécurité et la santé au travail.

Monsieur le sénateur Basquin, je vous remercie pour votre question. Ma demande initiale était bien une loi de programmation. Finalement, j'ai obtenu que le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) fasse une revue, avant la fin de l'année, des grands projets et nous rende des préconisations sur les infrastructures qui sont indispensables à notre pays et sur celles qui le sont un peu moins. Ensuite, nous ferons une loi-cadre dédiée aux transports qui permettra, je l'espère – et je compte sur votre soutien –, d'inscrire la perspective de voter une loi de programmation pluriannuelle sur les transports tous les cinq ans.

Monsieur le sénateur Devinaz, je vous attends au ministère, avec Guillaume Chevrollier, pour que vous puissiez me présenter votre rapport sur la pollution sonore causée par les transports.

Je ne vais pas revenir dans le détail sur le Lyon-Turin. Je rappelle que nous modernisons d'abord la ligne existante ; d'ailleurs, les travaux avancent très bien, ce qui est une bonne nouvelle. Ensuite, nous réaliserons les accès avec la plus grande capacité possible. Les études sont engagées et nous avons pu réunir tous les partenaires pour cela. Le financement des voies d'accès est un autre sujet.

Concernant le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, je sais que c'est un sujet que Paul Vidal et vous suivez avec beaucoup d'attention. Je connais les différents scénarios et j'ai bien compris celui que vous souhaitiez. Le comité de pilotage se réunira dans les jours qui viennent et je demanderai à la préfète de région d'inviter les financeurs ainsi que les parlementaires, ce qui vous permettra de donner votre avis. Je sais que vous connaissez parfaitement le territoire et les attentes des élus.

Concernant les carburants d'aviation durables, c'est une question centrale qui recouvre des enjeux industriels considérables. L'an dernier, nous avons soutenu avec vous différents amendements sur ce sujet. Cela a du sens et je souhaite que nous puissions continuer à travailler avec tous les services concernés pour nous donner les moyens de développer une filière française.

Pour ce qui est des trains de nuit, nous les développons dans notre pays comme peu d'autres le font aujourd'hui, à l'exception, bien sûr, de l'Autriche. Nous relançons des liaisons qui étaient abandonnées. Je me souviens qu'un de mes prédécesseurs, Alain Vidalies, m'avait dit : « Les trains de nuit, c'est fini, c'est trop coûteux. » Puis un Premier ministre, Jean Castex, a décidé de les relancer. Il existe aujourd'hui cinq liaisons ; le taux de fréquentation, environ 70 %, est bon et nous les moderniserons. J'ai pris récemment le Paris-Briançon et il est clair que nous avons besoin de nouveaux matériels. Le PLF pour 2026 prévoit 1 milliard d'euros pour ces nouveaux matériels, il est important d'adopter cette mesure afin qu'ils arrivent avant 2030 sur les lignes et que nous puissions maintenir la fréquence.

En ce qui concerne le Paris-Vienne-Berlin, je comprends certains d'entre vous, en particulier les élus alsaciens, qui sont particulièrement concernés. J'ai voulu privilégier les destinations françaises. Le train de nuit est un moyen de transport pratique pour certaines personnes, et pas uniquement pour des raisons touristiques, car il permet d'arriver le matin à destination. Cependant, le fait que le contribuable français finance à hauteur de 85 euros les jeunes gens qui vont passer le week-end à Berlin ne me semble pas constituer le meilleur usage possible de l'argent public. C'est cela la clientèle principale de ce train de nuit ; ceux qui vont travailler à Berlin prennent le train de jour, qui fonctionne très bien. J'ai voulu partager la facture, mais mon collègue allemand m'a indiqué que l'Allemagne ne financerait pas comme nous le faisons. En outre, du fait de gros travaux d'infrastructure en Allemagne, la situation est assez dégradée et nous n'avons pas pu augmenter la fréquence, qui n'est donc que de trois voyages par semaine. Si, demain, un autre opérateur que la SNCF est prêt à exercer son activité sur cette ligne sans demander au contribuable français de la financer, il est le bienvenu ! Je serais ravi que ce train de nuit fonctionne de nouveau, mais ce n'est pas à la France de le financer sans que l'Allemagne prenne sa part.

S'agissant du plan vélo, je souhaite mettre en place, comme je l'ai dit, les préconisations du rapport Barbe. Plus largement, nous ne savons pas à ce stade si les 50 millions d'euros dégagés à partir du fonds vert ont été utilisés ou non. Je ne veux évidemment pas réduire à néant les investissements qui ont été réalisés ces dernières années, mais cet effort ne pourra pas être maintenu à son niveau précédent.

Quant aux Serm, nous prenons totalement en charge la préfiguration. Ensuite, à travers les différents outils dont nous disposons déjà, mais aussi les financements pérennes à partir de 2032, et à partir de la revue des projets qui sera réalisée par le Conseil d'orientation des infrastructures, nous avancerons

avec, le cas échéant, une fiscalité dédiée. Une montée en puissance du versement mobilité régionale et rurale pourrait bien sûr aider.

Éric Gold a évoqué le Paris-Clermont. J'ai dit, dans mon propos liminaire, que cette ligne, comme la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, faisait partie de nos plus gros chantiers. Avec Jean Castex, dans le TER qui nous emmenait à Orléans hier, nous nous sommes dit que nous tiendrions ensemble les comités de ligne, que ce soit à Clermont-Ferrand ou à Limoges, pour avancer sur cette rénovation. Le dernier calendrier que j'ai donné est tenu et je n'ai pas de souci à ce niveau-là. J'ai également rendu visite à l'équipe du constructeur CAF, qui m'a confirmé l'arrivée des rames pour 2027, ce qui, outre les travaux que nous réalisons, constituera un grand avantage. Ce qui me réjouit d'une certaine façon, ce sont les plaintes concernant les travaux ! Cela signifie qu'ils sont en cours... Les travaux avancent, et c'est tant mieux.

S'agissant de la proposition de loi relative aux sociétés portuaires, nous n'avons pas de visibilité sur sa date d'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale en raison des contraintes d'agenda, mais je ne manquerai pas, madame la sénatrice Havet, de vous tenir informée. J'en reparlerai au ministre chargé des relations avec le Parlement. En tout cas, je souhaite que cette proposition de loi avance. Elle a du sens et elle va beaucoup nous aider.

Plus largement, s'agissant de la réorganisation portuaire, nous ne pourrions pas omettre ce sujet dans le cadre de nos débats sur la prochaine loi de décentralisation. Nous ne pouvons pas continuer à avoir des ports à deux vitesses, entre les grands ports nationaux qui bénéficient d'investissements et d'autres qui sont gérés par des régions ou des métropoles et dont les investissements ne sont pas toujours à la hauteur des besoins. Il faut revoir à la fois la gouvernance de ces sociétés portuaires et la répartition des compétences. Nous devons absolument redonner tout leur éclat à nos ports. Notre pays a une grande histoire maritime et nous devons redevenir une grande puissance en la matière. Pour cela, nous devons moderniser nos ports.

M. Jean-François Longeot, président. – Merci pour toutes ces explications et pour votre présence, monsieur le ministre. Je sais que vous devez nous quitter en raison d'une réunion au sommet qui n'a été fixée qu'hier soir et que, de ce fait, plusieurs collègues n'ont pas pu prendre la parole. Je m'engage donc à tout mettre en œuvre pour organiser une nouvelle audition. Merci à tous !

Cette audition a fait l'objet d'une captation vidéo qui est disponible en [ligne sur le site du Sénat](#).

Examen des amendements de séance sur la première partie
(Mercredi 19 novembre 2025)

Après l'article 13

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports routiers. – Jean-Marc Delia et moi-même portons plusieurs amendements en commun. L'amendement DEVDUR.13 vise à abaisser à 5,5 % le taux de TVA sur les services de transports collectifs de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires, guidés ou routiers, à l'exception toutefois des services librement organisés.

Il s'agit de dégager de nouvelles marges de manœuvre financières pour soutenir les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui font face à de lourds besoins en investissements afin d'assurer un choc d'offre de transports collectifs et la décarbonation de leurs flottes.

L'amendement DEVDUR.13 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. – Je remercie Hervé Gillé pour la qualité de notre travail en commun. L'amendement DEVDUR.14 vise à prolonger d'un an le dispositif permettant aux employeurs de bénéficier d'exonérations sociales lorsqu'ils prennent en charge jusqu'à 75 % du coût des abonnements de transport public de leurs salariés.

Ce dispositif constitue un levier d'incitation au report modal vers les transports collectifs, et il convient donc de le prolonger jusqu'en 2026.

L'amendement DEVDUR.14 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.22 vise à réformer le régime d'amortissement des véhicules de tourisme professionnels, afin de le rendre plus vertueux d'un point de vue tant budgétaire qu'environnemental. Il prévoit donc une réduction progressive des valeurs maximales d'amortissement pour les véhicules, hormis les véhicules « zéro émission » atteignant un score environnemental minimal, tandis que l'amortissement serait réduit à zéro en 2030 pour les véhicules les plus polluants.

En outre, les flottes des sociétés permettent d'alimenter le marché de l'occasion, qui a besoin de véhicules électriques.

L'amendement DEVDUR.22 est adopté.

Après l'article 14

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.18 vise à doubler le plafond de l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises, aujourd'hui fixé à 100 000 euros par cession.

Cette restriction constitue une exception par rapport au régime d'exonération applicable chez nos voisins belges, allemands et néerlandais. Il convient donc de rehausser ce plafond, afin d'assurer des conditions de concurrence plus équitables pour nos entreprises fluviales, dans la perspective de la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

L'amendement DEVDUR.18 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.23 prévoit d'instaurer une contribution financière pesant sur les chargeurs, et non sur les transporteurs, qui serait assise sur les émissions de CO₂ générées par les opérations de transport de marchandises auxquelles ils ont recours.

Il s'agit ainsi de responsabiliser les donneurs d'ordre, de renforcer la demande pour les motorisations peu carbonées, et de favoriser le fret ferroviaire et fluvial. Le produit de cette contribution serait alloué à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), afin de financer ses programmes de soutien à la décarbonation du transport routier de marchandises.

L'amendement DEVDUR.23 est adopté.

Après l'article 15

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.24 vise à assouplir les conditions auxquelles sont soumises les AOM pour lever le versement mobilité (VM), afin d'en faciliter le recours dans les territoires ruraux.

Pour rappel, la possibilité de lever le VM est aujourd'hui conditionnée à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Cet amendement tend à permettre aux AOM de prélever le VM pour l'organisation d'un panel de services de transport plus large que les transports collectifs réguliers, prenant en compte le transport à la demande et les mobilités partagées et actives. Cette mesure est très attendue par le monde rural.

L'amendement DEVDUR.24 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.25 vise à permettre aux AOM de créer une taxe additionnelle à la taxe de séjour afin de financer des services de mobilité. Il s'inscrit dans la continuité de la conférence de financement « Ambition France Transports », qui a préconisé une diversification des ressources des AOM et la mise à contribution de catégories plus larges de contribuables, au-delà des usagers et des entreprises. En clair, le tourisme contribuera au financement des transports collectifs et de proximité.

L'amendement DEVDUR.25 est adopté.

Article 17

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.26 prévoit de réallouer à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) le douzième du produit de la taxe sur l'exploitation d'infrastructures de transport de longue distance (TEILD) – jusqu'à présent alloué aux communes – afin de financer le programme national Ponts (PNP) : si ce dernier a rencontré un certain succès, son enveloppe financière est désormais presque épuisée.

Il s'agit donc de pérenniser l'enveloppe du PNP à hauteur de 50 millions d'euros, afin de continuer à apporter un appui aux communes dans la réhabilitation de leurs ouvrages d'art. La globalisation des moyens permettrait de rehausser de 50 millions d'euros les moyens accordés à l'Afit France pour agir dans ce domaine.

L'amendement DEVDUR.26 est adopté.

Après l'article 24

M. Pascal Martin, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs à la prévention des risques. – Cet amendement DEVDUR.2 a fait l'objet d'un travail commun avec Didier Mandelli, président du groupe d'études Mer et littoral. Il vise à traduire les différentes propositions de recettes formulées par les membres du Comité national du trait de côte (CNTC) et les services de l'État pour financer les actions liées à l'érosion côtière et au recul du trait de côte, deux phénomènes qui soulèvent des enjeux particulièrement sensibles, qu'ils soient fonciers ou territoriaux.

Les financements nécessaires étant considérables, l'amendement prévoit quatre leviers pour abonder un fonds dédié à l'érosion côtière : l'instauration d'une taxe additionnelle aux droits d'enregistrement et d'une taxe de publicité foncière ; la mise en place d'une surtaxe à la taxe de séjour ; une augmentation du plafond de la taxe Gemapi (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) de 40 euros à 60 euros ; enfin, l'affectation du produit de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer, pour la part située dans la zone économique exclusive (ZEE).

Je formule le souhait que ces différentes recettes fiscales financent des actions dédiées au recul du trait de côte, notamment en ce qui concerne la fiscalité locale. Lors de l'examen de la seconde partie du PLF pour 2026, je veillerai, en collaboration avec nos collègues de la commission des finances, à la traduction de cet objectif avec la création d'un fonds dédié.

M. Didier Mandelli. – Selon les données du Cerema, l'érosion du trait de côte coûtera, d'ici à 2100, 86 milliards d'euros en aménagements, travaux et relocalisations. En Vendée, par exemple, environ 8,5 milliards d'euros seraient nécessaires pour prendre en charge 43 000 logements et

149 campings, sans oublier les stations d'épuration, les salles de sport, les écoles, etc. Bien évidemment, aucune collectivité locale ne peut à elle seule assumer ces coûts exorbitants, qui résultent du dérèglement climatique.

Avec cet amendement, notre objectif consiste à transcrire les travaux du CNTC et des sujets validés par plusieurs ministres successifs des précédents gouvernements, dont Christophe Béchu et Agnès Pannier-Runacher. En lieu et place du message assez contradictoire envoyé par François Bayrou, alors Premier ministre, selon lequel « le littoral doit financer le littoral » – alors que les usagers du littoral ne se limitent pas aux seuls habitants –, il nous semble préférable de préconiser une solidarité nationale.

La future manne que représentera la taxation sur l'éolien en mer – qui devrait atteindre son plein rendement à compter de 2030 – devrait être comprise entre 1,2 milliard et 1,6 milliard d'euros à horizon 2050, ces recettes non affectées à ce stade devant revenir directement dans le budget de l'État.

Nous proposons donc que la moitié de la taxation de l'éolien en mer dans les ZEE revienne à un fonds dédié à l'érosion côtière : il s'agit non pas de créer un nouvel impôt, mais de faire jouer la solidarité nationale pour prendre en compte les conséquences dramatiques de ces changements, qui ont déjà produit des effets dans la Manche et en Seine-Maritime. Les tempêtes et autres phénomènes météorologiques ont eu pour conséquence, par exemple, un recul des dunes de cinq à six mètres à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Je remercie Pascal Martin d'avoir porté ce sujet, essentiel pour l'ensemble des départements littoraux.

L'amendement DEVDUR.2 est adopté.

Article 36

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – Une fraction de 271 millions d'euros du produit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) est aujourd'hui affectée à l'Afit France. L'amendement DEVDUR.15 prévoit de l'augmenter de 250 millions d'euros afin d'accentuer les efforts en faveur du report modal vers les modes de transports massifiés.

L'amendement DEVDUR.15 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.16 vise à rehausser de 250 millions d'euros l'affectation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à l'Afit France en 2026, afin qu'elle puisse renforcer les efforts en faveur de la régénération, de la modernisation et du développement des infrastructures de transport.

L'amendement DEVDUR.16 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.19 vise à supprimer le plafonnement de la redevance hydraulique

versée à Voies navigables de France (VNF). Il traduit ainsi une recommandation d'un récent rapport de la Cour des comptes et s'inscrit dans la conférence « Ambition France Transports », qui a préconisé le renforcement du modèle économique de VNF au travers de ses ressources propres.

Cet amendement n'aura aucun effet sur le taux de la redevance et conduira simplement à affecter la totalité de son produit à VNF chaque année, au lieu de l'écrêtement actuellement pratiqué.

L'amendement DEVDUR.19 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.27 vise à tirer les conséquences de l'adoption de l'amendement DEVDUR.26, qui a pour objet de réorienter la fraction d'un douzième du produit de la TEILD. En pratique, il s'agit de rehausser de 50 millions d'euros le plafond d'affectation du produit de la TEILD à l'Afit France.

L'amendement DEVDUR.27 est adopté.

Après l'article 36

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.17 prévoit d'affecter 250 millions d'euros à l'Afit France au titre des recettes du marché carbone européen. Ces recettes n'ont pas une vocation à suivre une logique de rendement budgétaire et doivent être davantage mises à contribution dans le financement de la décarbonation des mobilités.

L'amendement DEVDUR.17 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.20 vise à allouer une fraction de 90 millions d'euros issus du produit du marché carbone européen à la décarbonation du transport maritime, afin de traduire l'engagement pris par François Bayrou, alors Premier ministre, lors du comité interministériel de la mer (CIMer) de mai 2025.

L'amendement DEVDUR.20 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.21 tend à rendre la rénovation du patrimoine remarquable des gares ferroviaires par SNCF Gares & Connexions éligible au mécénat. Ce patrimoine étant d'intérêt général et participant à l'héritage patrimonial de nos villes, il nous paraît opportun de prévoir cette possibilité.

L'amendement DEVDUR.21 est adopté.

Crédits « Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes »
(Mercredi 26 novembre 2025)

M. Jean-François Longeot, président. – Nous en venons au rapport pour avis de notre collègue Jean-Marc Delia sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes inscrits au projet de loi de finances (PLF) pour 2026.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. – Je suis heureux de vous présenter les principales orientations de mon rapport pour avis au PLF pour 2026 sur les crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes.

Avant toute chose, je souhaite aborder la question centrale du financement des infrastructures de transports, au lendemain de la conférence Ambition France Transports.

Comme cela a été mis en avant par Dominique Bussereau, président de la conférence, que nous avons entendu le 22 octobre dernier, et par nos référents Olivier Jacquin et Didier Mandelli, que je salue, les besoins d'investissements en faveur de la régénération de nos infrastructures de transports sont immenses. Ils sont évalués à 2 milliards d'euros supplémentaires chaque année pour régénérer le réseau ferroviaire et le réseau fluvial 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 d'ailleurs destinés à augmenter afin d'accélérer le report modal et la décarbonation des mobilités, déployer les services express régionaux métropolitains (Serm) et renforcer la résilience des infrastructures face au défi du réchauffement climatique.

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

Vous ne l'ignorez pas, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) 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'Agence et ses crédits budgétaires sont évalués à 3,75 milliards d'euros, soit une légère augmentation de 150 millions d'euros. Ce montant reste néanmoins inférieur de 600 millions d'euros à celui de 2024.

C'est la raison pour laquelle je vous ai proposé la semaine passée avec Hervé Gillé trois amendements afin de renforcer l'affectation de recettes à l'Afit France. Il faut le répéter : la fiscalité assise sur les transports doit être mise au service du report modal.

Je vous proposerai également tout à l'heure, avec Hervé Gillé, de renforcer de 1 million d'euros les moyens de l'Autorité de régulation des transports (ART).

J'en arrive à la question du transport ferroviaire. Sur l'infrastructure, il faut passer à la vitesse supérieure : le diagnostic partagé sur son état fortement dégradé appelle un traitement de choc. Nous le savons, 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an sont nécessaires pour la régénération du réseau ferroviaire. Si de nombreux financements peuvent se faire jour à moyen terme, du fait de l'arrivée à échéance des concessions autoroutières, le réseau a urgemment besoin de ressources financières afin d'assurer sa régénération d'ici à 2032.

Les moyens consacrés à la régénération du réseau et à sa modernisation sont stables, à hauteur d'environ 3 milliards d'euros. Ils proviennent de financements internes de SNCF Réseau et du fonds de concours versé par SNCF Voyageurs à SNCF Réseau. Les usagers, contrairement au réseau routier non concédé, et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), 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 par les 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.

Je vous proposerai donc un amendement afin que le budget général de l'État finance à hauteur de 100 millions d'euros la régénération du réseau en 2026.

Il nous faut en effet répondre à une demande de train qui ne faiblit pas. Le nombre de voyageurs croît dans un contexte d'offre ferroviaire contrainte, due à une pénurie de matériel roulant. Actuellement, SNCF Voyageurs compte en effet 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 AOM pour le transport conventionné et les opérateurs ferroviaires pour le service 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, je vous proposerai tout à l'heure un amendement pour abaisser de 10 % à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports collectifs du quotidien.

Il me semble également opportun de prolonger d'un an l'incitation aux employeurs à rembourser jusqu'à 75 % de l'abonnement de transport public de leurs salariés.

Je souhaite également aborder les questions d'ouverture à la concurrence et de rentabilité des dessertes d'aménagement du territoire. Selon l'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 ». C'est aussi la conclusion d'un rapport de l'inspection générale des finances (IGF) et de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), qui observe que l'intégralité des dessertes de train effectuées par SNCF Voyageurs est rentable avant intégration de la majoration tarifaire, ou 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. Je salue ce premier pas encourageant. Cependant, cette évolution 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 ; 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 – contrairement à ce que l'on a pu observer en Italie. J'appelle donc à renforcer l'effort de diminution des péages ferroviaires sur ces liaisons.

J'en viens maintenant au fret ferroviaire. Celui-ci a progressé de 2,9 % en tonnes de marchandises transportées par kilomètre entre le 1^{er} semestre 2024 et le 1^{er} semestre 2025. Le secteur reste néanmoins fragile, et c'est pourquoi, en sus des investissements sur les infrastructures portés 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 millions d'euros à 100 millions d'euros 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 millions d'euros, notamment celles

destinées à la réduction des péages ferroviaires, à l'exploitation des services de transport combiné et au démarrage de nouveaux services.

Je vous proposerai donc tout à l'heure un amendement afin d'affecter 16 millions d'euros supplémentaires au fret ferroviaire.

J'en viens à présent au transport fluvial.

Alors que ce secteur présente de nombreux atouts pour la décarbonation des transports, la part modale du transport fluvial demeure inférieure à 3 % au niveau national. De fait, cette situation s'explique en partie par l'état préoccupant des infrastructures fluviales, après des décennies de sous-investissement. Si le contrat d'objectifs et de performance (COP) signé entre Voies navigables de France (VNF) et l'État a permis un renforcement des moyens dédiés à l'entretien du réseau, la trajectoire d'investissements prévue d'ici à 2032 demeure en deçà des besoins. Aussi, la conférence Ambition France Transports a estimé à 200 millions d'euros par an le besoin supplémentaire pour résorber la « dette grise » accumulée par le réseau fluvial, que la Cour des comptes estime à 1,1 milliard d'euros. Les trois amendements que nous vous avons soumis la semaine dernière pour consolider les ressources de l'Afit France de 750 millions d'euros permettront notamment de rehausser les moyens dédiés à la régénération du réseau fluvial et, ainsi, de mieux tirer parti du potentiel de la voie d'eau dans notre pays.

Renforcer notre ambition fluviale suppose également de garantir à VNF un modèle financier et social robuste. Au plan financier, l'amendement que je vous ai soumis la semaine dernière pour déplaçonner la redevance hydraulique va dans ce sens : il permettra d'allouer chaque année l'intégralité du produit de cette redevance à VNF, au lieu qu'il soit écrêté au profit du budget de l'État comme c'est le cas aujourd'hui.

Au plan social, j'émetts de vives inquiétudes sur la trajectoire d'emplois de l'établissement : après une baisse de 15 % en dix ans, le plafond d'emplois de VNF doit encore diminuer de 40 équivalents temps plein travaillé (ETPT) l'année prochaine, alors que le COP avait prévu sa stabilité jusqu'en 2026 inclus. Cette situation est de nature à compromettre non seulement la conduite opérationnelle du chantier de modernisation du réseau fluvial qui est à l'œuvre, mais aussi les négociations en cours avec les organisations syndicales sur la refonte des filières métiers de VNF et la réduction du nombre de ses implantations territoriales. Dans ce contexte, je vous proposerai un amendement visant à garantir la stabilité du plafond d'emplois de VNF l'année prochaine, afin que les baisses d'effectifs ne reprennent qu'en 2027, comme le Gouvernement s'y était engagé.

S'agissant à présent du transport maritime, le secteur est pris en étau entre l'impératif de la décarbonation et celui du maintien de sa compétitivité.

Comme vous le savez, la décarbonation du secteur va nécessiter de lourds investissements, qu'Armateurs de France évalue entre 14 et 18 milliards d'euros dans les dix prochaines années. Le Gouvernement avait

annoncé en mai dernier lors du comité interministériel à la mer que 90 millions d'euros issus du produit du marché carbone européen seraient alloués chaque année à la décarbonation du transport maritime. Malheureusement, cette mesure est absente du PLF qui nous est soumis. Je vous ai donc proposé la semaine dernière un amendement pour concrétiser cet engagement dans la première partie du PLF pour 2026.

En tout état de cause, la transition écologique du secteur maritime constitue un défi financier et technique colossal pour nos armateurs qui exercent – il ne faut pas l'oublier – sur un marché mondialisé soumis à une intense concurrence internationale. Dès lors, il me semble important d'exprimer une conviction claire : s'il était légitime que les entreprises maritimes – en l'occurrence, la CMA CGM – contribuent à l'effort de redressement des comptes publics en s'acquittant de la contribution exceptionnelle mise en place en 2025, celle-ci ne doit pas donner lieu à une remise en cause de la taxe au tonnage. Depuis sa mise en place en 2003, ce dispositif est le principal soutien à la compétitivité du pavillon français : de fait, sa suppression mettrait nos armateurs en grande difficulté vis-à-vis du reste de la flotte mondiale qui relève, à 86 %, de ce régime fiscal. Je suggère donc, comme l'année précédente, que notre commission ait une position ferme sur ce sujet.

Dans le prolongement de cette question, une vigilance est nécessaire s'agissant des conséquences sur la compétitivité de l'emploi maritime français de la suppression partielle des exonérations de cotisations patronales instaurées cette année pour la marine marchande. Il a en effet été décidé de recentrer ces exonérations sur les navires de transport de passagers, les navires câbliers et ceux opérant dans les champs éoliens *offshore* lors de l'examen de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2025. Si ce recalibrage a été justifié par le contexte budgétaire contraint que nous connaissons, il importe de s'assurer qu'il n'induit pas d'effets d'éviction au détriment de la main-d'œuvre française, en particulier s'agissant des jeunes officiers de la marine marchande pour lesquels le différentiel de coût salarial par rapport à nos voisins européens est particulièrement élevé.

Je terminerai en abordant un sujet d'alerte relatif au dragage des sédiments dans les grands ports maritimes (GPM). Le PLF pour 2026 acte l'engagement pris par le Gouvernement de financer à hauteur de 20 millions d'euros par an sur vingt ans le régime de pénibilité des dockers, à la suite des accords conclus en 2025 pour donner à ces personnels une année supplémentaire de départ anticipé à la retraite. Si l'on peut se réjouir de l'instauration de ces nouveaux droits, le PLF prévoit, en contrepartie, une diminution de 25 millions d'euros par rapport à 2025 de la subvention dédiée aux opérations de dragage des GPM. Il n'apparaît pas souhaitable de faire ainsi reposer sur les ports le financement de cette réforme, à plus forte raison si cela se fait au détriment des opérations de dragage, qui sont vitales pour leur activité. Cela est d'autant plus problématique que ce surcoût survient à

un moment où les ports doivent réaliser des investissements significatifs pour leur transition écologique. Je vous proposerai donc un amendement sur ce point.

Pour conclure, je vous proposerai d'émettre un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, sous réserve de l'adoption de nos amendements.

M. Jacques Fernique. – En termes de volume, le budget fluvial maritime résiste. La conférence Ambition France Transports a eu au moins cet effet bénéfique. Il n'en demeure pas moins que les progressions nécessaires pour concrétiser les trajectoires d'investissement, qui ont été bien identifiées lors de la conférence, ne sont pas engagées pour l'instant.

Pour le fret ferroviaire, la part modale reste en dessous des 10 %. Au vu des éléments à notre disposition, il est peu crédible que l'objectif, fixé à 18 % pour 2030, soit atteint. La part fluviale, elle, s'établit à 2 ou 3 %.

Il faut en effet un traitement de choc. Cela passe notamment par ces 1,5 million d'euros supplémentaires alloués à la régénération du réseau ferroviaire, afin d'éviter la situation que connaît le réseau allemand. À Strasbourg, nous prévoyons une demi-heure à une heure et demie de retard dès lors que nous envisageons d'utiliser un train allemand ICE.

Le sous-investissement dans le réseau entraîne aujourd'hui un effet brutal qui n'a pas été anticipé il y a quelques années. Ce milliard et demi est annoncé à partir de 2028 : il manque à ce PLF des éléments qui nous inscrivent clairement dans cette trajectoire. Une loi-cadre, puis une loi de programmation ont été promises ; l'essentiel reste donc à mettre en place.

Afin de marquer la nécessité de ce traitement de choc, nous aurons un vote choc, défavorable aux crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes.

Nous relevons toutefois le maintien des engagements pour le fret, et soutenons l'amendement DEVDUR.33, en faveur de l'exploitation des services de transport combiné. Nous savons qu'en doublant la part modale du fret ferroviaire en France, nous augmenterons d'autant celle du transport combiné. Cet amendement est donc nécessaire, bien que nous puissions discuter du gage prélevé sur les crédits du programme « Énergie, climat et après-mines ».

Nous avons abordé le sujet du niveau des péages ferroviaires, qui financent à ce jour la régénération des réseaux, et qui n'est pas soutenable. L'amendement DEVDUR.34, qui tend à demander à l'État de contribuer à hauteur de 100 millions d'euros, nous semble donc important.

Parmi les points positifs, nous relevons le lancement d'un marché public de plus de 1 milliard d'euros pour le matériel roulant sur les trains de nuit. Je ne rappellerai pas mes interrogations sur les liaisons de nuit Paris-Vienne-Berlin *via* Strasbourg.

Nous sommes en désaccord au sujet de la taxe au tonnage. Ce dispositif est certes nécessaire pour une bonne part de notre fret maritime. Il faut toutefois réguler les profits démesurés d'entreprises géantes ; nous estimons donc qu'un plafonnement de cette taxe serait nécessaire.

M. Hervé Gillé. – Monsieur le rapporteur, votre travail s'inscrit dans notre volonté d'affirmer notre vision en matière de politique ferroviaire, et nous nous retrouvons par ailleurs sur un certain nombre d'amendements.

Nous attendons également impatiemment le rapport de l'ART, qui devrait être assez éclairant, mais nous ne disposons à ce jour que de peu d'éléments sur le calendrier de sa production. L'avis du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) sur les priorités soutenues dans le cadre des grands projets à l'échelle nationale est également en suspens. Ces éléments sont importants pour nous positionner sur le projet gouvernemental et sa déclinaison en loi-cadre.

En matière de ferroviaire – nous l'avons souvent déploré –, on a tendance à vouloir tout faire plutôt que de concentrer nos moyens sur des priorités, en particulier l'entretien et la rénovation du réseau. Enfin, nous manquons de *reporting* et d'évaluation des politiques publiques en ce domaine, ainsi que d'éléments plus précis sur les cadences de production des travaux afin d'évaluer ce qui fonctionne, ou quels sont les points de retard.

De manière générale, les éléments portés par le rapport et les amendements me paraissent pertinents. Devant nos collègues de la commission des finances, j'ai évoqué l'idée de passer à un taux de TVA de 5,5 % : elle n'a pas suscité un franc enthousiasme auprès du rapporteur général. Nous nous battons sur ce sujet. Le choc d'offre et l'attractivité suscités par cette baisse de TVA pourraient augmenter son produit, à partir du moment où l'usage augmente. Pour les AOM, ce serait une plus-value pertinente pour développer l'attractivité. Je salue la position de la commission à ce sujet. Il faut tenir bon.

Je salue également sa position sur le maintien des moyens de VNF, qui sont absolument nécessaires. Y renoncer serait une forme d'abandon, alors que nous engageons un véritable plan national, prospectif, de relance du fluvial.

Nous voterons les amendements, y compris l'amendement DEVDUR.34, bien que le montant de 100 millions d'euros nous paraisse un peu faible – nous aurions aimé qu'il soit porté à 200 millions d'euros ! Certes, une montée en charge progressive est normale, l'investissement de 1,5 milliard d'euros étant prévu à l'horizon 2028, mais le montant évoqué, versé au fonds de concours de SNCF Voyageurs, nous paraît quand même un peu insuffisant.

Récemment, le président de la conférence Ambition France Transports, Dominique Bussereau, a évoqué une relance des sociétés de projets et des partenariats publics privés sur les grands projets, notamment le

projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse. Au regard du coût des péages, cela me surprend.

Lors de la conférence, des grands projets prioritaires nous ont été présentés. Simultanément, son président nous explique que ces projets, par exemple les nouvelles lignes LGV, ne pourront pas être financés malgré les participations des diverses collectivités et que nous devons de nouveau faire appel à des sociétés de projet.

Nous avons subi la même chose lors du projet de LGV Bordeaux-Paris, qui, permettez-moi de le rappeler, est toujours déficitaire en raison de coûts de péage beaucoup trop élevés. Ces coûts posent problème dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et entraînent des interrogations, voire de réelles pertes de dessertes sur des villes intermédiaires comme Angoulême.

Il est paradoxal de vouloir faire baisser les coûts des péages et d'évoquer dans le même temps une relance des sociétés de projets et des partenariats publics-privés.

Au-delà de ces remarques, nous voterons en faveur des amendements et des crédits.

M. Pierre Jean Rochette. – Les frais de péage sont déjà élevés, et nous votons des crédits supplémentaires. Dans ma commune, lorsque la voie ferroviaire a été fermée, nous avons tenté d'obtenir un chiffrage concurrent à celui réalisé par la SNCF pour la rénovation de la voie. Les cabinets européens que nous avons contactés n'ont pas pu nous le fournir. J'aimerais savoir ce que l'on paye ; car nous versons ces montants les yeux fermés tout en constatant que les frais de péage sont très élevés.

Nous n'avons aucun comparatif du coût du kilomètre de voie ferrée en France et à l'étranger, ni du coût et de la manière dont cette infrastructure est exploitée. Il faudrait creuser cette question. On ne peut se contenter de déplorer, régulièrement, le coût trop élevé de nos frais de péages. Si cela fonctionne ailleurs, pourquoi pas chez nous ? L'une des parties prenantes doit coûter trop cher ou jouer insuffisamment la concurrence, soit sur les travaux, soit sur l'exploitation.

Nous arriverons, tôt ou tard, aux projets public-privé, aux sociétés de projets et aux solutions de portage ; cela reste la solution du pauvre. Lorsque l'État n'est plus en capacité d'agir, il fait porter les projets au privé. Sur le temps long, il s'agit de *leasing* déguisé d'infrastructures publiques et, en effet, cela coûte le double. Que nous payions cher n'est pas le problème ; je souhaite comprendre ce que finance notre argent, et il me semble que nous ne le savons pas, ni la manière dont ces infrastructures sont ensuite exploitées.

M. Alexandre Basquin. – Sans surprise, nous donnerons un avis défavorable au rapport afin de protester, non contre les propos de notre rapporteur, mais contre le manque structurel de moyens accordés aux transports. Le titre de la conférence Ambition France Transports contient le

terme « ambition » ! Il n'a pas été pris en compte, sauf à considérer qu'avoir des crédits stables, en période d'austérité, est ambitieux – ce n'est pas notre avis.

Les politiques de transports – fluviaux ou ferroviaires – doivent être particulièrement structurantes pour contribuer efficacement au développement économique, à l'aménagement du territoire et, surtout, à la lutte contre le réchauffement climatique. On peut regretter que les moyens alloués soient insuffisants. Nous parlons de la future loi-cadre ; comme je l'avais exprimé au ministre Philippe Tabarot, une loi de programmation pluriannuelle d'investissements à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui et de demain aurait été préférable.

Nous voterons en faveur des amendements, même si nous considérons qu'ils ne demandent véritablement que le minimum. Vous comprendrez aisément, en revanche, que nous voterons contre la position du rapporteur.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – Monsieur Fernique, effectivement, mon analyse est qu'un traitement de choc est nécessaire ; les amendements vont dans ce sens. Les trois amendements votés la semaine dernière lors de l'examen des amendements au PLF 2026 visent à affecter 750 millions d'euros à l'Afit France ; en y ajoutant les 100 millions d'euros que prévoit l'amendement, nous atteindrons 850 millions d'euros.

Certes, injecter des financements dans SNCF Réseau est une bonne chose ; encore faut-il que cet opérateur soit en capacité de mener ensuite des travaux à hauteur de ces financements. Or nous ne sommes pas certains qu'il puisse immédiatement absorber 200 millions d'euros de crédits supplémentaires, comme vous le proposez : cette augmentation des crédits de 100 millions d'euros est déjà un premier pas pour rappeler à l'État sa responsabilité dans le financement de la régénération des réseaux de transport.

Concernant l'ART, nous avons sollicité un retour sur le calendrier de publication de leur rapport, que n'avons pas encore obtenu.

J'ai souhaité porter l'amendement DEVDUR.32 précisément afin de répondre à l'inquiétude concernant les 40 ETPT de VNF. Cet opérateur a connu l'an dernier des réductions importantes de son plafond d'ETPT, entraînant un climat social difficile. Par ailleurs, VNF et SNCF Réseau sont aussi touchés par des aléas climatiques de plus en plus forts. Ils ont besoin de moyens afin d'adapter et moderniser leur réseau.

Concernant le transport maritime, il est important de garder à l'esprit que les armateurs peuvent très facilement changer le pavillon de leur navire. Nous avons reçu le président des armateurs de France ; il nous a rappelé que la plupart des armateurs sont en réalité de petites structures. Il faut être assez prudent pour éviter de les fragiliser, alors que le secteur est en croissance.

La souveraineté de nos flottes est, par ailleurs, un point d'attention. Soyons prudents avec tout ce qui touche aux exonérations de charges pour les marins : nous formons des marins, mais s'ils ne sont pas embauchés en France parce qu'ils coûtent trop chers par rapport à la concurrence étrangère, c'est regrettable... Des dispositifs d'économies prévus en raison d'un budget contraint peuvent avoir des effets pervers sur l'ensemble du secteur, fragile mais en croissance, et qui s'inscrit dans un contexte économique international.

Monsieur Rochette, il est en effet difficile d'obtenir des comparaisons européennes sur les gestionnaires d'infrastructures. L'ouverture à la concurrence est bénéfique. Lorsque nous avons reçu les concurrents de la SNCF à une table ronde, nous avons découvert que même l'obtention des éléments nécessaires pour répondre à l'appel d'offres, par exemple les données relatives aux ressources humaines, était compliquée à obtenir. Nous espérons que cela changera lors des prochains exercices.

Globalement, selon mon analyse, les dépenses d'investissements – affectées à la régénération des réseaux, à VNF ou aux armateurs – permettent ensuite des économies sur les dépenses de fonctionnement. Les infrastructures, lorsqu'elles vieillissent, entraînent difficultés et retards. Maintenir un niveau d'investissements très fort est donc important.

Soulignons, par ailleurs, que la méthode d'Ambition France transports a été complimentée par l'ensemble des opérateurs que nous avons entendus. On ne peut que le saluer.

J'en viens à présent à l'examen de nos amendements.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Article 36

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.32 vise à assurer la stabilité du plafond d'emplois de VNF en 2026, en baisse de 40 ETPT dans la version actuelle du PLF. Les baisses d'effectifs pourront reprendre en 2027, comme VNF s'y était engagé dans le cadre de son COP avec l'État.

L'amendement DEVDUR.32 est adopté.

Article 49

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.33 concerne le fret ferroviaire. Lors de la loi de finances pour 2025, les financements à destination du soutien au wagon isolé avaient été augmentés de façon bienvenue de 30 millions d'euros. Cependant, l'ensemble des aides à l'exploitation des services de transport combiné n'a augmenté que de 14 millions d'euros, car d'autres aides ont été revues à la baisse, à hauteur de 16 millions d'euros.

Nous proposons donc d'affecter 16 millions d'euros supplémentaires au fret ferroviaire, afin de soutenir les aides à l'exploitation des services de transport combiné et au démarrage de nouveaux services.

L'amendement DEVDUR.33 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.34 propose d'affecter 100 millions d'euros supplémentaires à la sous-action « Régénération du réseau ferré national », afin que l'État participe au financement du réseau ferroviaire.

L'amendement DEVDUR.34 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.35, présenté en commun avec Hervé Gillé, a pour objet d'allouer 1 million d'euros supplémentaires à l'ART.

Mme Marta de Cidrac. – Je souhaite une précision sur l'amendement DEVDUR.35. Ce million d'euros d'AE alloués au programme « Infrastructures et services de transport » est enlevé au programme « Énergie ; climat et après mines ». Je voulais m'assurer que ce n'est pas au détriment d'autres missions importantes pour notre commission.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – Nous espérons que le Gouvernement lèvera ce gage.

L'amendement DEVDUR.35 est adopté.

M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.36 propose d'allouer 20 millions d'euros supplémentaires au financement des opérations de dragage portuaire.

L'amendement DEVDUR.36 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 », sous réserve de l'adoption de ses amendements.

Crédits « Transports aériens »
(Mercredi 19 novembre 2025)

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens. – Monsieur le président, mes chers collègues, sans être désobligeant vis-à-vis de mes précédents collègues, je vous propose de prendre un peu de hauteur en étudiant le rapport pour avis au projet de loi de finances (PLF) pour 2026 sur les crédits relatifs au transport aérien.

Je vous présenterai tout d’abord les principaux enjeux concernant le budget de l’administration chargée du contrôle aérien français, la direction générale de l’aviation civile (DGAC), avant d’en venir aux questions de décarbonation du secteur et de pollution sonore. Il est bien question de pollution, plutôt que de « nuisances », comme l’ont bien mis en avant Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz dans leur rapport d’information du 25 juin dernier intitulé *Prévenir l’exposition au bruit lié aux transports : une politique publique à mettre en musique*.

Je commence donc par le contrôle aérien français. Le trafic aérien français est dynamique et devrait dépasser en 2025 son niveau de 2019. Les taxes et redevances perçues par la DGAC étant assises sur le niveau de trafic, il en résulte une augmentation de leur produit.

Une telle situation permet à la DGAC d’accélérer sa trajectoire de désendettement. La chute du trafic et des recettes pendant la crise sanitaire avait en effet généré un lourd endettement du contrôle aérien français, à hauteur de 2,7 milliards d’euros à son point le plus haut. Une trajectoire de désendettement a donc été définie dès la sortie de la crise sanitaire. En 2026, la DGAC vise à atteindre une dette de 1,34 milliard d’euros, ce qui était initialement l’objectif visé pour fin 2027. Je salue donc la rapidité de ce remboursement de la dette.

Cette trajectoire aurait pu être encore plus rapide si la hausse du trafic aérien en France avait été du même niveau que dans le reste de l’Union européenne. Or, après une croissance dynamique aux deux premiers trimestres, elle patine au troisième trimestre, ce qui n’est pas le cas chez nos principaux voisins. La DGAC a récemment publié une étude pour en comprendre les causes. Le premier facteur pourrait être notre croissance économique, plus faible cette année que la moyenne européenne.

La hausse du tarif de solidarité sur les billets d’avion (TSBA) versé par les compagnies aériennes, prévue par la loi de finances pour 2025, pourrait aussi jouer un rôle dans cette évolution. Pour la DGAC, cela s’observerait notamment pour l’activité d’EasyJet. Cette situation doit nous conduire à la plus grande prudence : le transport aérien, disais-je l’année passée, n’est pas une poule aux œufs d’or, pour reprendre l’expression de l’écrivain picard Jean de La Fontaine !

Je reviens plus directement à la situation de la DGAC. L'administration reconnaît elle-même que « la France est le pays qui génère le plus de retards en Europe ». Cette situation s'explique par plusieurs facteurs : outils techniques obsolètes, organisation du travail insuffisamment efficiente, manque d'effectifs, conflictualité sociale.

Les systèmes techniques utilisés par le contrôle aérien français sont obsolètes. Devant ce constat, la DGAC a entamé un programme de modernisation, dont les coûts ont connu une forte dérive, dénoncée par plusieurs rapports de notre collègue Vincent Capo-Canellas et de la Cour des comptes.

Ces projets sont cependant enfin en voie d'aboutissement. Accélérer le déploiement de ces nouveaux systèmes est un impératif, car ils permettent de réaliser des gains de sécurité et de productivité marqués. La trajectoire de désendettement de la DGAC ne doit donc pas se faire au détriment de nécessaires investissements d'avenir, afin d'améliorer la qualité du service rendu aux compagnies aériennes et à leurs passagers.

Investir pour l'avenir, c'est aussi recruter de nouveaux contrôleurs. On constate déjà actuellement que le manque d'effectifs engendre de nombreux retards lors des pics de trafic. Or la DGAC va connaître une vague de départs à la retraite de contrôleurs aériens entre 2029 et 2034 : environ 1 000 départs auront lieu, soit un quart des effectifs. Compte tenu du temps de formation des contrôleurs aériens, des élèves contrôleurs doivent d'ores et déjà être recrutés. Les effectifs de contrôleurs, en prenant en compte ces élèves, progresseront de 110 emplois équivalents temps plein (ETPT) en 2026. Il me semble indispensable de renforcer l'effort de recrutement d'élèves contrôleurs aériens dans les prochaines années. Les recrutements en cours ne permettront pas, en effet, de compenser l'intégralité des départs à la retraite.

La DGAC a également lancé un programme de rationalisation de ses emprises territoriales afin de mieux maîtriser ces coûts et de renforcer la résilience du service rendu. Elle s'est fixé l'objectif de fermer vingt à vingt-cinq tours de contrôle d'ici à 2034, réparties en trois vagues – 2028, 2031 et 2034. La première vague, avec un retrait en 2028, concerne les aéroports d'Agen, de Colmar, de Merville, de Quimper, de Saint-Étienne et d'Albert-Bray.

Selon la DGAC, le retrait du contrôle ne signifie pas la fermeture de l'aérodrome, car un service d'information de vol et d'alerte (*Aerodrome Flight Information Service*, Afis) peut être mis en place par l'exploitant pour un coût moyen compris entre 150 000 euros et 200 000 euros par an, contre 1 million d'euros à 1,5 million d'euros par an pour un service de contrôle classique. Cette réorganisation était probablement nécessaire, même si elle a légitimement suscité des grincements de dents, car elle mène à un transfert des coûts du contrôle aérien de la DGAC vers les exploitants des aéroports, c'est-à-dire les collectivités territoriales propriétaires des équipements

aéroportuaires. J'appelle donc à une prise en charge pérenne des services Afis déployés en remplacement du service de contrôle classique.

J'en viens maintenant à la nécessaire défense d'une trajectoire ambitieuse de décarbonation du secteur aérien.

Le premier moyen de décarbonation du transport aérien est la réduction de la consommation de carburant par les aéronefs. La filière aéronautique française et européenne, notamment Airbus et le motoriste Safran, a lancé un programme d'avion ultrafrugal, à échéance 2035. Cette nouvelle génération d'aéronefs pourrait consommer 30 % de carburant en moins que les appareils actuellement en circulation. Ce programme est une opportunité de pérenniser l'excellence industrielle française en aéronautique, dans un contexte concurrentiel particulièrement fort, et de participer à la décarbonation de l'ensemble de l'aviation mondiale.

Afin d'accompagner l'effort de recherche et développement de l'ensemble de la filière, le président de la République s'est engagé en juin 2023 à ce que l'État apporte un soutien annuel de 300 millions d'euros à la filière *via* le Conseil pour la recherche aéronautique civile (Corac). Un tel niveau de soutien est indispensable pour préparer l'ensemble des « briques technologiques » qui seront mobilisées pour réaliser cet aéronef. Cependant, le PLF actuel ne prévoit que 235 millions d'euros de financements à destination du Corac, dont uniquement 50 millions d'euros sont sécurisés. Les 165 millions d'euros restants, qui relèvent du programme d'investissement France 2030, doivent en effet être consolidés en cours de gestion budgétaire.

Pour corriger cette situation inacceptable, je vous proposerai deux amendements.

Le deuxième moyen de décarboner le transport aérien est le développement des carburants d'aviation durables (CAD). Le règlement européen *ReFuel EU Aviation* prévoit que les compagnies aériennes doivent incorporer des CAD dans leur carburant à hauteur de 2 % en 2025. Cet objectif devrait être atteint, mais les obligations iront croissant jusqu'en 2050, date à laquelle les compagnies devront incorporer 70 % de CAD.

La filière française de CAD ne répond pas à l'intégralité de la demande des compagnies, qui sont contraintes d'importer une partie du carburant utilisé. Cette situation pourrait s'accroître dans les années à venir, notamment à partir de 2030, quand les compagnies devront incorporer des CAD synthétiques produits à partir d'électricité bas-carbone. Ces obligations d'incorporation de CAD peuvent constituer une opportunité industrielle, et il est indispensable d'accompagner la mise en œuvre de projets de production de CAD, notamment synthétiques, sur notre territoire. Je vous proposerai un amendement en ce sens.

J'en viens enfin au sujet essentiel de la pollution sonore causée par le transport aérien. Mieux protéger les riverains est un impératif de santé publique et d'équité sociale et territoriale.

Afin de protéger les riverains des aéroports, en application du principe de « pollueur-payeur », les compagnies sont redevables de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui permet de financer l'insonorisation des logements à proximité des aéroports.

Depuis plusieurs années, les dépenses d'insonorisation sont inférieures aux recettes, si bien qu'une trésorerie de TNSA a été constituée. Cette situation s'explique notamment par le plafonnement de l'aide à l'insonorisation à 80 % de son coût. Le reste à charge est en effet trop important pour des riverains appartenant souvent à des publics défavorisés. À l'inverse, lorsque le reste à charge a été supprimé entre 2012 et 2014, de très nombreuses demandes ont été déposées. Dans leur rapport d'information, Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz ont d'ailleurs recommandé (proposition n° 3) de réduire le reste à charge pour les riverains, de rouvrir le droit à insonorisation pour les locaux dont le dispositif d'insonorisation s'est dégradé dans le temps et d'élargir le nombre de locaux éligibles.

Le Gouvernement propose au contraire de prélever environ 80 millions d'euros de trésorerie du fonds de TNSA des riverains des plateformes franciliennes – Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Le Bourget. Il entend également plafonner à 40 millions d'euros l'affectation au financement des programmes d'insonorisation du produit de TNSA, qui devrait être d'environ 48,8 millions d'euros en 2026. Ce double détournement de son objet – du stock et du flux – de la TNSA est pour moi une faute morale envers les riverains des aéroports.

La sous-utilisation du produit de TNSA ne doit en effet pas conduire à en dénaturer l'affectation, mais à élargir et assouplir ses conditions d'utilisation, afin de mieux protéger la santé de nos concitoyens, en particulier les plus vulnérables d'entre eux. Toutefois, l'État ayant abondé à hauteur de 20,8 millions d'euros le fonds de TNSA des plateformes franciliennes, je vous propose que cette somme soit reversée au budget général de l'État.

Je vous soumettrai donc un amendement en ce sens, ainsi qu'un second visant à supprimer l'affectation partielle du produit de TNSA au budget général de l'État.

Mes chers collègues, j'espère que nous pourrions remettre le budget du transport aérien sur de bons rails cette année !

M. Ronan Dantec. – Je voterai avec enthousiasme en faveur des derniers amendements, le hold-up projeté par l'État n'ayant aucun sens, sauf à vouloir rendre encore plus insupportable la proximité d'un aéroport pour les riverains.

Pour le reste, nous avons encore plusieurs désaccords. J'ai bien noté la pleine mobilisation de la majorité sénatoriale pour rééquilibrer le budget de la France : de ce point de vue, je crois que nous pouvons nous féliciter collectivement des combats menés en faveur d'une TSBA forte, qui rapportera cette année près de 1,5 milliard d'euros au budget de la France.

Cette taxe n'explique pas la stagnation du trafic, car elle existe également chez nos voisins. Par ailleurs, quelques niches subsistent, le fret échappant ainsi totalement à la « taxation climat » alors que les colis de Shein empruntent ce chemin : il faudrait remédier à cet état de fait en instaurant un niveau raisonnable de taxation, ce qui serait également favorable pour notre balance commerciale.

J'en viens à notre désaccord principal : alors que nous sommes confrontés à d'importantes réductions de la DETR et de la DSIL, encore heureux que nous ne gaspillions pas 300 millions d'euros pour inventer un carburant qui coûtera cinq fois plus cher que le kérosène et qui placerait l'aviation européenne en situation de faillite !

Il est bien question d'un non-sens absolu, car aucune perspective sérieuse n'existe pour les carburants synthétiques et les biocarburants : si nous voulions que l'intégralité de notre aviation vole avec des biocarburants, il faudrait y consacrer la totalité de la surface agricole utile française, ce qui suffirait à peine ! Investir 300 millions d'euros dans la recherche pour une telle impasse représente un véritable gaspillage d'argent public, et je pense que l'État commence à s'en rendre compte, même s'il faudra continuer le combat.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Je rappelle tout d'abord que le secteur aérien représente un million d'emplois en France, 100 milliards d'euros de chiffre d'affaires et surtout 30 milliards d'euros d'excédent commercial, alors que tous les autres secteurs, à l'exception du luxe, sont déficitaires.

Ensuite, la composition du public qui prend l'avion est intéressante : une étude de l'Ifop menée en 2023 montre que 51 % des usagers sont des femmes et que 45 % des voyageurs sont âgés de 15 ans à 35 ans. En outre, les CSP+ sont en retrait, tandis que les retraités et les étudiants représentent respectivement 8 % et 14 % des usagers.

L'avion est souvent utilisé pour des motifs de loisirs – dans 51 % des cas –, tandis qu'un quart des déplacements vise à retrouver de la famille et des amis ; les déplacements professionnels, quant à eux, sont en fort repli et ne représentent plus que 19 % des vols. J'ajoute que les Français utilisent l'avion pour des vols internationaux dans 94 % des cas, les vols domestiques étant quant à eux en forte baisse avec 6 millions de passagers en moins depuis 2019.

En termes d'activité, enfin, le secteur aérien retrouve en 2025 son niveau de 2019, mais alors que l'offre de sièges progresse de 4,5 % au niveau européen, elle n'augmente que de 1,5 % en France, ce qui doit nous interroger.

Je souscris aux amendements portés par Stéphane Demilly : il faut absolument décarboner ce secteur et donc encourager le renouvellement de la flotte comme l'utilisation de carburants durables, ainsi que le développement de la filière de production de ceux-ci.

Il faut, de plus, que l'enveloppe du Corac retrouve le niveau initialement prévu, car c'est grâce à la recherche que nous pourrions accentuer la décarbonation de ce secteur.

Pour en revenir aux conséquences sonores du transport aérien, le rapport d'information rédigé par Guillaume Chevrolier et moi-même emploie bien l'expression « pollution sonore » et non plus de « nuisances sonores », tant les conséquences sur la santé des riverains sont importantes.

Je pensais que l'Assemblée nationale avait supprimé l'article 43 : s'il devait être réintégré, nous déposerions un amendement de suppression.

Pour ce qui concerne le fait de rendre 20,8 millions d'euros à l'État, il faut formaliser le fait qu'Aéroports de Paris (ADP) accepte de prendre en charge le reste à charge pour les riverains, seul un engagement verbal ayant été pris à ce stade.

Enfin, tous les acteurs du transport aérien doivent faire des efforts afin de faire avancer la décarbonation et de réduire la pollution sonore, y compris le secteur des vols de loisir et les vols privés.

Mme Nicole Bonnefoy. – Dans mon département de la Charente, l'entreprise Verso Energy investit 2,2 milliards d'euros afin de produire du carburant vert pour l'aviation dans le cadre d'un projet intitulé « LiCHEN ». Celui-ci prévoit la construction d'une usine pour combiner l'hydrogène issu des eaux de la Vienne et le CO₂ rejeté par une papeterie voisine, afin de développer un carburant vert à l'horizon 2030. Il serait sans doute intéressant pour notre commission de recevoir des représentants de cette entreprise.

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Je partage tout à fait l'avis de Ronan Dantec concernant le hold-up prévu par l'État sur la TNSA : il faudra être solidaires pour éviter que les sommes correspondantes soient affectées à un objectif qui n'était pas celui prévu à l'origine.

Pour ce qui est de la TSBA, la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam) estime qu'elle a entraîné une chute du nombre de voyageurs se rendant en France de l'ordre de 3,5 millions, et des pertes de dépenses sur le sol français à 2,3 milliards d'euros. Toujours selon la Fnam, l'État aurait perdu 800 millions d'euros de recettes fiscales touristiques, c'est-à-dire l'équivalent de ce qu'aurait dû rapporter la TSBA.

Cette taxe a donc des répercussions, y compris dans les territoires puisque le PDG de Ryanair, Michael O'Leary, a mis ses menaces à exécution en réduisant son offre de sièges de 13 % à 15 % pour la France, tandis que les dessertes de Brive-la-Gaillarde, de Bergerac et de Strasbourg ont été fermées ; faisons donc attention aux conséquences de la fiscalité.

S'agissant des CAD, dont la première génération sera bien sûr confrontée à des limites naturelles, il nous faudra encourager le développement des carburants synthétiques.

En outre, je remercie Gilbert-Luc Devinaz d'avoir rappelé le poids économique du secteur aérien. Je précise que le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas) regroupe 525 membres, emploie 222 000 salariés directs et génère une dynamique de recrutements comprise entre 25 000 et 30 000 emplois par an. En 2023, Airbus a effectué 17 milliards d'euros d'achats auprès de 3 400 entreprises françaises, chaque avion nécessitant 3 à 4 millions de pièces, dont l'essentiel est heureusement produit en France.

Enfin, madame Bonnefoy, je suis intéressée par votre proposition d'inviter des représentants de Verso Energy pour éclairer ce sujet technique.

M. Vincent Capo-Canellas, rapporteur spécial de la commission des finances sur le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». – La TSBA devait rapporter environ 950 millions d'euros supplémentaires, soit un choc assez important pour le secteur. Plus précisément, elle a représenté 100 millions d'euros sur l'aviation d'affaires, une étude de la DGAC ayant montré que la taxe a fortement dégradé la compétitivité de ce segment d'activité.

La part du pavillon français dans le trafic d'affaires, qui n'était déjà plus que de 10 %, a encore été réduite de 21 % depuis l'instauration de la TSBA en avril, cette quasi-disparition devant nous interroger alors que des compagnies étrangères viennent récupérer les parts de marché sur notre sol : le gain obtenu en termes de développement durable est donc plus qu'incertain alors que ces compagnies organisent des vols depuis la Suisse et l'Italie, notamment.

En réalité, la TSBA rapportera 40 millions d'euros pour cette activité, au prix de la mort d'une filière française qui vend pourtant des avions – les Falcon et les TBM – au monde entier. Je vous invite donc à réfléchir à ce risque de mort des compagnies françaises. Parallèlement, le trafic intérieur est toujours inférieur de 25 % à son niveau de 2019. Je renvoie, plus globalement, à l'excellente étude de la DGAC consacrée aux effets de la TSBA.

Concernant la TNSA, on a le sentiment que Bercy a voulu se venger sur les riverains ; je soutiens les amendements portés par le rapporteur sur ce sujet. Il est vrai, et je plaide coupable, que j'avais indiqué au moment du covid-19 qu'il fallait éviter que les riverains soient victimes de la crise, ce qui nous avait conduits à ajouter des crédits du budget général pour poursuivre les opérations d'insonorisation : si l'État veut désormais récupérer une partie des montants concernés, il faut que l'opération soit correctement jaugeée.

Quant à la navigation aérienne, il y a bien un problème d'effectifs à terme. Plus généralement, il existe un certain paradoxe dans ce domaine puisque nous pilotons la navigation aérienne avec une norme de dépenses et un plafond d'emplois de l'État, alors qu'il est question d'un service quasi industriel dont les recettes sont assises sur la croissance du trafic. Or, si le trafic intérieur est faible, le trafic international est, quant à lui, en plein essor :

dans la pratique, les problèmes ne tiennent pas tant à un problème de recettes qu'à une logique de restriction des effectifs et des moyens, alors que le trafic aérien international ne fait que progresser, d'où de très mauvaises performances.

Il faudra donc mener une réflexion sur l'inadéquation des outils à la réalité économique du secteur. Sur les huit derniers mois, le niveau des retards a augmenté de 50 %, soit des performances exécrables qu'il conviendra de redresser.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Article 15

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – La version initiale de l'article 15 du PLF a pour but de sécuriser les ressources financières d'Île-de-France Mobilités (IDFM) en lui affectant les recettes issues de la majoration de la taxe régionale à l'immatriculation des véhicules.

Lors de son examen à l'Assemblée nationale, cet article a été réécrit. Le dispositif adopté par les députés prévoit d'assujettir certains vols non réguliers à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ces vols ont pourtant fait l'objet d'une augmentation très forte de la fiscalité pesant sur eux l'année passée, puisqu'ils sont assujettis à la TSBA pour des montants pouvant atteindre 2 100 euros par passager. Alors que la DGAC a constaté une diminution sans précédent de 21 % de la part de marché du pavillon français sur l'aviation d'affaires, il est crucial d'arrêter d'augmenter la pression fiscale sur ce secteur, sous peine de faire considérablement chuter – voire de tuer – son activité. En tout état de cause, une contraction de l'activité aérienne diminuerait la base fiscale de la taxe et amoindrirait son rendement éventuel.

L'amendement DEVDUR.3 tend donc à rétablir l'article dans sa version initiale.

M. Ronan Dantec. – Il faudra nous expliquer pourquoi des compagnies étrangères qui s'acquittent également de la TSBA s'en sortent mieux que les compagnies sous pavillon français.

M. Vincent Capo-Canellas, rapporteur spécial de la commission des finances. – Avec la TSBA, nous avons inventé un système qui envoie les touristes français à l'étranger : la taxe étant acquittée par les compagnies aériennes au décollage, elles ont tout intérêt non pas à assurer des vols intérieurs, mais à effectuer des vols les plus longs possible : plus chers, ceux-ci permettent d'amortir au mieux la taxe. Grâce à des vols à destination de l'étranger, les compagnies ne s'acquittent de la TSBA qu'au décollage, mais pas lors du vol retour, d'où le développement de l'offre *low cost* vers l'étranger, au détriment de vols Paris-Marseille, par exemple.

Par conséquent, alors que les vols étaient par le passé remplis à 80 % de touristes étrangers venant en France, la situation est désormais inverse : avec des vols à destination des pays du sud, les avions transportent 80 % de Français se rendant à l'étranger.

Monsieur Dantec, le marché français est marginal pour les compagnies étrangères, qui peuvent faire des efforts financiers, mais, quand bien même elles y consentent, elles conservent des créneaux pour des vols vers l'étranger, par définition plus longs, ce qui n'est guère favorable d'un point de vue environnemental.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Nous voterons contre cet amendement, car nous sommes favorables à la rédaction retenue par l'Assemblée nationale. Il serait intéressant d'analyser l'évolution des vols non réguliers et de la flotte des jets privés.

L'amendement DEVDUR.3 est adopté.

Après l'article 16

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – À l'heure actuelle, le moyen le plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur est d'accélérer le renouvellement des flottes : les aéronefs d'ancienne génération émettent bien plus de gaz à effet de serre que ceux qui sont actuellement mis sur le marché, puisqu'ils consomment davantage de carburant.

Cette réduction de la consommation de carburant a un effet connexe bénéfique, car elle facilite l'incorporation de CAD.

L'amendement DEVDUR.4 prévoit une mesure d'accompagnement nécessaire en créant un dispositif de déduction d'impôt en faveur des compagnies qui achètent ou louent pour une longue durée des aéronefs émettant moins de gaz à effet de serre que ceux qu'elles utilisaient précédemment.

M. Ronan Dantec. – Quel en sera le coût ?

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Quelques dizaines de millions d'euros.

L'amendement DEVDUR.4 est adopté.

Article 36

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Le Gouvernement propose de plafonner l'affectation du produit de TNSA utilisé pour insonoriser les locaux à 40 millions d'euros. Le reste de son produit, environ 8 millions d'euros, serait affecté au budget général de l'État. Je suis en désaccord avec cette proposition, la TNSA devant rester affectée à la lutte contre la pollution sonore.

L'amendement DEVDUR.5 est adopté.

Après l'article 36

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – La loi de finances pour 2025 a prévu la mise en place d'un crédit d'impôt incitatif à l'achat de CAD, mais celui-ci n'est pas entré en vigueur en raison d'une négociation particulièrement complexe avec la Commission européenne.

L'amendement DEVDUR.6 vise donc à ce que le crédit d'impôt ait un effet rétroactif.

L'amendement DEVDUR.6 est adopté.

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Il importe d'aider le Corac à développer une nouvelle génération d'aéronefs qui pourraient consommer 30 % de carburant en moins que les appareils actuellement en circulation. À l'occasion du salon du Bourget, le Président de la République s'était engagé en juin 2023 à ce que l'État apporte un soutien annuel de 300 millions au développement de l'avion ultrafrugal.

Le PLF actuel ne prévoit que 215 millions d'euros de financements à destination du Corac, dont uniquement 50 millions d'euros sont sécurisés. Les 165 millions d'euros restants, relevant du programme d'investissement France 2030, doivent en effet être consolidés en cours de gestion budgétaire.

Afin de protéger le budget du Corac de coupes budgétaires qui fragiliseraient les projets portés par les industriels, lesquels ont besoin d'une visibilité pluriannuelle, l'amendement DEVDUR.7 prévoit d'affecter une fraction de 150 millions d'euros de TSBA au Corac, par l'intermédiaire du budget annexe de l'aviation civile.

L'amendement DEVDUR.7 est adopté.

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.8 vise à affecter une fraction des recettes issues du marché de quotas carbone européen relatif à l'aviation à l'IFP Énergies nouvelles afin d'accompagner l'industrialisation de projets de CAD français. Cet établissement public est en effet à la pointe du développement des technologies utilisées dans les CAD et dispose d'un savoir-faire reconnu pour porter à l'échelle industrielle de nouvelles technologies dans ce domaine.

L'amendement DEVDUR.8 est adopté.

Article 43

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Une somme de 20,8 millions d'euros doit être reversée à l'État au titre du remboursement des sommes qu'il a versées à l'occasion de la crise sanitaire.

L'amendement DEVDUR.9 vise à supprimer le prélèvement d'environ 80 millions d'euros de trésorerie de TNSA au bénéfice de l'État, car

ces montants doivent être consacrés à l'insonorisation des logements : il en reste 43 000 en région parisienne, me semble-t-il.

M. Gilbert-Luc Devinaz. – Comme je l'indiquais précédemment, il serait intéressant de faire figurer l'engagement d'ADP à prendre les sommes restantes à sa charge. Cet engagement s'explique par le fait que les riverains demandent que les vols de nuit s'arrêtent à partir de 23 heures, et non pas à 23 heures 30, ce que ne souhaite pas ADP.

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Je partage votre sentiment, mais il me semble qu'un tel ajout devrait être intégré par la voie réglementaire.

L'amendement DEVDUR.9 est adopté.

Après l'article 43

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – Nous avons largement évoqué, par le passé, la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. L'amendement DEVDUR.10 prévoit que soit exclu des revenus de l'exploitation d'une infrastructure de longue distance le montant de la répercussion du produit de la taxe sur les usagers. Cette taxe est équivalente à 4,6 % des revenus d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure, ce qui représente environ 120 millions d'euros pour ADP, qui répercute ce coût sur les compagnies aériennes : du fait du principe d'une taxation sur les recettes, on risque d'aboutir à un système dans lequel on crée une taxe sur la taxe, d'où ma proposition.

L'amendement DEVDUR.10 est adopté.

Article 44

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – L'article 44 du PLF prévoit d'assujettir les plus petits aéroports qui reçoivent moins de 6 000 passagers par an au versement du tarif de sûreté et de sécurité (T2S), qui est de 1,35 euro par billet. Les recettes anticipées seraient d'environ 100 000 euros.

Toutefois, compte tenu du nombre de plateformes concernées, le coût de collecte de ce prélèvement sera en toute probabilité supérieure à son produit. L'amendement DEVDUR.11 tend donc à supprimer cette disposition.

L'amendement DEVDUR.11 est adopté.

Article 42 (État B)

M. Stéphane Demilly, rapporteur pour avis. – L'amendement DEVDUR.12 vise à relever de 100 millions d'euros les moyens de l'action n° 14 « Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile » du programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du

développement et de la mobilité durables », afin de garantir le respect de la cible visée en 2026, sans dépendre trop fortement d'arbitrages effectués en cours d'année sur le programme France 2030.

L'amendement DEVDUR.12 est adopté.

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

Information – Examen des amendements

(Mercredi 26 novembre)

M. Jean-François Longeot, président. – Avant de clore nos échanges du jour sur le PLF 2026, je tenais à vous informer du dépôt des amendements adoptés la semaine dernière par la commission sur la première partie du projet de loi de finances pour 2026. L'amendement de Stéphane Demilly, qui consistait à rétablir l'article 15 du texte dans sa version initiale, n'a logiquement pas été déposé. Le texte transmis au Sénat étant le texte initial du Gouvernement, et non le texte amendé par les députés, l'amendement précité est devenu sans objet. La semaine dernière, en effet, la commission a examiné des amendements sans connaître quelle version du PLF 2026 serait transmise par le Gouvernement au Sénat. Cependant, pour des raisons de procédure tenant au délai limite de dépôt des amendements, elle ne pouvait attendre cette semaine l'examen de ces amendements pour en sécuriser leur dépôt auprès de la direction de la séance.

Pour votre bonne information, également, un autre amendement de Stéphane Demilly, qui portait sur la taxe sur l'exploitation des infrastructures de longue distance, a fait l'objet d'une amélioration rédactionnelle. La version déposée diffère donc légèrement de celle que nous avons examinée. Pour rappel, cet amendement vise à éviter que les redevances versées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports pour compenser le coût de la taxe entrent dans l'assiette de celle-ci, et ce pour éviter un effet « boule de neige » qui conduirait à une taxe sur la répercussion de la taxe, qu'il faudrait à son tour taxer, et ce à l'infini...

Crédits « Transports routiers »
(Mercredi 3 décembre 2025)

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – J’ai le plaisir de vous présenter ce matin les principales orientations de mon rapport pour avis sur les crédits relatifs au transport routier du projet de loi de finances (PLF) pour 2026.

Avant toute chose, et dans la perspective de la future loi-cadre, j’aimerais aborder la question cruciale du modèle de financement des infrastructures de transports : ce sujet, désormais récurrent pour notre commission, prend une dimension vraiment particulière cette année puisqu’il a pour toile de fond les conclusions de la conférence Ambition France Transports qui ont été rendues en juillet dernier. Nous allons vivre, dans les semaines et mois à venir, des séquences intéressantes et importantes sur ces sujets.

Le rapport d’Ambition France Transports a en effet mis en exergue l’écart considérable entre, d’une part, la trajectoire actuelle d’investissement dans nos infrastructures de transport ferroviaire, fluvial et routier et, d’autre part, les besoins constatés pour résorber la dette grise – c’est-à-dire les investissements nécessaires, mais non engagés –, qui s’y est accumulée au fil de décennies de sous-investissement, et qui nous préoccupe fortement.

Sur la période 2026-2031, le besoin d’investissement supplémentaire s’établit à environ 2 milliards d’euros par an pour le transport ferroviaire et fluvial et à 1 milliard d’euros par an rien que pour le réseau routier national non concédé (RRNNC) – il nous faut donc avoir une attention particulière à ce sujet.

À partir de cet état des lieux détaillé, qui ne peut être que partagé par la commission, le rapport de la conférence identifie de nouvelles pistes de financement, au premier rang desquelles un renforcement du fléchage vers les transports des recettes issues de la fiscalité pesant sur ce secteur qui, pour l’heure, alimentent surtout le budget général de l’État.

La perspective de l’arrivée à échéance des concessions autoroutières, qui s’étalera de 2031 à 2036, doit également être intégrée à cette réflexion : d’une part, le produit des péages des futures concessions pourrait en effet contribuer à financer la route et les autres modes de transport et, d’autre part, le périmètre des futures concessions pourrait intégrer des portions du réseau routier non concédé – y compris décentralisé – afin de permettre une péréquation financière.

À plus court terme, la gestion de la fin des concessions nécessite une vigilance renforcée pour assurer le retour en bon état d’entretien des infrastructures concédées : cette phase critique va nécessiter un suivi attentif de la part du Parlement – et en particulier de notre commission.

Ces éléments liminaires étant posés, j'en viens aux lignes directrices du projet de budget qui nous est soumis s'agissant des infrastructures de transport. Malheureusement, le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) pour 2026 est très en deçà du cap fixé par la conférence Ambition France Transports : s'il est en légère hausse par rapport à 2025 – année blanche pour les transports, ce qui nous a fait perdre des marges d'intervention –, il reste très inférieur, de 850 millions d'euros, au budget de 2024. Cela confirme la rupture avec la dynamique positive qui avait été impulsée en 2023 à la suite de la présentation du plan d'avenir pour les transports. Les ressources de l'Afit France demeurent en outre incertaines, alors même que les dépenses qu'elle prend en charge s'inscrivent dans une perspective de long terme et nécessitent donc de la visibilité.

Face à ce constat, nous vous avons soumis il y a quinze jours, avec mon collègue Jean-Marc Délia, trois amendements visant à rehausser le niveau des ressources affectées à l'Afit France l'année prochaine au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et des recettes issues du marché carbone européen. Cette fiscalité assise sur les transports n'a pas vocation à avoir une fonction de rendement budgétaire : il est essentiel qu'elle serve davantage à financer la transition écologique du secteur ainsi que nos politiques climatiques.

J'en viens à la question plus spécifique de l'état des infrastructures routières, sur lequel j'émetts un signal d'alerte.

Tandis que le réseau routier national concédé présente un très bon état général, l'état du RRNNC est préoccupant : seule la moitié de ses chaussées sont en bon état et un tiers de ses ouvrages d'art présente un défaut voire une structure altérée. Ces infrastructures continuent en outre à se dégrader et leur dette grise, évaluée à 2,4 milliards d'euros, à s'aggraver.

Face à une telle spirale de dégradation, la quasi-stabilité des moyens alloués à la régénération du RRNNC par le projet de loi de finances (PLF) pour 2026 est pour le moins inquiétante. Environ 700 millions d'euros sont prévus l'année prochaine pour la régénération de ce réseau, soit la moitié à peine de l'effort annuel préconisé par la conférence Ambition France Transports.

Je vous proposerai donc un amendement visant à allouer 100 millions d'euros supplémentaires l'année prochaine à la régénération de ce réseau, afin d'entamer un rehaussement de la trajectoire d'investissement le concernant. Je vous proposerai également un amendement visant à allouer une enveloppe de 50 millions d'euros à l'entretien des ouvrages d'art de l'État.

S'agissant du réseau routier décentralisé, la situation n'est guère plus rassurante. Les collectivités territoriales sont confrontées à un effet ciseaux entre, d'une part, une baisse de leurs ressources dans un contexte budgétaire

contraint et, d'autre part, la hausse de leurs dépenses incompressibles, en particulier s'agissant des départements. La route pèse pourtant très lourdement dans les budgets locaux et on peut craindre, dans ce contexte, une baisse sensible des budgets routiers dès l'année prochaine. Il est urgent qu'un audit national soit réalisé afin d'évaluer de manière fiable et précise l'état du réseau routier décentralisé et les besoins d'investissement associés. Des ressources devront également être identifiées pour sécuriser les investissements en faveur des infrastructures routières locales, qui servent trop souvent de variable d'ajustement budgétaire.

S'agissant des ouvrages d'art, nous disposons d'une vision plus précise de l'état du réseau décentralisé : près de 30 % des ponts communaux et de 10 % des ponts départementaux présentent des désordres structuraux significatifs ou majeurs. Dans ce contexte, il est crucial que le programme national Ponts (PNP), qui permet de soutenir le diagnostic et l'entretien des ouvrages d'art communaux, soit inscrit dans la durée. Or, au rythme actuel de consommation des crédits, l'enveloppe du volet « travaux » du PNP (PNP Travaux) sera totalement épuisée en février prochain. Je vous ai donc soumis un amendement, il y a quinze jours, visant à allouer à ce programme la fraction d'un douzième de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance aujourd'hui redistribuée aux communes. Afin de maximiser nos chances de voir des moyens pérennes inscrits dans le PLF en faveur du PNP, je vous soumettrai également un amendement de crédit.

J'en arrive au sujet du modèle de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qui doit être considérablement renforcé pour permettre le choc d'offre de transports collectifs rendu nécessaire par nos objectifs de décarbonation.

Dans un contexte où plus d'une AOM locale sur trois, hors Île-de-France, prélève déjà le versement mobilité (VM) à son taux plafond, il est impératif de donner aux AOM de nouvelles marges de manœuvre financières. C'est le sens de l'amendement que nous vous avons soumis il y a quinze jours avec mon collègue Jean-Marc Délia, prévoyant d'abaisser à 5,5 % le taux de TVA sur les transports du quotidien.

Il me semble également essentiel d'exploiter les capacités de financement d'un panel de contribuables plus large que les seuls usagers et entreprise : je vous ai donc soumis il y a deux semaines un amendement visant à instaurer une taxe additionnelle à la taxe de séjour au profit des AOM, notamment sur les territoires hyper touristiques. Malheureusement, cet amendement n'a pas été adopté en séance publique. Cette piste me semble pourtant très intéressante et elle s'inscrit dans la droite ligne des conclusions de la conférence Ambition France Transports. Nous pourrions peut-être rouvrir ce débat à l'occasion de l'examen de la future loi-cadre sur les transports.

S'agissant des AOM en zones peu denses, la question du financement des mobilités est devenue un véritable serpent de mer depuis la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Certes, l'instauration d'un versement mobilité régional et rural (VMRR) en 2025, dont une fraction de 10 % sera affectée aux AOM en zones peu denses, constitue une première avancée. Il me semble toutefois qu'elle est loin de purger le problème dans son intégralité : l'instauration du VMRR, de même que le choix du taux et du périmètre d'application, est à la discrétion des régions et le taux maximal du VMRR est, en tout état de cause, limité à 0,15 %.

Compte tenu de ces conditions et du fait que les régions se sont mobilisées de manière très différenciée, je vous soumettrai un amendement visant à assouplir les conditions pour lever le VM, en permettant de prendre en compte un panel de solutions de mobilités plus large que les seuls services réguliers de transports de personnes qui sont, comme chacun sait, rarement adaptés aux zones rurales. Il s'agit d'une solution simple et immédiate, qui répondra aux difficultés de nombreuses AOM situées dans des zones où la dépendance à la voiture est encore plus forte. Ce sujet, à mon profond regret, n'a pas été pris en considération.

S'agissant du VMRR, il serait utile que nous puissions disposer dès les prochains mois d'un premier bilan de sa mise en œuvre, pour évaluer les montants effectivement alloués aux zones peu denses et les investissements qui pourraient en découler.

Pour terminer, je souhaite aborder la problématique de la décarbonation du parc automobile et du développement des mobilités actives.

S'agissant du verdissement du parc de véhicules, je souscris au renforcement du malus automobile prévu par le présent PLF, qui poursuit notamment la trajectoire de hausse du malus CO₂ jusqu'en 2028.

Néanmoins, dans l'objectif d'encourager la sobriété du parc automobile, il serait pertinent que les dispositifs de bonus-malus ne prennent pas seulement en compte le poids et les émissions des véhicules, mais aussi le rapport poids-puissance qu'ils présentent. Nous constatons, à l'heure actuelle, une dérive : des véhicules de plus en plus lourds et de plus en plus puissants arrivent sur le marché. Or plus le véhicule est lourd, plus il est énergivore – cela est vrai aussi de sa puissance. Des véhicules frisent désormais les 200 chevaux, et atteignent les 250 dans le cas de moteurs hybrides. Est-ce bien raisonnable ? Je sais les débats que cela suscitera, mais tenais néanmoins à vous sensibiliser sur le sujet.

Nous pourrions, par exemple, inciter à l'achat de véhicules intermédiaires, légers, à mi-chemin entre le vélo et la petite voiture, présentant une empreinte écologique faible et une efficacité énergétique accrue. Le succès commercial récent du modèle Ami, produit par Citroën, démontre que ce type de véhicule – peu onéreux – peut constituer une solution de déplacement tout à fait adaptée aux besoins de nombreux Français, notamment pour les jeunes

et les ménages modestes en milieu urbain – et même rural, où il est de plus en plus utilisé. D'autres constructeurs se sont lancés à leur tour sur ce créneau.

S'agissant plus spécifiquement des aides à l'acquisition de véhicules propres, le PLF pour 2026 prend acte de la débudgétisation du bonus écologique et du *leasing* social, qui sont désormais financés *via* les certificats d'économies d'énergie (C2E). Si je ne suis pas hostile, sur le principe, à ce que cet outil contribue au financement de la décarbonation du secteur, il ne doit pas pour autant se substituer à l'élaboration d'une véritable stratégie d'investissement pluriannuelle ni conduire à un affaiblissement du contrôle démocratique en la matière.

À ce titre, je m'inquiète du peu de visibilité dont nous disposons quant au montant et à la consommation des enveloppes correspondant aux programmes C2E, qui se sont d'ailleurs démultipliées ces dernières années. Une réflexion serait également opportune sur le périmètre d'intervention des C2E dont le financement repose, *in fine*, sur les ménages : les C2E ne disposent pas d'une enveloppe illimitée et l'intégration de dispositifs au budget conséquent, comme le *leasing* social, se fait nécessairement au détriment d'autres dépenses. Notre commission pourrait se pencher sur ce sujet qui entre pleinement dans le champ de ses compétences.

Bien qu'aucun crédit budgétaire ne soit donc plus prévu par le PLF sur ce sujet, je vous soumettrai un amendement de crédits pour allouer 20 millions d'euros supplémentaires au *leasing* social l'année prochaine, afin d'y rendre éligibles les véhicules d'occasion. Le marché du véhicule électrique d'occasion est en train de monter en puissance : il faut capitaliser sur cette dynamique pour mieux démocratiser l'accès au véhicule électrique, *via* les aides à l'acquisition, au profit des ménages modestes.

Je terminerai en abordant le développement des mobilités actives, secteur qui connaît depuis deux ans des *stop and go* budgétaires et réglementaires qui se révèlent particulièrement préjudiciables. La part modale du vélo demeure deux fois inférieure à la moyenne européenne : le potentiel de report modal vers cette solution de mobilité est donc largement sous-exploité dans notre pays.

Or, la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés est le levier le plus efficace pour encourager la pratique du vélo. La mission d'inspection sur les violences routières et le partage de la voirie, lancée à la suite du décès tragique d'un cycliste à Paris en octobre 2024, a d'ailleurs appelé à ne surtout pas réduire les efforts financiers de l'État sur ce sujet. Malheureusement, à rebours de ces recommandations, le PLF pour 2026 témoigne d'un désengagement de l'État en matière de politiques cyclables, comme cela avait été le cas dans la loi de finances initiale (LFI) pour 2025 : pour l'année prochaine, seuls 31 millions d'euros sont prévus en autorisations d'engagement (AE) et 73 millions d'euros en crédits de paiement (CP), alors qu'une enveloppe annuelle de 250 millions d'euros avait été promise lors du

lancement initial du plan vélo et marche 2023-2027. Certes, une enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros a été prévue cette année *via* le fonds vert, mais il est en pratique très difficile de réaliser un suivi de l'utilisation effective de cette enveloppe.

Ces éléments sont d'autant plus dommageables que la filière vélo commençait à peine à se structurer et que le vélo aura un rôle important à jouer dans le cadre du déploiement des services express régionaux métropolitains (Serm). Pour relier efficacement les zones rurales, périurbaines et urbaines, les Serm vont nécessiter la mise en place d'un système inter et multimodal comprenant notamment des systèmes de rabattement cyclable.

Je vous soumettrai donc un amendement visant à allouer 50 millions d'euros supplémentaires au plan Vélo et marche 2023-2027 l'année prochaine, afin de soutenir les AOM locales dans la réalisation d'itinéraires de rabattement cyclable vers des modes de transports collectifs ou partagés. Cela permettra de renforcer la portée des plans de mobilité des intercommunalités, en articulation avec les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi). Cet élément est bien compris par les parties prenantes et sera, je pense, bien perçu politiquement.

Enfin, je vous proposerai un amendement visant à rétablir le bonus vélo, *via* une enveloppe de 10 millions d'euros : cette mesure permettait, depuis 2017, de soutenir l'acquisition d'un vélo *via* une aide de 150 à 2 000 euros. Sa suppression par le Gouvernement en février dernier envoie un très mauvais signal et risque de ralentir – voire d'inverser – la dynamique positive en faveur du développement de la pratique du vélo qui avait été impulsée. Mon amendement vise à remédier à cette situation.

Pour terminer, je vous proposerai d'émettre un avis favorable sur les crédits du PLF pour 2026 relatifs aux transports routiers.

M. Stéphane Demilly. – Je remercie le rapporteur pour l'exposé de son rapport pour avis. Mon intervention portera sur la décarbonation du parc automobile. Vous avez omis d'évoquer un sujet, pourtant important, celui des biocarburants. J'estime que le biocarburant, lorsqu'il est produit intelligemment, est un plus environnemental, économique et stratégique en matière d'indépendance énergétique.

Vous le savez, monsieur le rapporteur, les hausses de taxation initialement prévues sur le superéthanol E85 et le B100 – respectivement de 380 % et de 400 % – ont été proposées sans véritable dialogue avec les acteurs concernés ni d'évaluation de leur impact. J'ai fait annuler cette mise à mort du biocarburant par un amendement qui a été voté à l'article 5.

Les biocarburants issus de productions agricoles françaises jouent un rôle conséquent dans la transition énergétique. Leur filière mobilise 120 000 agriculteurs et 30 000 salariés, tout en participant efficacement – cela a été démontré à maintes reprises par l'Ademe (l'Agence de l'environnement

et de la maîtrise de l'énergie, dite Agence de la transition écologique) – à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La hausse de taxation envisagée diminuerait donc l'impact de l'incitation environnementale et inviterait surtout les automobilistes, comme les transporteurs, à revenir vers des carburants fossiles importés et nettement plus émetteurs. Les transporteurs ont pourtant investi ces dernières années dans des flottes captives compatibles avec des carburants renouvelables ; cela remettrait donc en cause les efforts de transition qu'ils ont engagés. Cette hausse risquerait également de désarmer nos filières face à des importations à bas coût et d'encourager indirectement des pratiques agricoles et industrielles peu compatibles avec les objectifs climatiques que nous portons au niveau européen.

Quelle est votre opinion sur cette hausse de taxation envisagée pour le superéthanol E85 et le B100 ?

M. Jacques Fernique. – Je remercie le rapporteur pour son travail et pour ces éléments de diagnostic et de perspective. J'avoue mon incompréhension quant à l'avis qu'il nous propose de rendre. Nous exposer tout ce qu'il faudrait faire évoluer pour que le PLF pour 2026 soit utile à la décarbonation et à la transition de nos mobilités et terminer en se déclarant favorable aux crédits proposés par le Gouvernement : quel formidable oxymore !

Premièrement, les éléments nécessaires pour nous inscrire dans la trajectoire de l'entretien et de la régénération du réseau routier en abondant de 700 millions supplémentaires les ressources de l'Afit France, tel que la conférence Ambition France Transport l'a préconisé, font défaut. Le PLF n'inclut pas non plus les financements nécessaires aux AOM afin qu'elles réussissent leur choc d'offre de transports collectifs. Les votes, hier encore, de la majorité sénatoriale en séance publique ne sont pas prometteurs de ce point de vue.

Quant au programme national ponts, il y a vraiment péril en la demeure, et le Sénat s'est suffisamment engagé sur ces enjeux pour ne pas laisser faire : 30 % des ponts communaux, 10 % des ponts départementaux et 7 % des ponts nationaux non concédés sont en mauvais état – et il ne s'agit que des plus dégradés. Les crédits prévus par le PLF seront épuisés dès la fin du mois de février. Par ailleurs, si nous n'agissons pas pour les autres ponts, ils se retrouveront tous en classe 4 d'ici à une dizaine d'années.

En outre, la trajectoire financière du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) s'apparente à terme à une mort programmée ; or nous avons besoin de disposer d'une forte expertise publique en la matière. Si le PNP s'arrêtait, cette expertise disparaîtrait assez rapidement.

Deuxièmement, les aides à l'électromobilité dépendent de la « panacée » des C2E ; nous avons néanmoins besoin d'un pilotage public. À ce

sujet, la prime à la conversion manque cruellement. Les dispositifs qui ont été imaginés sont en panne avant même d'avoir démarré. En outre, le dispositif d'aide à l'électromobilité ne prévoit pas de possibilités de *leasing* suffisamment poussées. L'amendement sur l'électrique d'occasion est, à ce titre, bienvenu.

Enfin, l'élan du plan vélo et marche 2023-2027 a été brisé pour des raisons budgétaires. Nous en observons aujourd'hui les conséquences : la réussite de l'ambition des Serm est compromise. Les amendements sur ce sujet sont donc bienvenus.

Il est également essentiel d'observer le retard que nous prenons, par exemple, sur l'Allemagne. Un vélo électrique sur deux y est acquis par *leasing* social, avec des réductions des prix de 30 % à 40 %, *via* un mécanisme de conversion salariale. En France, seulement 2 000 vélos ont été acquis grâce à ce dispositif. Cette filière est en difficulté depuis deux ans du fait d'une baisse importante de ses ventes – notamment celles de vélos à assistance électrique. Favorisons les flottes d'entreprise et le *leasing* social, afin de préserver l'essor de cette filière !

Aussi, nous voterons tous les amendements proposés, en espérant qu'ils seront adoptés en séance publique. En revanche, nous sommes défavorables à l'adoption des crédits relatifs aux transports routiers.

M. Ronan Dantec. – J'aimerais revenir sur les propos de M. Demilly.

Tout d'abord, les biocarburants sont, en effet, exonérés d'accises, mais ils bénéficient de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (Tiruert), qui, certes, évoluera. Ne livrons pas une vision quelque peu biaisée de la situation, il existe deux systèmes de soutien aux biocarburants à l'heure actuelle.

Lors d'une table ronde avec les services de l'État, il y a quelques jours, j'ai appris que la marge dégagée sur la production de biocarburants a été estimée à environ 40 %, ce qui revient à bénéficier d'une niche fiscale. Il n'y a donc aucune raison que les biocarburants ne participent pas, par l'accise, aux ressources de l'État.

Par ailleurs, la filière des biocarburants n'évoluera plus beaucoup. Elle produit, depuis 2014, à peu près les mêmes quantités : 3 % à 4 % des besoins en carburants en France pour 3 % de la surface agricole utile. Il n'y a aucune raison, pour une filière mature dont la marge est aussi importante, de maintenir un tel cadeau fiscal pour le groupe Avril, d'autant plus dans un contexte de restriction budgétaire et de chasse aux niches fiscales indues par la majorité sénatoriale.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Merci, monsieur le rapporteur, pour l'excellence de vos propos.

Vous avez proposé d'allouer 50 millions d'euros supplémentaires au PNP. Cette somme est-elle destinée au PNP, c'est-à-dire aux collectivités locales, ou à la rénovation des ponts et des ouvrages d'art de l'État ?

M. Alexandre Basquin. – Le constat que vous faites est fondé, mais particulièrement amer d'autant que, à l'instar de l'exercice précédent, les budgets sont particulièrement contraints. Cela démontre le manque de moyens dévolus au transport de manière globale et plus particulièrement au transport routier.

Ainsi, nous rétropédalons, si je puis dire, sur le plan vélo et marche 2023-2027 ; les moyens attribués aux AOM sont insuffisants ; un manque d'investissements dû à la réduction des moyens accordés aux collectivités locales ; et les crédits alloués au réseau national ne répondent que pour moitié aux efforts qui devraient être consentis annuellement.

Bref, une fois de plus, les crédits relatifs au transport routier baissent en raison d'une politique de diminution des déficits publics.

Les amendements proposés vont dans le bon sens, mais ils sont loin d'être suffisants pour pallier le manque de moyens. Par conséquent, nous voterons les amendements, mais ne serons pas favorables à l'adoption des crédits.

M. Jean Bacci. – Je remercie le rapporteur pour son travail. Je formulerai quelques remarques.

Premièrement, je rejoins les propos de M. Demilly au sujet de la taxation des biocarburants. Même si la production de biocarburants ne concerne que 3 % de la surface utile agricole, ils permettent souvent à l'agriculteur de rentabiliser son activité.

Deuxièmement, on taxe de plus en plus les véhicules lourds, alors qu'ils sont sécuritaires et confortables. On veut privilégier les véhicules légers, mais les modèles de voiture tels que l'Ami de Citroën, ou la Spring de Dacia sont à la limite de la dangerosité au vu des crash-tests !

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – Mon collègue Jean-Marc Delia et moi-même avons considérablement renforcé les moyens affectés à l'Afit France. Au regard de l'évaluation des moyens financiers nécessaires, une rallonge de 750 millions d'euros est tout de même proposée, ce qui n'est pas rien. C'est la raison pour laquelle j'ai donné un avis favorable au projet de budget. Je vous dis les choses telles qu'elles sont : je pense que nous sommes dans un cheminement constructif, objectif et nécessaire avec le ministre des transports.

Ensuite, le sujet des biocarburants est très sensible. Le Sénat ne prévoit pas, actuellement, d'augmentation de la fiscalité. Cependant, une évolution à la hausse de l'accise – si celle-ci est progressive, acceptable et prend en compte les modèles économiques existants des acteurs de ce marché mature – me paraît justifiée et logique, et j'y suis plutôt favorable.

Monsieur Bacci, les véhicules lourds et puissants sont certes plus sécuritaires et confortables, mais qui est en mesure de les acquérir ? L'Ami correspond à une catégorie de véhicules urbains qui ne dépassent pas 45 kilomètres par heure. Ils rejoignent en quelque sorte les véhicules sans permis ; ces véhicules respectent les normes correspondant à leur puissance et sont soumis à des règles de circulation particulières.

J'alerte simplement sur la dérive croissante vers des véhicules de plus en plus lourds et de plus en plus puissants. Il sera nécessaire de s'intéresser à cette question à un moment donné dans la mesure où le système de bonus-malus écologique ne porte, actuellement, que sur le poids des véhicules. À l'inverse, les véhicules de 250 chevaux sont aussi des bombes en puissance en termes d'accidentologie. Regardez quels types de véhicules sont utilisés par les vendeurs de stupéfiants ! Des véhicules hyperpuissants qu'ils conduisent de manière hyper dangereuse.

Monsieur Corbisez, un amendement concerne bien les ouvrages d'État, tandis que l'autre vise à réaffecter des moyens au PNP à destination des communes.

Article 49 (état B)

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1416 vise à allouer 50 millions d'euros supplémentaires au programme 203 « Infrastructures et services de transports », au profit d'une nouvelle action dédiée au PNP. En effet, au rythme actuel de consommation des crédits, l'enveloppe de 55 millions d'euros dédiée au PNP sera bientôt totalement épuisée.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Le budget initial était de 50 millions d'euros. Vous proposez de le porter à 100 millions d'euros ?

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – Les 55 millions d'euros de crédits qui bénéficiaient au PNP Travaux seront épuisés au mois de février prochain et aucun nouveau crédit n'est prévu par le PLF 2026. Il s'agit donc de prévoir une nouvelle enveloppe, à hauteur de 50 millions d'euros.

L'amendement n° II-1416 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1417 a pour objet d'allouer 100 millions d'euros supplémentaires à la régénération du RRNNC en 2026. Ce réseau est dans un état très préoccupant, qui s'aggrave d'année en année.

La conférence Ambition France Transports préconise de porter à 1,4 milliard d'euros les efforts en faveur de la régénération du RRNNC, soit 700 milliards d'euros supplémentaires chaque année. Notre amendement constitue un premier pas vers la résorption de la dette grise du RRNNC, ou permettra du moins d'éviter qu'elle ne s'aggrave davantage.

M. Jean-Pierre Corbisez. – Je m'abstiendrai sur cet amendement.

Permettez-moi de le rappeler : notre commission a mené, en 2018, à la suite de l'effondrement du pont de Gênes, une mission d'information sur la sécurité des ponts, qui a rendu son rapport l'année suivante. Nous étions alors très inquiets à l'idée de placer les collectivités locales devant une nouvelle responsabilité : prévoir un financement dédié à la rénovation de leurs ouvrages d'art. Auparavant, jamais un maire n'avait imaginé se retrouver un jour dans l'obligation de rénover un ouvrage d'art ; certaines communes ignoraient même qu'elles étaient propriétaires d'un tel ouvrage.

Alors que le programme national ponts recense toutes les communes concernées par un ouvrage d'art problématique, on ne peut accepter de ne doter le PNP que de 50 millions d'euros ! Quitte à proposer un financement supplémentaire, pourquoi ne pas l'affecter directement au programme national ponts en faveur des collectivités locales ?...

Dans ma circonscription, le Cerema m'a indiqué que je devrais attendre dix ans minimum avant d'envisager qu'un ouvrage d'art en mauvais état soit rénové. Or nous proposons de donner de l'argent à l'État pour qu'il entretienne ses routes nationales ! Il y a des limites ! Doublons plutôt les 50 millions d'euros affectés au PNP.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – Monsieur Corbisez, j'entends votre argument ; vous pourrez déposer un amendement en ce sens en séance publique. Cela dit, la dette grise du réseau ferroviaire et du réseau routier doit aussi être prise en considération à l'échelle nationale. Si nous ne le faisons pas maintenant, y compris dans le cadre du programme national, nous le paierons de toute façon demain.

Je partage votre avis au sujet du PNP. Nous essayons de trouver une voie pour que notre amendement puisse être accepté par le Gouvernement et la commission des finances.

L'amendement n° II-1417 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1418 a pour objet d'allouer 50 millions d'euros supplémentaires à l'entretien et à la réparation des ouvrages d'art de l'État, dont le tiers présente aujourd'hui un défaut ou une altération de la structure.

L'amendement n° II-1418 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1419 prévoit d'allouer 50 millions d'euros supplémentaires au plan vélo et marche 2023-2027 dès l'année prochaine, après l'année blanche de 2025. Le PLF pour 2026 prévoit des niveaux de crédits très modestes pour le vélo : 31 millions d'euros d'AE et 73 millions d'euros en CP, loin de l'enveloppe de 250 millions par an qui avait été promise.

Cet amendement vise à éviter un désengagement de l'État sur le sujet. Il s'inscrit en outre dans une logique d'appui à l'intermodalité au sein des intercommunalités.

L'amendement n° II-1419 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1420 vise à rétablir le bonus vélo, qui avait été supprimé par le Gouvernement en février 2025. Ce dispositif permettait de soutenir l'achat d'un vélo, notamment électrique, grâce à une subvention pouvant aller de 150 à 2 000 euros. Sa suppression est un mauvais signal et risque d'enrayer la dynamique positive qui avait été impulsée au profit du vélo depuis 2017. Nous proposons de le rétablir grâce à une enveloppe de 10 millions d'euros.

L'amendement n° II-1420 est adopté.

M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis. – L'amendement n° II-1421 vise à allouer 20 millions d'euros supplémentaires au *leasing* social l'année prochaine, afin d'y rendre éligibles les véhicules d'occasion. Il convient de tirer parti de la montée progressive en puissance du marché du véhicule d'occasion pour soutenir l'accès à la mobilité électrique des ménages les plus modestes.

Dans un contexte d'arrivée de véhicules électriques d'occasion sur le marché, cet amendement constituera un signal important adressé aux ménages modestes, qui ne peuvent acquérir un véhicule électrique neuf. Un « coup de pouce » leur est ainsi accordé sous conditions de ressources.

L'amendement n° II-1421 est adopté.

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports routiers, sous réserve de l'adoption de ses amendements.

M. Jean-François Longeot, président. – Avant de clore nos échanges du jour sur le PLF 2026, je tenais à vous informer qu'un amendement de première partie déposé il y a quinze jours au nom de notre commission par le rapporteur sur les transports routiers, M. Hervé Gillé, a été rectifié pour être rendu identique à un amendement du Gouvernement.

Il s'agit de l'amendement n° I-1059 rectifié *bis* qui vise à flécher vers l'Afit France, au profit du PNP, la fraction d'un douzième du produit de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (Teild) qui bénéficie aujourd'hui au bloc communal pour l'exercice de la compétence voirie.

Le Gouvernement a déposé lundi un amendement suivant le même objectif, qui différait néanmoins sur la forme, et qui a recueilli un avis favorable de la commission des finances. Nous avons donc procédé à la rectification de l'amendement de la commission pour le rendre identique à celui du Gouvernement, qui a toutes les chances d'être adopté en séance publique.

En conséquence, l'amendement n° I-1060 de la commission a été retiré. Cet amendement, qui visait à rehausser en conséquence le plafond d'affectation à l'Afit France du produit de la Teild, est en effet satisfait par l'amendement I-1059 rectifié *bis* de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes
M. Jean-Marc Delia, rapporteur pour avis

. Personnes entendues

Lundi 3 novembre 2025 – En commun avec M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis des crédits « Transports routiers »

- *Groupement des autorités responsables de transport (GART)* : **M. Alexandre MAGNY**, directeur général, et **Mme Florence DUJARDIN**, directrice des affaires économiques et financières.

- *Autorité de régulation des transports (ART)* : **M. Jordan CARTIER**, secrétaire général.

- *Direction générale des transports, des infrastructures et des mobilités (DGTIM)* : **MM. Rodolphe GINTZ**, directeur général, et **Nicolas BINA**, conseiller élus et communication.

Mercredi 5 novembre 2025 – En commun avec M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis des crédits « Transports routiers »

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)* : **M. Franck LEROY**, président, et **Mme Katrin MOOSBRUGGER**, secrétaire générale.

- *Régions de France* : **MM. Michel NEUGNOT**, vice-président aux mobilités, aux transports et infrastructures, aux affaires générales de la région Bourgogne-Franche-Comté, **Christophe COULON**, vice-président en charge des mobilités, des infrastructures de transport et des ports de la région Hauts-de-France, et **Gabin GAUTEREAUD**, conseiller transports.

Mercredi 12 novembre 2025

- *Armateurs de France* : **MM. Édouard LOUIS-DREYFUS**, président, **Laurent MARTENS**, délégué général, et **Mme Anaïs LEGENDRE**, chargée des relations institutionnelles.

Jeudi 13 novembre 2025

- *SNCF Réseau* : **M. Alain QUINET**, directeur général exécutif Stratégie et affaires corporate, et **Mme Laurence NION**, conseillère parlementaire du Groupe SNCF, direction des affaires publiques, direction des relations extérieures de la SNCF.

- *Société des Grands Projets (SGP)* : **MM. Jean-François MONTEILS**, président du directoire, **Frédéric BREDILLOT**, membre du directoire, et **Deniz BOY**, directeur délégué des affaires publiques.

- *Voies navigables de France (VNF)* : **M. Laurent HÉNART**, président du conseil d'administration, **Mme Cécile AVEZARD**, directrice territoriale Rhône-Saône, et **M. Régis BAC**, directeur juridique, économique et financier.

Mardi 18 novembre 2025

- *Table ronde SNCF Voyageurs, Trenitalia et Transdev*

. **SNCF Voyageurs** : **M. Christophe FANICHET**, président-directeur général, **Mme Laurence NION**, conseillère parlementaire du Groupe SNCF, direction des affaires publiques, direction des relations extérieures de la SNCF, et **M. Etienne LEGENDRE**, chargé des relations institutionnelles.

. **Trenitalia** : **M. Marco CAPOSCIUTTI**, président, **Mme Anne-Cécile DELBES**, directrice juridique et achats - Trenitalia France, et **M. Alexandre MOLINA**, responsable des relations institutionnelles.

. **Transdev** : **Mme Alix LECADRE**, Directrice Ferroviaire France, et **M. Arthur LE MOAL**, directeur adjoint en charge des affaires institutionnelles.

- Contributions écrites

- Association française du rail (AFRA)
- Alliance 4 F
- Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (Dgampa)
- Entreprises fluviales de France (E2F)
- Fédération des industries ferroviaires (FIF)
- Union des transports publics et ferroviaires (UTPF)

Transports aériens
Stéphane Demilly, rapporteur pour avis

. Personnes entendues

Mardi 4 novembre 2025

- *Union des aéroports français (UAF)* : **M. Nicolas PAULISSEN**, délégué général, et **Mme Fanny CHARLES**, vice-présidente.

- *Air France-KLM* : **MM. Sébastien JUSTUM**, secrétaire général adjoint, et **Aurélien GOMEZ**, directeur affaires publiques.

- *Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM)* : **M. Laurent TIMSIT**, délégué général.

Mercredi 5 novembre 2025

- *Airbus* : **M. Bruno FICHEFEUX**, directeur du programme SCAF, **Mme Nathalie DONNARD**, directrice des affaires civiles - Affaires Publiques France, **MM. Olivier MASSERET**, directeur des relations parlementaires et politiques, et **Axel NICOLAS**, chargé des relations parlementaires.

- *Groupement de industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS)* : **MM. Baptiste VOILLEQUIN**, directeur R&D/Espace et Environnement, et **Jérôme JEAN**, directeur des affaires publiques.

Jeudi 6 novembre 2025

- *Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa)* : **M. Philippe GABOULEAUD**, secrétaire général.

- *Direction générale de l'aviation civile (DGAC)* : **MM. Chemseddine CHKIOUA**, directeur général, **Marc BOREL**, directeur général adjoint, directeur du transport aérien, **Thomas VEZIN**, adjoint à la secrétaire générale, **Antonio DI PALO**, sous-directeur des finances à la direction des services de la navigation aérienne, et **Simon CANCES**, conseiller technique au pôle des affaires réservées et territoriales au cabinet du directeur général.

- *Réseau action climat (RAC) et Transport et Environnement (T&E)* : **MM. Alexis CHAILLOUX**, responsable transports aérien et ferroviaire au RAC, et **M. Jérôme DU BOUCHER**, responsable aviation France T&E.

Mercredi 12 novembre 2025

- *Aéroports de Paris* : **MM. Philippe PASCAL**, président directeur général, **Mathieu CUIP**, directeur des affaires publiques, et **Paul BEYOU**, responsable des affaires publiques nationales.

. Contributions écrites

- Équilibre des énergies
- IFP énergies nouvelles (IFPEN)

Transports routiers
M. Hervé Gillé, rapporteur pour avis

. **Personnes entendues**

Lundi 3 novembre 2025 – En commun avec M. Jean-Marc Délia, rapporteur pour les crédits « Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes »

- *Groupement des autorités responsables de transport (GART)* : **M. Alexandre MAGNY**, directeur général, et **Mme Florence DUJARDIN**, directrice des affaires économiques et financières.

- *Autorité de régulation des transports (ART)* : **M. Jordan CARTIER**, secrétaire général.

- *Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)* : **MM. Rodolphe GINTZ**, directeur général, et **Nicolas BINA**, conseiller élus et communication.

Mardi 4 novembre 2025

- *Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)* : **MM. Nicolas NOTEBAERT**, directeur général de Vinci Concessions et président de Vinci Airports, **Arnaud QUÉMARD**, directeur général du groupe Sanef et président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), **Christophe BOUTIN**, délégué général, et **Guillaume HERENT**, directeur général d'APRR.

- *Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)* : **M. Pascal BERTEAUD**, directeur général, et **Mme Catherine MALIGNE**, directrice de cabinet.

- *Fédération française des usagers de bicyclette (FUB)* : **Mme Céline SCORNAVACCA**, co-présidente, **M. Vincent DULONG**, délégué général, et **M. Axel LAMBERT**, chargé de mission.

Mercredi 5 novembre 2025 – En commun avec M. Jean-Marc Délia, rapporteur pour les crédits « Transports ferroviaires, fluviaux et maritimes »

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)* : **M. Franck LEROY**, président, et **Mme Katrin MOOSBRUGGER**, secrétaire générale.

- *Régions de France* : **MM. Michel NEUGNOT**, président, commission transports et mobilités, **Christophe COULON**, vice-président en charge de l'apprentissage et de l'artisanat, et **Gabin GAUTEREAUD**, conseiller transports.

Jeudi 13 novembre 2025

- *Table ronde de transporteurs routiers* :

. **OTRE** : **M. Jean-Marc RIVÉRA**, directeur délégué général.

. **FNTR** : **M. Rodolphe LANZ**, secrétaire général, et **Mme Florence BERTHELOT**, déléguée générale.

. **TLF** : **M. Olivier PONCELET**, délégué général, **Mmes Olga ALEXANDROVA**, directrice déléguée au pôle terrestre, et **France BEURY**, directrice déléguée aux affaires européennes et internationales.

- *Table ronde de représentants de la filière automobile* :

. **PFA** : **M. Nicolas LE BIGOT**, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires, et **Mme Louise D'HARCOURT**, responsable des affaires publiques et parlementaires.

. **Mobilians** : **Mme Dorothée DAYRAUT JULLIAN**, directrice des affaires publiques et de la communication, et **M. Louis Chevalier**, relations publiques.

- *Forum Vies mobiles* : **Mme Sylvie LANDRIÈVE**, directrice, et **M. Tom DUBOIS**, porte-parole.

- *Objectif RER Métropolitains* : **M. Jean-Marc ZULESI**, président.

. **Contributions écrites**

- Départements de France

- Transports & Environnement (T&E)

- Réseau Action Climat (RAC)

- Réseau « vélo & marche »

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 :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2026.html>

ANNEXE
LISTE DES AMENDEMENTS ADOPTÉS PAR LA
COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Amendements de première partie

AMENDEMENT N° I-1058

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement
durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 11

Après l'article 11

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales, est insérée une section 8 bis ainsi rédigée :

« Section 8 bis

« Taxe additionnelle à la taxe de séjour destinée au financement des services de mobilité

« Art. L. 2333-75-1. – Les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées aux I et II de l'article L. 1231-1 du code des transports et à l'article L. 1231-3 du même code peuvent instituer une taxe additionnelle de 10 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire perçue par les communes mentionnées à l'article L. 2333-26 du présent code ainsi que par les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux 1° à 3° du I de l'article L. 5211-21 et situés dans leur ressort territorial.

« L'autorité organisatrice des mobilités mentionnée à l'article L. 1243-1 du code des transports peut instituer une taxe additionnelle de 10 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire dans le périmètre défini à l'article L. 3611-1 du présent code.

« Cette taxe additionnelle est établie et recouvrée selon les mêmes modalités que la taxe à laquelle elle s'ajoute. Lorsque son produit est perçu par une commune ou par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, les montants correspondants sont reversés à la fin de la période de perception au bénéficiaire final de la taxe additionnelle. »

II. – Le I du présent article entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

OBJET

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) font face à des besoins de financements considérables, que ce soit pour assurer le renforcement de l'offre de transports alternatifs à la voiture, notamment à travers le déploiement des services express régionaux métropolitains, ou pour mener à bien la décarbonation de leurs flottes d'autobus et d'autocars. Or, leur modèle de financement est aujourd'hui particulièrement fragile et le versement mobilité – qui constitue la principale ressource des AOM locales et qui pèse sur la compétitivité des entreprises – est déjà mobilisé à son taux maximal dans une AOM sur trois. Aussi, pour garantir un financement pérenne des services de mobilité, il est essentiel de diversifier les ressources des AOM et de mettre à contribution des catégories plus larges de contribuables.

Dès lors, le présent amendement vise à instaurer une taxe additionnelle à la taxe de séjour perçue par le bloc communal au profit des AOM. Cette mesure, qui traduit une des recommandations de la conférence « Ambition France Transport » qui s'est tenue à l'été 2025, permet de tirer parti de la chaîne de valeur générée localement par l'offre de transports.

AMENDEMENT N° I-1055

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 13

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1° du 4 de l'article 39 du code général des impôts est ainsi rédigé :

« 1° À l'amortissement des véhicules de tourisme au sens de l'article L. 421-2 du code des impositions sur les biens et services pour la fraction de leur prix d'acquisition qui dépasse les montants suivants :

« a) Pour les véhicules immatriculés en recourant à la méthode de détermination des émissions de dioxyde de carbone dite WLTP au sens de l'article L. 421-6 du même code, selon leurs émissions de dioxyde de carbone et leur date d'acquisition :

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2020	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 20	30 000
De 20 à 49	20 300
De 50 à 165	18 300
Supérieures à 165	9 900

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2025	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 20	30 000
De 20 à 49	20 300
De 50 à 160	18 300
Supérieures à 160	9 900

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2026	
Émissions de CO2 (g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	28 500
De 1 à 49	23 000

De 50 à 110	17 500
De 111 à 160	11 000
Supérieures à 160	8 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2027	
Émissions de CO2 (g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	27 000
De 1 à 49	21 500
De 50 à 110	16 000
De 111 à 160	9 500
Supérieures à 160	6 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2028 et le 31 décembre 2028	
Émissions de CO2 (g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	25 500
De 1 à 49	20 000
De 50 à 110	14 500
De 111 à 160	8 000
Supérieures à 160	4 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2029 et le 31 décembre 2029	
Émissions de CO2 (g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	24 000
De 1 à 49	18 500
De 50 à 110	13 000
De 111 à 160	6 500
Supérieures à 160	2 000

«

Véhicules acquis à compter du 1 ^{er} janvier 2030	
Émissions de CO2 (g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	22 500
De 1 à 49	17 000

De 50 à 110	11 500
De 111 à 160	5 000
Supérieures à 160	0

« b) Pour les autres véhicules, selon leurs émissions de dioxyde de carbone et leur date d'acquisition :

« Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2020	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 20	30 000
Entre 20 et 59	20 300
Entre 60 et 135	18 300
Supérieures à 135	9 900

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2025	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 20	30 000 €
Entre 20 et 59	20 300 €
Entre 60 et 130	18 300 €
Supérieures à 130	9 900 €

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2026	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	28 500
De 1 à 40	23 000
De 41 à 80	17 500
De 81 à 130	11 000
Supérieures à 130	8 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2027	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	27 000
De 1 à 40	21 500
De 41 à 80	16 000
De 81 à 130	9 500
Supérieures à 130	6 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2028 et le 31 décembre 2028	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	25 500
De 1 à 40	20 000
De 41 à 80	14 500
De 81 à 130	8 000
Supérieures à 130	4 000

«

Véhicules acquis entre le 1 ^{er} janvier 2029 et le 31 décembre 2029	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	24 000
De 1 à 40	18 500
De 41 à 80	13 000
De 81 à 130	6 500
Supérieures à 130	2 000

«

Véhicules acquis à compter du 1 ^{er} janvier 2030	
Émissions de CO2 (en g/km)	Montant (en €)
Inférieures à 1 pour les véhicules à faible empreinte carbone définis à l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement	30 000
Inférieures à 1	22 500
De 1 à 40	17 000
De 41 à 80	11 500
De 81 à 130	5 000
Supérieures à 130	0

OBJET

Les entreprises françaises imposées à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu (sur les bénéfices industriels et commerciaux et les bénéfices non commerciaux) peuvent déduire de leur résultat fiscal une partie du coût d'acquisition ou de location de leurs véhicules de tourisme affectés à l'activité. Cette déduction fiscale, via l'amortissement ou la réintégration partielle des loyers, est encadrée par un mécanisme de plafonnement fiscal fondé sur les émissions de CO2 du véhicule.

De fait, si ce plafonnement peut avoir un effet incitatif en faveur de l'électrification des véhicules des sociétés, il permet aux entreprises de

bénéficier d'une importante réduction fiscale pour l'usage de véhicules polluants. Il induit donc des pertes fiscales considérables pour le budget de l'État : Transport & Environnement estime la réduction d'impôt sur les sociétés ainsi induite pour les véhicules émettant plus de 20 gCO₂/km à près de 1,5 Mds € en 2024.

Dès lors, le présent amendement vise à rendre ce dispositif plus vertueux d'un point de vue environnemental : il prévoit une réduction progressive des valeurs maximales d'amortissement déductibles pour les véhicules de tourisme des sociétés selon une trajectoire pluriannuelle sur la période 2026-2030, hormis s'agissant des véhicules zéro-émission atteignant un score environnemental minimal.

En parallèle, il est proposé de réviser les plages de barème selon l'intensité carbone des véhicules. Deux plages additionnelles sont intégrées pour distinguer les véhicules zéro-émission atteignant le score environnemental minimal des autres véhicules zéro-émission et l'amortissement serait réduit à 0 pour les véhicules les plus polluants, au-delà d'un certain seuil d'émission, à compter de 2030.

AMENDEMENT N° I-1052

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 14

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au sixième alinéa de l'article 238 sexdecies du code général des impôts, le montant : « 100 000 € » est remplacé par le montant : « 200 000 € ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Cet amendement vise à doubler le plafond de l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises, aujourd'hui fixé à 100 000 euros par cession.

Cette restriction constitue une exception par rapport au régime d'exonération applicable chez nos voisins européens (la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas), qui ne prévoient pas de tel plafond. Elle réduit en outre la portée de l'exonération des plus-values réalisées sur les cessions de barge fluviales prévue par le code général des impôts, dont l'objectif est d'encourager le renouvellement et la modernisation de la flotte des opérateurs de transport fluvial et de favoriser leur développement et leur compétitivité.

À terme, une suppression pure et simple de ce plafond devrait être étudiée, dans la perspective de la mise en service du Canal Seine-Nord Europe qui nécessitera d'assurer des conditions de concurrence similaires à celles de nos voisins européens pour nos entreprises fluviales.

Cet amendement qui prévoit de doubler le plafond actuel pour le fixer à 200 000 euros constitue une première étape dans cette direction. Il envoie en outre un signal important pour favoriser la compétitivité des entreprises fluviales et encourager le renouvellement de leur flotte au profit de bateaux plus récents ou plus capacitaires et, donc, moins polluants.

AMENDEMENT N° I-1056

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 14

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre I^{er} du titre III du livre IV de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1431-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1431-4. – I. – Les entreprises employant plus de deux cent cinquante personnes, qui réalisent le transport de leurs marchandises en compte propre ou qui confient leurs marchandises à un prestataire de transport, sont assujetties à une contribution assise sur les émissions de gaz à effet de serre en tonne d'équivalent CO₂ générées par ces opérations de transport, y compris lorsque leur origine ou leur destination se situe hors du territoire national.

« Les modalités de détermination du montant de la contribution prévue au premier alinéa du présent I sont fixées par voie réglementaire.

« II. – Le produit de la contribution prévue au I du présent article est affecté à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie mentionnée à l'article L. 131-3 du code de l'environnement.

« III. – La contribution prévue au I est déclarée et liquidée par le redevable aux dates déterminées par arrêté du ministre chargé du budget. La périodicité des déclarations et paiements est au plus mensuelle et au moins annuelle.

« En cas de cessation d'activité du redevable, le montant dû au titre de l'année de cessation d'activité est établi immédiatement. La contribution est déclarée, acquittée et, le cas échéant, régularisée selon les modalités prévues pour la taxe sur la valeur ajoutée dont il est redevable ou, à défaut, dans les soixante jours suivant la cessation d'activité.

« IV. – La contribution prévue au I est recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties, sûretés et privilèges que les taxes sur le chiffre d'affaires. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à ces mêmes taxes.

« V. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

OBJET

En 2019, les poids lourds représentaient près du quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) dont était responsable le secteur des transports en France. Dès lors, le transport de marchandises doit constituer un enjeu prioritaire des politiques de décarbonation.

La décarbonation du secteur implique, d'une part, de renforcer le report vers les modes massifiés que constituent le transport ferroviaire et le transport fluvial et, d'autre part, de renouveler progressivement les flottes des transporteurs routiers au profit de véhicules peu polluants. Néanmoins, cette politique ne saurait être menée à bien de manière efficiente sans mettre à contribution l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique : aussi, il importe de renforcer la participation des chargeurs à la transition écologique du transport de marchandises.

Le présent amendement s'inscrit pleinement dans cet objectif : il propose d'instaurer une contribution financière, pesant sur les chargeurs, qui serait assise sur les émissions de CO₂ générées par les opérations de transport de marchandises dont ils sont prescripteurs, que ce soit en compte propre ou pour compte d'autrui. Afin de ne pas fragiliser les petites et moyennes entreprises, cette contribution serait uniquement applicable aux entreprises de plus de 250 salariés. Les modalités de détermination du montant de cette contribution, qui pourrait s'appuyer sur le coût de la tonne d'équivalent CO₂ en vigueur sur le marché carbone européen, ont vocation à être précisées par voie réglementaire.

Le calcul des émissions de CO₂ liées aux opérations de transport de marchandises pourrait s'appuyer sur l'obligation qu'ont les sociétés organisatrices de transport de fournir l'information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés, inscrite à l'article L. 1431-3 du code des transports. Afin de ne pas créer de distorsion de concurrence au détriment des produits en provenance du territoire français, la contribution prendrait en compte les émissions de CO₂ générées par des opérations de transport de marchandises réalisées en dehors du territoire national.

En internalisant le coût des émissions de CO₂, cette contribution permettrait de renforcer la demande pour des motorisations plus décarbonées ainsi que le fret ferroviaire et fluvial et de favoriser la massification du transport routier de marchandises. Son produit serait alloué à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, afin de financer des dispositifs de soutien à la décarbonation du transport routier de marchandises.

AMENDEMENT N° I-1064

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 2° de l'article L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services est complété par les mots : « et le II de l'article de la loi n° du de finances pour 2026 ».

II. – Est affectée au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » une fraction de cent-cinquante millions d'euros du produit du tarif de solidarité prévu au 2° de l'article L. 422-20 du code des impositions sur les biens et services.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Le premier moyen de décarbonation du transport aérien est la réduction de la consommation de carburant par les aéronefs. La filière aéronautique française et européenne, notamment Airbus et le motoriste Safran, a lancé un programme d'avion ultrafrugal, à échéance 2035. Cette nouvelle génération d'aéronef pourrait consommer 30 % de carburant en moins que les appareils actuellement en circulation. Ce programme est une opportunité pour pérenniser l'excellence industrielle française en aéronautique dans un contexte concurrentiel particulièrement fort et de participer à la décarbonation de l'ensemble de l'aviation mondiale.

Afin d'accompagner l'effort de recherche et développement de l'ensemble de la filière, le Président de la République s'est engagé en juin 2023 à ce que l'État apporte un soutien annuel de 300 millions d'euros à la filière via le Conseil pour la recherche aéronautique civile. Un tel niveau de soutien est indispensable pour préparer l'ensemble des « briques technologiques » qui seront mobilisées pour réaliser cet aéronef. Or, comme l'a souligné un rapport d'information de la commission des finances du Sénat du 9 juillet dernier, « Depuis l'exercice 2024, la cible de 300 millions d'euros de soutien public annuel est sous-exécutée à hauteur de 18 millions d'euros en moyenne, soit 6 % de la cible. Ce sous-calibrage des aides publiques à la recherche

aéronautique civile a des conséquences directes en matière de préparation des acteurs de la filière au programme prioritaire » d'avion ultrafrugal.

Le projet de loi de finances actuel ne prévoit que 215 M € de financements à destination du CORAC, dont uniquement 50 M € sécurisés. Les 165 M € restants, relevant du programme d'investissement « France 2030 » devant en effet être consolidés en cours de gestion budgétaire.

Afin de protéger le budget du CORAC de coupes budgétaires qui fragilisent les projets portés par les industriels, qui ont besoin d'une visibilité pluriannuelle, cet amendement prévoit d'affecter une fraction de 150 millions d'euros de taxe de solidarité sur les billets d'avion au CORAC, par l'intermédiaire du budget annexe de l'aviation civile.

AMENDEMENT N° I-1776

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 425-6 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... ° Les contreparties obtenues auprès des usagers des infrastructures de transport pour la couverture des charges prévisionnelles de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance mentionnée à l'article L. 425-1. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Les gestionnaires d'aéroport, à la différence des sociétés concessionnaires d'autoroute, ont la possibilité de répercuter sur leurs usagers, les compagnies aériennes, le coût de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Les recettes consécutives à cette répercussion sont prises en compte dans les revenus d'exploitation des sociétés concernées. Par conséquent, la répercussion de la taxe est-elle-même soumise à la taxe, ce qui entraînerait un effet boule de neige de « taxe sur la taxe » et un accroissement endogène des redevances aéroportuaires inopportuns.

Cet amendement prévoit donc que soit exclu des revenus de l'exploitation d'une infrastructure de longue distance le montant de la répercussion du produit de la taxe sur les usagers.

AMENDEMENT N° I-1061 RECT.

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 39 decies C du code général des impôts, il est inséré un article 39 decies C ... ainsi rédigé :

« Art. 39 decies C – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des avions de transport de passagers, des avions emportant des passagers, du fret et du courrier et des avions cargos, qui permettent une réduction d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux aéronefs qu'ils remplacent, que ces entreprises acquièrent neufs à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029. Les modalités de calcul de la réduction des émissions de dioxyde de carbone sont déterminées par voie réglementaire.

« Pour le calcul de la déduction prévue au présent I, la valeur d'origine des biens mentionnés à l'alinéa précédent est retenue dans la limite de 50 000 000 € par aéronef.

« II. - La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés prorata temporis.

« III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I du présent article dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec ou sans option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029, peut déduire une somme égale à 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné au I du présent article, de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie prorata temporis sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location.

« Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec ou sans option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés prorata temporis.

« La valeur d'origine des biens mentionnés au second alinéa du I pris en location dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat sont déterminés dans les conditions prévues au second alinéa du I.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec ou sans option d'achat peut pratiquer la déduction mentionnée au même I, sous réserve du respect des conditions suivantes :

« 1° Le locataire ou le crédit-preneur renonce à cette même déduction ;

« 2° L'avantage en impôt procuré par la déduction pratiquée en application du présent article est rétrocédé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers accordée en même temps et au même rythme que celui auquel la déduction est pratiquée.

« IV. – Le bénéfice de la déduction est subordonné au respect de l'article 36 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

NB : La rectification consiste en un changement de place de l'article additionnel après l'article 16 vers l'article additionnel après l'article 15.

OBJET

La décarbonation du transport aérien exige d'atteindre un objectif de neutralité carbone en 2050. Toutefois, il est aussi nécessaire, d'ici cette échéance, de parvenir à limiter la quantité de gaz à effet de serre émise par le secteur afin d'en limiter le stock présent dans l'atmosphère en 2050. La lutte contre le réchauffement climatique n'attend pas et exige en effet de limiter le stock total de gaz à effet de serre présent dans l'atmosphère.

Or, le moyen le plus efficace actuellement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur est d'accélérer le renouvellement des flottes : les avions d'ancienne génération émettent bien plus de gaz à effet de serre que ceux qui sont actuellement mis sur le marché puisqu'ils consomment bien plus de carburant.

Cette réduction de la consommation de carburant a un effet connexe bénéfique : elle facilite l'incorporation de carburants d'aviation durable (CAD)

à des niveaux plus élevés. En effet, leur disponibilité étant actuellement faible, toute diminution de la quantité de carburant consommée accroît mécaniquement la part de CAD dans le carburant total utilisé.

Le présent amendement propose une mesure d'accompagnement nécessaire en créant un dispositif de déduction d'impôt en faveur des compagnies qui achètent ou louent pour une longue durée des aéronefs émettant moins de gaz à effet de serre que ceux qu'elles utilisaient précédemment.

AMENDEMENT N° I-1063

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le II de l'article 31 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025 est ainsi rédigé :

« II. – Le présent article s'applique aux dépenses engagées à compter du 1^{er} juillet 2025, sous réserve de la réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de le considérer comme conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État. »

II. – Le I ne s'applique qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

L'article 31 de la loi de finances pour 2025 a prévu la mise en place d'un crédit d'impôt incitatif à l'achat de carburants d'aviation durables (CAD). Il n'est cependant pas entré en vigueur, faute de publication des textes réglementaires indispensables à son application.

Compte tenu de ces délais insatisfaisants, cet amendement propose qu'une fois les textes d'applications publiés, le crédit d'impôt ait un effet rétroactif sur les dépenses engagées par les compagnies à compter du 1^{er} juillet 2025.

AMENDEMENT N° I-1065

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013 est ainsi modifié :

1° Au I, après le mot : « I ter », sont insérés les mots : « et du I quater, » ;

2° Après le I ter, il est inséré un I quater ainsi rédigé :

« I quater. – Une fraction de 50 millions d'euros du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre mentionné au I est affectée chaque année à l'Institut français du pétrole Énergies nouvelles. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Pour décarboner l'aviation, il est également nécessaire de réduire l'intensité carbone des carburants utilisés par les aéronefs. C'est la raison pour laquelle le règlement européen ReFuel EU aviation prévoit que les compagnies doivent incorporer des carburants d'aviation durables (CAD). En 2025, les compagnies devaient incorporer 2 % des CAD. Les obligations sont croissantes jusqu'en 2070, date à laquelle les compagnies devront incorporer 70 % des CAD.

Cependant, à l'heure actuelle, la filière française de CAD ne répond pas à la demande des compagnies, qui sont contraintes d'importer une partie du carburant utilisé. Cette situation pourrait s'accroître dans les années à venir, notamment à partir de 2030, quand les compagnies devront incorporer des CAD synthétiques (e-CAD) produits à partir d'électricité bas-carbone.

Il est donc impératif de faire des obligations d'incorporation de CAD une opportunité industrielle et de souveraineté énergétique. Une telle ambition exige d'accompagner la mise en œuvre de projets de production de CAD, notamment synthétiques.

Cet amendement prévoit donc d'affecter une fraction des recettes issues du marché de quotas carbone européen relatif à l'aviation à l'IFP Énergies Nouvelles afin d'accompagner l'industrialisation de projets de CAD français. Cet établissement public est en effet à la pointe du développement des technologies utilisées dans les CAD et dispose d'un savoir-faire reconnu pour porter à l'échelle industrielle de nouvelles technologies dans ce domaine.

De surcroît, l'affectation des recettes du marché carbone assises sur le secteur aérien à sa décarbonation est nécessaire. La taxe carbone n'a en effet pas une vocation de rendement budgétaire, mais est un levier de transition écologique.

AMENDEMENT N° I-1051 RECT.

présenté par

MM. DELIA et GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 16

Après l'article 16

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au III de l'article 2 de la loi n° 2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022, l'année : « 2025 » est remplacée par l'année : « 2026 ».

II. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.

NB : La rectification consiste en un changement de place de l'article additionnel après l'article 2 vers l'article additionnel après l'article 16.

OBJET

À l'initiative du Sénat, la loi de finances rectificative pour 2022 a instauré une incitation pour les employeurs à porter à 75 % la prise en charge des abonnements de transport public de leurs salariés.

Ce dispositif, basé sur des exonérations de cotisations sociales, constitue un levier d'incitation au report modal vers les transports collectifs. Or, il arrive à échéance à la fin de l'année 2025 : dès lors, le présent amendement propose de le prolonger d'un an. Cette mesure permettrait en outre de placer les salariés du secteur privé et de la fonction publique sur un pied d'égalité : en effet, depuis le 1^{er} septembre 2023, la prise en charge des titres de transport des salariés de la fonction publique est fixée de façon pérenne à 75 %.

La Cour des comptes a évalué la dépense fiscale induite par ce dispositif à 189 M € en 2023, en prenant en compte les exonérations mises en place par les employeurs, les collectivités territoriales et Pôle emploi. Le coût induit par le présent amendement, qui ne vise que les employeurs, est donc inférieur à 189 M €.

AMENDEMENT N° I-1050

présenté par

MM. GILLÉ et DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 25

Après l'article 25

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 bis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« – Les services de transport collectif de voyageurs ferroviaires, guidés et routiers, à l'exception des services librement organisés. » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception des services de transport collectif de voyageurs ferroviaires, guidés et routiers, qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 bis ».

II. – Le I est applicable à compter du 1^{er} janvier 2026 et pour une durée de deux ans.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Le présent amendement vise à abaisser à 5,5 % le taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transports collectif de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires, guidés ou routiers, à l'exception toutefois des services librement organisés.

Le développement de l'offre de transports publics du quotidien – notamment à travers les services régionaux métropolitains express (Serm) – constitue un levier essentiel de décarbonation du secteur des transports. Il s'agit néanmoins d'un défi majeur pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont les marges de manœuvre financières sont aujourd'hui particulièrement réduites. Selon le groupement des autorités responsables de transport (GART), 35 % des AOM hors Île-de-France prélevaient déjà sur leur territoire le versement mobilité à son taux maximal en 2024, dont 90 % des AOM de plus de 200 000 habitants. Outre le renforcement de l'offre de

transports collectifs, les obligations de verdissement des flottes d'autobus et autocars représentent également des coûts considérables pour les AOM : depuis le 1^{er} janvier 2025, l'intégralité des autobus et autocars renouvelés par les AOM doivent être à faibles émissions.

Dès lors, le présent amendement vise à desserrer l'étau financier qui pèse sur les AOM : en réduisant le taux de TVA sur les transports du quotidien, il ne s'agit pas de permettre des baisses tarifaires mais de dégager des nouvelles marges de manœuvre financières pour soutenir les AOM dans le développement d'une offre de mobilité moins carbonée.

Le coût de cette mesure a été évalué par le rapport sur le modèle économique des transports collectifs de 2021 (dit « rapport Duron ») à 280 millions d'euros.

AMENDEMENT N° I-1057 RECT.

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 27

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la première phrase de l'article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales, la référence : « 1° du » est supprimée.

NB : La rectification consiste en un changement de place de l'article additionnel après l'article 15 vers l'article additionnel après l'article 27.

OBJET

Le présent amendement vise à assouplir les conditions auxquelles sont soumises les AOM pour lever le versement mobilité (VM), afin d'en faciliter le recours dans les territoires ruraux.

L'article L. 2333-36 du code général des collectivités territoriale conditionne la possibilité de lever le VM à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes. Or, la mise en place de tels services est rarement pertinente en zone peu dense, le nombre de voyageurs n'y étant généralement pas suffisant pour assurer la rentabilité de l'offre.

Si d'autres solutions de mobilité apparaissent plus adaptées à ces territoires (transport à la demande, autopartage, covoiturage, mobilités douces, etc.), la situation actuelle place de nombreuses AOM situées en zone rurale ayant pris la compétence mobilité au 1^{er} juillet 2021 - - en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 - dans l'impossibilité de disposer de ressources pérennes pour financer de tels projets. En conséquence, la dépendance de la population à l'autosolisme demeure forte dans les zones peu denses.

Certes, l'instauration par la LFI pour 2025 du versement mobilité régional et rural (VMRR) dont une fraction (10 %) du produit sera affecté aux AOM en zones peu denses a constitué une première avancée. Néanmoins, ce dispositif n'apporte qu'une solution partielle aux difficultés rencontrées par les AOM rurales : d'une part, l'instauration du VMRR, de même que le choix du taux et du périmètre d'application, est à la discrétion des régions (à ce jour, sept régions auraient délibéré en ce sens) et, d'autre part, le taux maximal du VMRR est en tout état de cause limité à 0,15 %. Dès lors, il convient d'apporter

un soutien supplémentaire aux communautés de communes souhaitant développer une offre de mobilité.

Cet amendement vise donc à permettre aux AOM de prélever le VM pour l'organisation d'un panel de services de transport plus large que les transports collectifs réguliers, prenant en compte le transport à la demande et les mobilités partagées et actives. Ce faisant, il s'inscrit dans un double objectif de décarbonation des transports et de désenclavement des territoires ruraux.

AMENDEMENT N° I-1070

présenté par

MM. DELIA et GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Alinéa 2, tableau, dernière colonne, troisième ligne

Remplacer le montant :

271 000 000

par le montant :

521 000 000

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Une fraction de 271 M€ du produit de la taxe de solidarité sur les billets d'aviation est aujourd'hui affectée à l'Afit France. Cet amendement prévoit de l'augmenter de 250 M€. Il est en effet indispensable que la fiscalité assise sur le secteur des transports permette de financer leur décarbonation. Ces moyens supplémentaires donnés à l'Afit France permettront d'accélérer le développement du transport ferroviaire et le report modal vers les modes de transports massifiés et décarbonés.

AMENDEMENT N° I-1071

présenté par

MM. GILLÉ et DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Alinéa 2, tableau, avant-dernière et dernière colonnes, quatrième ligne

Remplacer le nombre :

1 619 455 925

par le nombre :

1 869 455 925

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Cet amendement vise à rehausser de 250 millions d'euros l'affectation de TICPE à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) en 2026.

Les recettes de l'Afit France devraient être en 2026 d'environ 3,75 Mds €, contre 3,6 Mds € en 2025, exercice considéré comme une « année blanche » pour les transports, à ne pas reproduire les années suivantes. Par comparaison, la loi de finances initiale pour 2024 avait affecté 4,6 Mds € à l'Afit France. Elle prévoyait en particulier d'allouer environ 2,1 Mds € de TICPE à l'Agence. En comparaison, le PLF pour 2026 ne prévoit l'affectation que de 1,6 Md € à l'Afit France au titre de la TICPE, alors même que cette recette est assise en grande partie sur le secteur des transports. De fait, cette évolution traduit une fuite des impôts payés par ce secteur au profit du budget général de l'État.

Ce mouvement de désaffectation de recettes est contradictoire avec la nécessité de renforcer le report modal et d'assurer la décarbonation des mobilités. La trajectoire de financement de l'Afit France pour 2025 s'inscrit en effet pour l'instant dans le scénario de « cadrage budgétaire » décrit par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), et non dans celui de

« planification écologique » , qui est pourtant censé être la feuille de route du Gouvernement sur ce sujet.

Il est indispensable de donner des moyens supplémentaires à l'Agence, afin qu'elle puisse renforcer les efforts en faveur de la régénération, de la modernisation et du développement des infrastructures de transport. Ces investissements d'avenir sont nécessaires afin d'assurer le report modal et la décarbonation des mobilités. En particulier, le sous-investissement en faveur du transport ferroviaire engendre une « dette grise » insoutenable à long terme et pourrait plonger le réseau dans une spirale de « paupérisation » pointée par l'Autorité de régulation des transports.

L'agence pourrait en particulier utiliser ces moyens supplémentaires pour soutenir la modernisation du réseau ferroviaire, et notamment le déploiement du système européen de signalisation ERTMS et de la commande centralisée du réseau (CCR), ainsi que la performance du réseau fluvial et l'entretien et la modernisation des infrastructures routières.

AMENDEMENT N° I-1059 RECT. BIS

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Alinéa 2, tableau, dernière colonne, sixième ligne

Remplacer le montant :

500 000 000

par le montant :

550 000 000

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'article L. 425-20 du code des impositions sur les biens et les services est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« II. – A compter de 2025, une fraction égale à 50 000 000 € du produit de la taxe est affectée annuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette fraction est dédiée à la conduite d'un programme de cofinancement d'études et de travaux à réaliser sur les ponts et autres ouvrages d'art sous la responsabilité des communes exerçant la compétence définie au 5° de l'article L. 2122-21 du code général des collectivités territoriales ou, le cas échéant, des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre auxquels cette compétence a été transférée dans les conditions prévues au II de l'article L. 5214-16, au I de l'article L. 5215-20, au I de l'article L. 5215-20-1 ou au II de l'article L. 5216-5 du même code.

« Ce montant est exclusivement dévolu à ce programme de cofinancement de travaux à réaliser sur les ponts et autres ouvrages d'art et ne peut être redéployé au profit du financement de dépenses d'investissement d'une autre nature dans le champ des dépenses qui peuvent être financées par l'Agence mentionnée à l'article L. 1512-19 du code des transports aux termes de l'article R. 1512-12 du même code. » ;

2° Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « La répartition de cette fraction entre les affectataires est déterminée en fonction de la longueur de voirie en gestion selon des modalités définies par décret. » ;

3° Le quatrième alinéa est supprimé.

OBJET

Le programme national ponts (PNP), lancé en 2021 à la suite d'une recommandation du Sénat, a permis de recenser et remettre un carnet de santé à 14 848 communes pour plus de 41 000 ponts. À ce jour, grâce aux 55 M € dévolus au PNP Travaux, 86 ponts ont bénéficié de travaux de réparation et 80 sont en cours de travaux, sur un total de 335 projets ayant fait l'objet d'une décision attributive de subvention.

Sur la base du rythme de consommation actuel et du nombre de dossiers en attente, le reliquat de l'enveloppe du PNP qui sera disponible au 1^{er} janvier 2026 (estimée à 7 M €) sera totalement épuisé entre fin février et fin mars 2026. Or, ce dispositif fait l'unanimité et répond à une demande forte des élus locaux : compte tenu de sa réussite et du nombre croissant de communes engagées dans la phase d'études du PNP (plus de 200 dossiers devraient être déposés d'ici mars 2026), il est nécessaire de poursuivre ce programme et de ne pas interrompre la dynamique impulsée avec l'ingénierie locale.

Selon le Cerema, en tenant compte de la dynamique actuelle, un rythme d'attribution des subventions entre 2,3 et 3,5 M €/mois en 2026 serait envisageable : l'enveloppe budgétaire annuelle associée devrait alors être comprise entre 34,5 et 42 M € et ce, uniquement pour traiter les ouvrages classés 4 (soit ceux présentant des défauts majeurs de structure). Pour répondre aux demandes de subvention des communes, une enveloppe minimale comprise entre 27,5 M € et 35 M € serait donc nécessaire en 2026.

La loi de finances initiale pour 2024 a prévu l'affectation d'une fraction égale à un douzième du produit de la taxe sur l'exploitation d'infrastructures de transport de longue distance (TEILD) aux communes exerçant la compétence voirie, ce qui représente une enveloppe annuelle d'environ 50 M €. En pratique, cette répartition revient à attribuer aux communes des montants particulièrement faibles, qui seraient de l'ordre de 1300 euros en moyenne, la médiane étant inférieure à 800 euros.

Dans la mesure où ces montants ne permettront pas de consolider les capacités d'investissement des communes en faveur de leur voirie, le présent amendement propose de réorienter la fraction de TEILD qui leur était attribuée (soit 50 M €) à l'Afit France, au profit du financement du PNP. Il traduit ainsi l'une des recommandations formulées par la conférence « Ambition France Transport ».

De fait, la réorientation de ces crédits vers le PNP présentera une réelle valeur ajoutée pour les communes : plutôt qu'un saupoudrage, il s'agit de mutualiser cette enveloppe au bénéfice de l'entretien des ouvrages d'art communaux. Ces infrastructures soulèvent en effet de lourds enjeux techniques et financiers, auxquels les petites communes ne sont pas en mesure de faire face sans un soutien de l'État. Or, la détérioration des ouvrages d'art est susceptible d'engendrer des conséquences dramatiques pour la sécurité

des usagers, mais aussi pour le développement économique des territoires et la vie quotidienne de leurs habitants. En outre, les conséquences déjà visibles du changement climatique renforcent encore la nécessité d'identifier dès aujourd'hui des ressources pérennes pour assurer leur entretien.

AMENDEMENT N° I-1053

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Alinéa 2, tableau, dernière ligne

Supprimer cette ligne.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État du déplafonnement de la redevance hydraulique est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Les 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées dont la gestion est assurée par l'établissement public « Voies navigables de France » (VNF) constituent un atout majeur pour la décarbonation des chaînes logistiques de notre pays. Ce réseau, qui constitue 80 % des voies navigables de la France, est néanmoins dans un état préoccupant du fait de décennies de sous-investissement : selon un rapport de la Cour des comptes publié en février 2025, le réseau fluvial a accumulé une « dette grise » évaluée à 1,1 Md € (fin 2023), qui occasionne une baisse de la qualité de service et une indisponibilité croissante de certaines voies.

Certes, le contrat d'objectifs et de performance (COP) conclu entre VNF et l'État en 2021 puis révisé en 2023 a prévu une trajectoire d'investissement ambitieuse dans le réseau fluvial : sur la période 2023-2032, 2,5 Mds € doivent être consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau existant. Le rapport de la conférence « Ambition France Transports » a néanmoins identifié un besoin supplémentaire d'environ 200 M € par an pour stabiliser l'état du réseau et entamer sa modernisation.

Dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, la redevance hydraulique, principale ressource propre de l'établissement, constitue un levier intéressant pour consolider le modèle de financement de VNF. Or, le produit de cette redevance reversé à VNF est soumis au respect d'un plafond, fixé chaque année en loi de finances initiale. De fait, ce plafond étant fixé en-deçà du rendement réel de la taxe, il conduit régulièrement à un écrêtement des recettes reversées à VNF. Dans son rapport précité, la Cour des comptes

recommande donc de supprimer ce plafonnement pour aider l'établissement à faire face à ses besoins de financement (recommandation n° 4) : elle indique que cette suppression ne jouerait pas sur le taux, mais conduirait simplement à affecter à VNF la totalité de la redevance chaque année.

Dès lors, le présent amendement vise à traduire cette recommandation en supprimant le plafonnement de la redevance hydraulique. Cette mesure est d'autant plus opportune qu'au-delà des activités de transport, le réseau fluvial et les ouvrages gérés par VNF sont amenés à jouer un rôle croissant dans l'adaptation des territoires face au changement climatique, ainsi que l'ont démontré les dramatiques inondations ayant frappé la France en 2023-2024.

AMENDEMENT N° I-1072 RECT.

présenté par

MM. DELIA et GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. - Après l'alinéa 21

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... - L'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013 est ainsi modifié :

1° Au I, après la référence : « I ter », sont insérés les mots : « et du I ... » ;

2° Après le I ter, il est inséré un I ... ainsi rédigé :

« I - Une fraction de 250 millions d'euros du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre mentionné au I est affectée chaque année à l'AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.

NB : La rectification consiste en un changement de place de l'article additionnel après l'article 36 vers l'article 36.

OBJET

Cet amendement prévoit d'affecter 250 millions d'euros de recettes du marché carbone européen à l'Afit France. Aujourd'hui, le secteur des transports représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la France : il constitue dès lors le premier contributeur à ces émissions. Afin de respecter les engagements climatiques de la France, il est donc indispensable de décarboner les mobilités, ce qui exige d'accentuer les efforts en faveur du report modal vers les transports en commun et les modes massifiés, et notamment le transport ferroviaire.

Alors que les émissions de GES du secteur des transports stagnent en France, il est essentiel de donner un second souffle à notre politique en la matière. Or, les recettes prévisionnelles de l'Afit France pour 2026 aux termes du projet de loi de finances s'établissent à environ 3,75 Mds €, soit 850 millions d'euros de moins par rapport à la loi de finances initiale pour 2024.

Les recettes du marché carbone européen n'ont pas une vocation de rendement budgétaire : elles doivent servir à 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, alors que 840 M € de recettes sont, chaque année, versées au budget général de l'État.

Il est donc opportun d'affecter 250 M € de recettes supplémentaires issues des quotas carbone à l'Afit France, afin d'accélérer la décarbonation des mobilités. Ces financements pourraient notamment être mobilisés pour soutenir le développement des infrastructures de fret ferroviaire et de transport combiné, afin de concrétiser les objectifs du plan « Ulysse Fret », ainsi que la performance du réseau fluvial.

AMENDEMENT N° I-1054 RECT.

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Après l'alinéa 21

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

.... - L'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013 est ainsi modifié :

1° Au I, après la référence : « I ter » , sont insérés les mots : « et du I » ;

2° Après le I ter, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« I.... – Une fraction de 90 millions d'euros du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre mentionné au I est affectée chaque année à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

NB : La rectification consiste en un changement de place de l'article additionnel après l'article 36 vers l'article 36.

OBJET

Alors que le transport maritime représente environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales, l'organisation maritime internationale (OMI) a fixé un objectif de réduire à zéro les émissions nettes de GES de ce secteur à horizon 2050, avec des objectifs intermédiaires en 2040 (réduction de 70 à 80 % des émissions) et 2030 (réduction de 20 à 30 %) par rapport aux émissions constatées en 2008.

Or, selon Armateurs de France, le coût du renouvellement de 90 % de la flotte de commerce sous pavillon français dans les 10 prochaines années est estimé entre 14 et 18 Mds €, en fonction des technologies utilisées, ce qui représente 1,5 à 2Mds € par an. Plus largement, le cout de la transition est estimé entre 75 et 110 Mds € sur la période 2023-2050 pour l'ensemble des acteurs de la filière maritime française.

Pour accompagner le secteur face à ce défi financier considérable, le Président de la République a annoncé en novembre 2022 à l'occasion des Assises de l'Économie de la Mer le lancement d'un fonds d'investissement dédié doté de 1,5 Md €, dont 500 M € de crédits publics. Ce fonds avait vocation à être abondé, notamment, par le produit dont la France bénéficie au titre du marché carbone européen (EU ETS), auquel le transport maritime est intégré depuis le 1^{er} janvier 2024.

Lors du comité interministériel de la mer (CIMer) de mai 2025, le Gouvernement a renouvelé cet engagement, en annonçant qu'« qu'une partie des revenus générés par le produit de l'ETS maritime, ainsi que par les éventuelles pénalités applicables dans le dispositif FuelEU, sera mobilisée pour la décarbonation du secteur maritime, à hauteur des montants collectés au titre de l'année passée ». Ainsi, en 2026, 90 M € devaient être mobilisés au profit de la décarbonation du secteur.

Le présent amendement vise à concrétiser cet engagement du Gouvernement en affectant, en 2026, une fraction de 90 millions d'euros issus du produit du marché carbone européen à l'Ademe, opérateur chargé de mettre en œuvre les dispositifs de financement de la décarbonation du transport maritime.

Ce montant a vocation à évoluer au fil des années, en tenant compte du dynamisme de cette ressource et de l'accroissement des besoins de financements auxquels font face les armateurs pour mener à bien cette transition.

AMENDEMENT N° I-1062

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 36

I. – Alinéa 2, tableau, dernière colonne, cent vingt-septième ligne

Remplacer le montant :

40 000 000

par le montant :

50 000 000

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... – La perte de recettes résultant pour l'État de l'augmentation de 40 à 50 millions d'euros du plafond d'affectation du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes aux personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Afin de protéger les riverains des aéroports, en application du principe de « pollueur-payeur », les compagnies sont redevables de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui permet de financer l'insonorisation des logements à proximité des aéroports.

Depuis plusieurs années, les dépenses d'insonorisation sont inférieures aux recettes, si bien qu'une trésorerie de TNSA a été constituée. Cette situation s'explique notamment par le plafonnement de l'aide à l'insonorisation à 80 % de son coût. Le reste à charge est en effet trop important pour des riverains appartenant souvent à des publics défavorisés. À l'inverse, lorsque le reste à charge a été supprimé entre 2012 et 2014, de très nombreuses demandes ont été déposées. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz ont donc recommandé de réduire le reste à charge pour les riverains, rouvrir le droit à insonorisation pour les locaux dont le dispositif d'insonorisation s'est dégradé dans le temps et élargir le nombre de locaux éligibles.

Le Gouvernement propose au contraire de plafonner l'affectation du produit de TNSA utilisé pour insonoriser les locaux à 40 millions d'euros. Le reste de son produit, environ 8 millions d'euros, serait affecté au budget général de l'État.

AMENDEMENT N° I-1068

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 36

Après l'article 36

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le e du 1 de l'article 238 bis du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...) De la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports à la condition que les versements soient affectés à la rénovation du patrimoine remarquable des gares ferroviaires ; ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Cet amendement vise à rendre la rénovation du patrimoine remarquable des gares ferroviaires par SNCF Gares & Connexions éligible au mécénat. Le coût d'entretien de ces structures qui participent à l'identité de certaines villes et sont un héritage patrimonial indispensable à préserver est en effet très élevé. Il est donc opportun que la rénovation de ce patrimoine, qui est d'intérêt général, puisse être financée par le mécénat.

AMENDEMENT N° I-1066 RECT.

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 43

I. – Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

II. – Le montant total du prélèvement opéré en application du présent article ne peut excéder trente-cinq millions d'euros.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

OBJET

Afin de protéger les riverains des aéroports, en application du principe de « pollueur-payeur », les compagnies sont redevables de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui permet de financer l'insonorisation des logements à proximité des aéroports.

Depuis plusieurs années, les dépenses d'insonorisation sont inférieures aux recettes, si bien qu'une trésorerie de TNSA a été constituée. Cette situation s'explique notamment par le plafonnement de l'aide à l'insonorisation à 80 % de son coût. Le reste à charge est en effet trop important pour des riverains appartenant souvent à des publics défavorisés. À l'inverse, lorsque le reste à charge a été supprimé entre 2012 et 2014, de très nombreuses demandes ont été déposées. Dans leur rapport d'information relatif à la pollution sonore causée par les transports du 25 juin 2025, Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz ont donc recommandé de réduire le reste à charge pour les riverains, rouvrir le droit à insonorisation pour les locaux dont le dispositif d'insonorisation s'est dégradé dans le temps et élargir le nombre de locaux éligibles.

Le Gouvernement propose au contraire de prélever environ 80 millions d'euros de trésorerie du fonds de TNSA des riverains des plateformes franciliennes (Paris-Orly, Paris-CDG et Le Bourget). Ce détournement de son objet du stock de TNSA n'est pas opportun, compte tenu des besoins massifs d'insonorisation de locaux, estimés à environ 675 millions

d'euros. La sous-utilisation du produit de TNSA ne doit pas conduire à en soustraire le produit, mais à élargir et assouplir ses conditions d'utilisation, afin de mieux protéger la santé de nos concitoyens les plus vulnérables. Toutefois, l'État ayant abondé à hauteur de 20,8 millions d'euros le fonds de TNSA des plateformes franciliennes lors de la crise sanitaire, il est opportun que cette somme soit reversée au budget général de l'État.

Cet amendement supprime le prélèvement d'environ 80 millions d'euros de trésorerie de TNSA au bénéfice de l'État. Il prévoit en revanche que 20,8 millions d'euros soient reversés à l'État au titre du remboursement des sommes qu'il a versé à l'occasion de la crise sanitaire.

Ce détournement de son objet de la TNSA n'est pas opportun, compte tenu des besoins massifs d'insonorisation de locaux, estimés à environ 675 millions d'euros. La sous-utilisation du produit de TNSA ne doit pas conduire à en soustraire le produit, mais à élargir et assouplir ses conditions d'utilisation, afin de mieux protéger la santé de nos concitoyens les plus vulnérables.

Cet amendement prévoit donc que la totalité du produit la TNSA soit affectée à l'insonorisation des locaux à proximité des aéroports.

AMENDEMENT N° I-1067

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 44

I. – Alinéa 4

Supprimer les mots :

le chiffre : « 3 » est remplacé par le chiffre : « 4 » et

II. – Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

OBJET

L'article 44 du projet de loi de finances prévoit d'assujettir les plus petits aéroports, qui reçoivent moins de 6 000 passagers par an, au versement du tarif de péréquation de taxe de sûreté-sécurité (T2S), qui est de 1,35 € par billet. Les recettes anticipées seraient d'environ 100 000 €. Toutefois, compte tenu du nombre de plateformes concernées, le coût de collecte de ce prélèvement sera en toute probabilité supérieure à son produit. Cet amendement supprime donc cette disposition.

Amendements de seconde partie

AMENDEMENT N° II-761

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	16 000 000		16 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		16 000 000		16 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	16 000 000	16 000 000	16 000 000	16 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Afin de décarboner le transport de marchandises, il est indispensable de soutenir le développement du fret ferroviaire.

Or, lors de la loi de finances pour 2025, les financements à destination du soutien au « wagon isolé » avaient été augmentés de façon bienvenue, passant de 70 à 100 millions d'euros. Cependant, l'ensemble des aides à l'exploitation des services de transport combiné n'a augmenté que de 14 millions d'euros. Par conséquent, les aides spécifiques de réduction des péages ferroviaires ont été revues à la baisse, de 65 M€ à 59,3 M€ et les aides à l'exploitation des services de transport combiné et au démarrage de nouveaux services ont été réduit de près de 10 M€.

Cet amendement prévoit d'affecter 16 M€ supplémentaires au fret ferroviaire, en revoyant à la hausse les crédits des sous-actions 41-05 et 45-02 « Aides à l'exploitation des services de transport combiné », à hauteur, respectivement, de 6 M€ et de 10 M€.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 16 millions d'euros d'AE et de CP sur l'action 02 "accompagnement transition écologique" du programme 174 "Énergie, climat et après-mines". Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-762

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	100 000 000		100 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		100 000 000		100 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

La conférence de financement des transports « Ambition France Transports » a mis en évidence que le réseau ferroviaire français a besoin de financements supplémentaires afin d'assurer sa régénération. En effet, actuellement, seulement 3 milliards d'euros environ sont consacrés par SNCF Réseau à la régénération de l'infrastructure, ce qui ne suffit pas à endiguer son vieillissement et la dégradation de sa performance. Des financements supplémentaires d'environ 1,5 milliard d'euros sont nécessaires pour inverser la spirale de dégradation du réseau, qui, en limitant les circulations de trains, pourrait amener une baisse des recettes du gestionnaire d'infrastructure. Ce risque de paupérisation du réseau, souligné par l'Autorité de Régulation des transports, pourrait annihiler les efforts pour assurer la décarbonation des mobilités et le report modal. Les projets de services express régionaux métropolitains ont en outre besoin d'un réseau de qualité pour se développer et assurer ainsi la transition vers le rail des mobilités du quotidien.

Alors que les péages ferroviaires français sont les plus élevés d'Europe, il est légitime que l'État participe au financement de la régénération du réseau, au même titre que les autres États européens.

Cet amendement propose donc d'affecter 100 millions d'euros supplémentaires à la sous-action 41-06 « Régénération du réseau ferré national », afin que l'État participe au financement du réseau ferroviaire. À titre de comparaison, ce projet de loi de finances prévoit d'allouer près de 300 millions d'euros de financement à l'entretien du réseau routier national.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 100 millions d'euros d'AE et de CP sur l'action 02 "accompagnement transition écologique" du programme 174 "Énergie, climat et après-mines". Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-763

présenté par

MM. DELIA et GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	1 000 000		1 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		1 000 000		1 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement a pour objet d'augmenter la subvention pour charges de service public de l'Autorité de régulation des transports (ART), pour la porter de 16 à 17 M€ en 2024 (par le biais de l'action 47 Fonctions support du programme 203).

Depuis 2015, l'ART (anciennement Autorité de régulation des activités ferroviaires) a vu le champ de ses missions s'étendre progressivement : après le transport interurbain par autocar et les autoroutes concédées qui sont entrés dans le champ de la régulation en 2015, les missions de l'ART ont été étendues au secteur aéroportuaire en 2019. En outre, la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances lui a confié une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence et plusieurs missions de suivi du service européen de télépéage.

Or, cette extension des missions de l'Autorité ne s'est pas traduite par une hausse à due concurrence de ses ressources. De ce fait, les ressources financières par ETP de l'ART ont fortement diminué ces dernières années, ce qui la place dans une situation singulière par rapport à d'autres régulateurs européens en matière de transports.

En pratique, cette situation contraint l'ART à effectuer des prélèvements sur son fonds de roulement, ce qui menace sa capacité à financer l'indemnisation d'un éventuel contentieux qu'elle perdrait. En effet, son statut d'autorité publique indépendante la contraint, en cas de condamnation, à financer elle-même ce type de dépense.

Dans ce contexte, il est essentiel d'augmenter la subvention pour charges de service public (SCSP) allouée à l'ART, actuellement fixée à 15 M€. Le PLF pour 2026 opère une évolution, en relevant d'un million d'euros cette subvention. Cela ne semble toutefois pas suffisant pour garantir la capacité de l'ART à exercer ses missions en toute indépendance – d'autant plus en cas de nouvelles extensions de ses missions – et lui assurer des marges de manœuvre suffisantes en cas de contentieux. Le présent amendement vise donc à rehausser d'un million d'euros supplémentaires la SCSP de l'ART l'année prochaine, afin qu'elle s'établisse à 17 millions d'euros.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée sur les crédits de l'action 06 « Soutien » du programme 174 « Energie, climat et après-mines ». L'objectif est que le Gouvernement puisse lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-764

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	20 000 000		20 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		20 000 000		20 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

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. Néanmoins, en contrepartie, une diminution des crédits alloués à l'entretien des accès et des ouvrages d'accès aux grands ports maritimes (GPM) est prévue par le PLF par rapport à 2025 : ils s'établiront à 67,5 M€, au lieu de 92,5 M€ l'année dernière. De fait, cette évolution est problématique à deux titres : d'une part, elle revient à faire reposer sur les ports le financement de la réforme du régime de pénibilité des dockers et, d'autre part, elle va accroître le reste à charge lié aux opérations de dragage portuaire qui sont pourtant vitales pour l'activité et la compétitivité des GPM. Ce surcoût survient, en outre, à un moment où les ports doivent investir massivement dans leur transition énergétique.

Dès lors, le présent amendement vise à allouer 20 millions d'euros supplémentaires à l'action n° 43 « Ports » du programme 203 « Infrastructures et services de transports », au profit de l'entretien des ports.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 20 millions d'euros d'AE et de CP sur l'action 02 « accompagnement transition écologique » du programme 174 "Énergie, climat et après-mines". Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1031

présenté par

M. Stéphane DEMILLY

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Formations supérieures et recherche universitaire dont titre 2		100 000 000		100 000 000
Vie étudiante				
Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires				
Recherche spatiale				
Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	100 000 000		100 000 000	
Recherche et enseignement supérieur en matière économique et industrielle				
Recherche duale (civile et militaire)				
Enseignement supérieur et recherche agricoles dont titre 2				
TOTAL	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Cet amendement propose de relever le soutien apporté par l'État à la filière aéronautique française à la hauteur de la trajectoire annoncée par le Président de la République en juin 2023.

La filière s'est en effet fixé pour objectif de produire à partir de 2035 un avion ultrafrugal, qui pourrait utiliser jusqu'à 30 % d'énergie en moins que la génération actuelle d'aéronefs. En produisant cet aéronef, l'industrie française participera à la décarbonation de toute l'aviation mondiale.

Le Président de la République s'est donc engagé en juin 2023 à ce que l'État abonde le Conseil pour la Recherche aéronautique civile (CORAC) de 300 millions d'euros par an d'ici 2027.

Cependant, le projet de budget actuel prévoit d'abonder le CORAC d'environ 230 millions d'euros seulement en 2026.

Ce niveau de soutien est insuffisant pour permettre aux acteurs de la filière de développer les « briques technologiques » nécessaires pour produire ce nouvel aéronef sans contretemps. Il pourrait donc mener à différer la réalisation du programme alors que les entreprises françaises et européennes font face à une concurrence mondiale particulièrement intense.

Le présent amendement propose donc de relever de 100 millions d'euros les moyens de l'action 14 « Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile » du programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables », afin de garantir le respect de la cible visée en 2026, sans dépendre trop fortement d'arbitrages effectués en cours d'année sur le programme « France 2030 ».

L'article 40 de la Constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 100 millions d'euros d'AE et de CP sur les crédits de l'action 01 – Formation initiale et continue du baccalauréat à la licence du programme 150 « Formations supérieures et recherche universitaire ». Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1416

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	50 000 000		50 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines				
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2		50 000 000		50 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement vise à allouer 50 M€ supplémentaires au programme 203 « Infrastructures et services de transports », au profit d'une nouvelle action dédiée au « Programme national ponts », piloté par le Cerema.

Le programme national ponts (PNP), lancé en 2021 à l'initiative du Sénat, vise à soutenir l'entretien des ouvrages d'art communaux, dont près du tiers présente des défauts structuraux significatifs et majeurs. En quatre ans, ce dispositif a permis de recenser et remettre un carnet de santé à 14 848 communes pour plus de 41 000 ponts. À ce jour, grâce aux 55 M€ dévolus au PNP Travaux, 86 ponts ont bénéficié de travaux de réparation et 80 sont en cours de travaux, sur un total de 335 projets ayant fait l'objet d'une décision attributive de subvention.

Sur la base du rythme de consommation actuel et du nombre de dossiers en attente, cette enveloppe sera totalement épuisée entre fin février et fin mars 2026. Or, ce dispositif fait l'unanimité et répond à une demande forte des élus locaux : compte tenu de sa réussite et du nombre croissant de communes engagées dans la phase d'études du PNP (plus de 200 dossiers devraient être déposés d'ici mars 2026), il est nécessaire de poursuivre le PNP et de ne pas interrompre la dynamique impulsée avec l'ingénierie locale. En outre, l'accélération des dégradations des ouvrages d'art liées aux effets du changement climatique et l'évolution des usages avec une augmentation des charges des véhicules dépassant largement les tonnages envisagés lors de leur construction initiale, plaide pour que soient identifiées des ressources pérennes pour assurer l'entretien des ouvrages d'art communaux sur le long terme.

Le rythme de consommation des crédits du PNP s'établit en moyenne à 2,5 millions d'euros par mois. Aussi et pour poursuivre l'accompagnement des communes dans ces travaux essentiels pour assurer la desserte et la continuité territoriales, il est proposé de lui consacrer des moyens à hauteur de 50 000 000 € en autorisations d'engagement et en crédits de paiement l'année prochaine.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 50 millions d'euros d'AE et de CP sur l'action 07 « pilotage, audit et évaluation » du programme 217 « conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable ».

AMENDEMENT N° II-1417

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	100 000 000		100 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		100 000 000		100 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Cet amendement a pour objet d'allouer 100 millions d'euros supplémentaires à l'entretien des routes du réseau routier national non concédé (RRNNC).

Malgré la hausse, ces dernières années, des moyens consacrés à l'entretien du réseau routier national non concédé, la dégradation de l'état de l'infrastructure se poursuit. Ainsi, d'après le projet annuel de performances annexé au PLF pour 2026, 53,5 % des chaussées de ce réseau devraient nécessiter un entretien de surface ou de structure l'année prochaine (contre 49,9 % en 2023), dont 21 % qui nécessiteront un entretien structurel (contre 18,6 % en 2023). En outre, la conférence « Ambition France Transports » a mis en avant le niveau de la dette grise de ce réseau, qui atteindrait 2,4 Mds€ du fait de décennies de sous-investissement. Afin de résorber cette dette grise, le rapport de la conférence préconise de porter à 1,4 Mds€ les efforts en faveur de la régénération du RRNNC chaque année sur la période 2026-2031, soit 700 M€ supplémentaires chaque année.

Dès lors, le présent amendement propose d'amorcer le rehaussement de cette trajectoire d'investissement afin d'inverser la spirale de dégradation du RRNNC, en abondant abonder l'action « 04 – Routes – Entretien » du programme 203 "Infrastructures et services de transports" de 100 millions d'euros supplémentaires l'année prochaine.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée, à hauteur de 100 millions d'euros d'AE et de CP sur l'action 02 "accompagnement transition écologique" du programme 174 "Énergie, climat et après-mines". Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1418

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	50 000 000		50 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		50 000 000		50 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement a pour objet d'allouer 50 millions d'euros supplémentaires à l'entretien et à la réparation des ouvrages d'art de l'État du réseau routier national non concédé (RRNNC).

Le rapport « Sécurité des ponts : éviter un drame » fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable en 2019 a permis une véritable prise de conscience sur l'état inquiétant de nos ouvrages d'art, qu'il s'agisse de ceux relevant des collectivités territoriales ou de ceux relevant de l'État. Le déploiement du programme national ponts a permis de premières avancées, au profit d'une meilleure connaissance des ponts des communes, qui doivent impérativement être prolongées.

S'agissant des ponts du RRNNC, qui relèvent de l'État, le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2026 confirme que leur dégradation se poursuit. En témoigne ainsi la diminution d'année en année de l'indicateur relatif à la proportion des ouvrages d'art qui ne nécessitent pas de travaux lourds de réparation. Les conclusions de la conférence « Ambition France Transports » ont malheureusement permis de confirmer ce diagnostic : selon ses travaux, 34 % des ponts du RRNNC présentent un défaut voire une structure altérée, et cette dégradation s'accélère (+5,3 points depuis 2017).

Afin d'enrayer cette spirale de dégradation des ouvrages d'art de l'État le présent amendement prévoit d'abonder l'action « 04 – Routes – Entretien » du programme 203 "Infrastructures et services de transports" de 50 millions d'euros supplémentaires.

L'article 40 de la Constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée sur l'action 02 « accompagnement transition écologique » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ». Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1419

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports	50 000 000		50 000 000	
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines		50 000 000		50 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement a pour objet d'augmenter les crédits alloués à l'action 44 « Transports collectifs » du programme 203 « Infrastructures et services de transports », à hauteur de 50 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP), au bénéfice du plan vélo et marche 2023-2027.

Lors du lancement de ce plan en 2023, le Gouvernement s'était engagé à y consacrer 2 milliards d'euros pour « donner à chaque Français accès à une mobilité propre » et doubler la taille du réseau cyclable sécurisé d'ici 2030, en la portant à 100 000 km. Ce plan, financé par des fonds de concours de l'Afit France, permet de soutenir les collectivités territoriales dans leurs projets en faveur du vélo, notamment pour diffuser la culture du vélo et développer les aménagements cyclables partout en France. En particulier, 125 millions d'euros par an étaient prévus pour les appels à projets (AAP) « Aménagement cyclables » et « territoires cyclables » dédiés aux collectivités territoriales.

Or, en 2024, la septième édition de l'AAP « Aménagement cyclables » a été suspendue par le Gouvernement, alors que 400 collectivités territoriales avaient déposé un dossier de candidature. Par la suite, en janvier 2025, François Bayrou a annoncé que 50 millions d'euros seraient dédiés au Plan vélo à travers le Fonds vert, pour soutenir des projets d'aménagements cyclables portés par les collectivités territoriales. En pratique, les crédits du Fonds vert étant à la main des préfets, il est difficile de réaliser un suivi de l'allocation effective de cette enveloppe et des modalités concrètes de son exécution. S'agissant du PLF pour 2026, seuls 31 millions d'euros sont prévus en AE et 73 millions d'euros en CP, soit des montants très en-deçà des ambitions initiales du plan vélo et marche 2023-2027 qui prévoyaient une enveloppe annuelle de 250 millions d'euros.

Cette situation témoigne d'un désengagement de l'État et met en péril les dynamiques qui avaient été impulsées au niveau local en matière de politiques cyclables. Ces mouvements de « stop & go » sont en outre très néfastes pour l'écosystème du vélo – qui était encore en phase de consolidation – et pour le développement de la pratique du vélo. Enfin, cette érosion du soutien à la réalisation d'aménagements cyclables par les collectivités territoriales ne tient pas compte des conclusions du rapport d'Emmanuel Barbe « Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voirie » d'avril 2025, qui avait alerté contre ces coupes budgétaires susceptibles de ralentir voire mettre un terme « au développement d'infrastructures cyclables en milieu périurbain et rural, là où le financement de l'État constitue à la fois une légitimation politique et un effet de levier décisif ». Aussi, il est essentiel que le Gouvernement continue à jouer un rôle moteur sur cette question.

Dès lors, le présent amendement alloue 50 millions d'euros supplémentaires au plan vélo en 2026, pour financer des projets d'aménagements cyclables. Ce montant, s'il ne permet pas d'atteindre

l'enveloppe de 250 millions annuels prévue lors du lancement du plan, pourrait être réévalué progressivement à la hausse dans les prochaines années. Ces fonds seraient destinés aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales en vue de la réalisation de projets d'aménagements cyclables articulés avec d'autres réseaux de transport (lignes de train, d'autobus ou autocars, d'autopartage, etc.) sur des itinéraires de rabattement et ce, dans une logique d'intermodalité. En cela, cette aide permettra de donner du sens aux schémas de mobilité, outils de planification régissant l'organisation des mobilités sur le territoire, avec lesquels les PLU et PLU(i) doivent être compatibles.

L'article 40 de la Constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée sur l'action 02 « accompagnement transition écologique » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ». Le rapporteur invite le Gouvernement à lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1420

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports				
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines	10 000 000		10 000 000	
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2		10 000 000		10 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement propose d'allouer 10 millions d'euros supplémentaires à l'action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », afin de rétablir le dispositif du « bonus vélo ».

Créé en 2017 afin de favoriser le développement des mobilités douces, le « bonus vélo » a été supprimé en février 2025 dans un contexte de désengagement du Gouvernement du plan vélo et marche 2023-2027. Ce dispositif permettait aux personnes physiques et morales de bénéficier d'une aide à l'acquisition d'un vélo (classique ou à assistance électrique), pouvant aller de 150 à 2 000 euros environ). Il visait en particulier les personnes en situation de handicap et les personnes précaires, qui pouvaient bénéficier d'une prise en charge majorée par rapport aux autres usagers.

L'usage du vélo a progressé depuis 2019 : entre 2020 et 2024, la fréquentation des aménagements cyclables aurait augmenté de 40 % dans notre pays. Cette pratique se développe également en dehors des centres urbains, en zone périurbaine et rurale. Or, le report modal vers cette mobilité douce est un levier essentiel de la décarbonation du secteur des transports, de même qu'un gage de renforcement de l'accès de tous à la mobilité. Dès lors, la suppression du « bonus vélo » constitue un très mauvais signal et risque de ralentir voire d'inverser la dynamique positive en faveur du vélo qui avait été impulsée.

En conséquence, le présent amendement propose de rétablir le « bonus vélo », afin de favoriser l'accès de toutes et tous à ce mode de transport et de soutenir la filière vélo française, avec une enveloppe de 10 millions d'euros.

L'article 40 de la Constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée sur les crédits de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluations » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ». L'objectif est que le Gouvernement puisse lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-1421

présenté par

M. GILLÉ

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 49 (CRÉDITS DE LA MISSION)

État B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports				
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques				
Énergie, climat et après-mines	20 000 000		20 000 000	
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2		20 000 000		20 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				
Sûreté nucléaire et radioprotection dont titre 2				
Écologie – mise en extinction du plan de relance				
TOTAL	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
SOLDE	0		0	

OBJET

Le présent amendement vise à allouer 20 millions d'euros supplémentaires, en AE et en CP, à l'action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » afin de rendre éligibles au dispositif de leasing social les véhicules électriques d'occasion.

Selon le baromètre du marché des voitures électriques d'occasion publié en octobre 2025 par l'Avere-France et Mobilians, au troisième trimestre de cette année, le véhicule électrique monte en puissance sur le marché de l'occasion : avec 43 958 immatriculations enregistrées, il connaît une hausse de 21 % par rapport au troisième trimestre 2024 et de 10 % par rapport au deuxième trimestre 2025. Cette tendance témoigne du dynamisme du marché du véhicule électrique d'occasion.

Alors que les véhicules d'occasion constituent une piste de démocratisation de la voiture électrique pour les ménages modestes, ils ne sont pas éligibles au leasing social. Le présent amendement vise à remédier à cette situation, au moyen d'une enveloppe de 20 millions d'euros.

L'article 40 de la constitution et l'article 47 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) interdisant aux parlementaires d'augmenter les crédits de la mission, la mesure est gagée sur les crédits de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluations » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ». L'objectif est que le Gouvernement puisse lever ce gage.

AMENDEMENT N° II-765

présenté par

M. DELIA

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

ARTICLE 55

Alinéa 2, tableau, dernière colonne

1° Vingt-septième ligne

Remplacer le nombre :

5 016

par le nombre :

5 056

2° Trente-troisième ligne

Remplacer le nombre :

488

par le nombre :

448

OBJET

Voies navigables de France (VNF) joue un rôle central dans l'ambition fluviale de la France. Cet établissement assure la gestion de 6 500 km de voies navigables, qui nécessitent de lourds efforts en matière d'investissement. À ce titre, le contrat d'objectifs et de performance (COP), signé en 2021 et révisé en 2023, 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. Cet établissement fait en outre l'objet d'attentes croissantes en matière d'adaptation face aux effets du changement climatique, comme l'ont démontré les inondations ayant frappé la France en 2023-2024.

VNF mène par ailleurs un vaste chantier de modernisation de son réseau, à travers notamment l'automatisation de nombreux ouvrages (écluses et barrages). Si ces évolutions vont, à horizon 2030, permettre des gains de productivité, l'établissement a connu ces 10 à 15 dernières années une contraction de son plafond d'emplois (-15 % depuis 2024) qui fragilise ses

capacités opérationnelles et son climat social. Alors que le COP avait prévu une stabilisation de ce plafond en 2024, 2025 et 2026, la LFI pour 2025 est revenue sur cet accord en prévoyant une baisse de 38 ETPT. Malheureusement, le PLF pour 2026 prévoit lui aussi une diminution de ce plafond, à hauteur de 40 ETPT. De fait, cette situation est dommageable pour la capacité de VNF à mener à bien les transformations à l'œuvre et elle met en péril les négociations en cours avec les organisations syndicales en matière de réduction du nombre de ses implantations territoriales et de refonte de ses filières métier de même que l'acceptabilité de ces réformes.

Dès lors, le présent amendement vise à assurer la stabilité du plafond d'emplois de VNF en 2026. Afin d'assurer la recevabilité financière de l'amendement, est proposée une compensation du relèvement du plafond d'ETPT du programme « Infrastructures et services de transport » sur le programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » (École nationale des Ponts et chaussées et École nationale des travaux publics).