COMMISSION DES FINANCES,
DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE
ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROPOS LIMINAIRE DE LA RAPPORTEURE SPÉCIALE

Mme **Christine Arrighi**,
rapporteure spéciale du domaine des transports

Commission des finances
Mercredi 21 octobre – 15 heures

Monsieur le Président,

Monsieur le Rapporteur général,

Mes chers collègues,

Comme à mon habitude, j'ai souhaité analyser et commenter ce budget à l'aune des **deux principaux enjeux qui le traversent : celui de la crise climatique, et celui de la crise sociale**. Sur le premier point, il n'est pas nécessaire de vous rappeler que les transports représentent près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre nationales, dont près de 94 % proviennent du transport routier. Sur le second point, j'ai entendu porter cette année une attention particulière à la question de la **précarité mobilité**, enjeu trop souvent effacé, qui

affecte pourtant un nombre croissant de nos compatriotes – plus de 17 millions, selon les derniers chiffres disponibles. Dans des temps de **ressaut brutal des prix de l'énergie**, il m'a semblé indispensable d'accorder à cet enjeu une place centrale dans ma réflexion.

S'agissant des évolutions de crédits, **les autorisations d'engagement (AE) du programme 203 accusent en 2027 un net recul**, qui affecte essentiellement les *services ferroviaires*, à hauteur d'un milliard et demi d'euros. Soyons honnête, cette contraction résulte notamment de l'inscription exceptionnelle dans le PLF 2026 d'engagements supplémentaires relatifs au marché de location de voitures et locomotives pour le nouveau matériel roulant de nuit. Il me semble important de **signaler par ailleurs l'« économie » de 52,5 millions d'euros relative à la fin de la compensation à trois régions des transferts des trains d'équilibre du territoire**. Elle met en péril des dessertes essentielles, dont le coût de gestion, négligeable pour l'État, est substantiel pour les collectivités régionales concernées.

La hausse de quelques 108 millions d'euros en engagements et paiements proposée au titre de l'indexation des redevances d'accès pour les trains express régionaux et trains d'équilibre du territoire n'est pas de nature à compenser ce recul.

Si les fonds de concours sont marqués par une progression sensible des autorisations d'engagement, qui affecte notamment sur l'entretien du réseau routier, les crédits de paiement demeurent stables.

Pour ces raisons, je suis rassurée de constater que les crédits alloués au financement des infrastructures de transports ne font pas, comme ailleurs, l'objet de coupes rases, **mais je tiens néanmoins à alerter sur l'insuffisance chronique des crédits proposés pour répondre aux besoins d'investissements du pays**. Le court-termisme d'une austérité décidée unilatéralement ne doit pas compromettre les perspectives de long terme de la France en matière de transports ; les générations qui nous succèdent en subiraient injustement les conséquences.

Mon avis général est donc le suivant : le **PLF pour 2027 est donc, à plusieurs titres, le signe de renoncements**.

Premièrement, l'investissement dans la régénération des infrastructures ferroviaires, qui plafonne à 1,4 milliards d'euros, demeure **sans commune mesure avec les besoins identifiés** pour effacer une dette grise qui atteint près de 60 milliards d'euros.

Deuxièmement, **les moyens alloués à l'Autorité de régulation des transports** – dont les travaux circonstanciés et documentés sont extrêmement précieux pour le contrôle et l'évaluation de l'action gouvernementale – **sont notoirement insuffisants**. Par le risque qu'elle fait peser sur la régulation des transports terrestres, cette situation est tout à fait incompatible avec la garantie effective du principe d'une concurrence libre et non faussée, pourtant revendiquée par le gouvernement actuel.

Enfin, **les fonds destinés au développement des mobilités actives**, marche, vélo, historiquement négligées par l'investissement public, **demeurent presque inexistants**.

Pour toute ces raisons**, je serai défavorable à l'adoption des crédits du programme 203, sauf à ce qu'ils soient substantiellement modulés à la hausse** par les amendements que nous allons discuter.

S'agissant du budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*, **je ne souhaite pas exprimer d'opposition de principe**, considérant le fait que ces crédits financent les indispensables missions de sécurité et de sûreté du transport aérien.

J'entends exprimer, une nouvelle fois, **mon insatisfaction quant à l'iniquité fiscale qui existe entre les secteurs de transports – avion et train – la mise à contribution du secteur aérien**. Cela **fausse la concurrence**, au détriment du ferroviaire notamment, dans le contexte actuel d'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire.

L'introduction en première partie d'un mécanisme innovant d'encouragement au développement d'une filière souveraine de carburant de synthèse pour l'aviation me semble être une évolution positive, mais je souhaite insister sur le fait que **la réduction des émissions de carbone du secteur aérien français ne pourra advenir sans que soit freinée la hausse exponentielle du trafic**. Il convient donc d'y travailler à un niveau supranational, car une perspective strictement techno-solutionniste ne saurait être efficace et suffisante.

C’est d’ailleurs le sens de la mission sur les enjeux diplomatiques et de souveraineté du transport aérien français que je conduis en qualité de corapporteure à l’initiative de la commission des affaires étrangère.

Je vous remercie pour votre attention.