



...le projet de loi de finances pour 2025 – Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

AVIS TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

PLF 2025 : NE PAS LAISSER LES TRANSPORTS À QUAI

Réunie le 20 novembre 2024, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, Philippe Tabarot, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes** inscrits au projet de loi de finances pour 2025, sous le bénéfice de l'**adoption de six amendements** en faveur du financement des infrastructures de transports et de l'offre de transports périurbaine et régionale.

La commission **s'inquiète** de la conjugaison, dans le PLF pour 2025, d'une **baisse marquée des moyens alloués à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)**, et de la **hausse de la pression fiscale** sur les transports. Consciente de la situation dégradée des finances publiques, elle propose d'**atténuer de moitié, par rapport aux prévisions figurant dans le PLF initial, la diminution des recettes** fiscales affectées à l'**AFIT France via la TICPE**. C'est en effet la seule solution pour éviter d'entrer dans une spirale de **paupérisation du réseau ferroviaire** et pour mener à bien sa **régénération** et sa **modernisation**.

Les collectivités territoriales font face à un **mur d'investissements** afin de déployer les **services express régionaux métropolitains (Serm)**. La commission propose donc de **relever le taux plafond de versement mobilité** pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui ont obtenu la **labellisation d'un projet de Serm**. Ces chantiers, qui seront structurés autour d'une armature ferroviaire devront également être soutenus par les régions, qui subissent une **hausse** marquée des **péages ferroviaires**. La commission juge donc indispensable de créer un **versement mobilité régional (VMR)** afin qu'elles puissent mener de front leurs efforts en faveur des transports ferroviaires régionaux et leur implication dans les Serm.

La commission alerte par ailleurs sur la nécessité de **consolider la trajectoire d'investissement** de VNF en faveur du **réseau fluvial** et de respecter les **engagements** pris dans le COP s'agissant de la **stabilisation de ses ETP**. Elle estime impératif de **soutenir la transition écologique des ports maritimes**, conformément aux ambitions inscrites dans la **Stratégie nationale portuaire (SNP)**. Enfin, si elle ne conteste pas la nécessité d'associer les **armateurs français** à l'effort de redressement des finances publiques, elle veillera à ce que cela ne fragilise pas gravement leur **compétitivité**.



1. FINANCEMENTS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : METTRE UN TERME À LA FUITE DES RECETTES

A. LES TRANSPORTS SONT PRIS DANS LE CISEAU DE LA HAUSSE DE LA PRESSION FISCALE ET DE LA BAISSÉ DE L'AFFECTATION DES RECETTES



Baisse des recettes de l'ATITF entre le PLF pour 2024 et le PLF pour 2025

Le financement par l'État des investissements en faveur des infrastructures de transport a lieu par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France). Cet acteur est lui-même financé par l'affectation de recettes fiscales et des crédits issus du plan de relance. Or, ses recettes sont en baisse. L'agence a en effet subi une diminution de près de 400 millions d'euros de fiscalité affectée en cours d'année par rapport à ce qui était prévu en loi de finances pour 2024. Ses ressources totales s'estiment donc, pour 2024, à près de 4,3 milliards d'euros, alors que leur montant initialement prévu était de plus de 4,6 milliards d'euros.

Pour 2025, les montants de recettes affectées à l'AFIT France et des crédits budgétaires de l'agence sont évalués à 3,7 milliards d'euros. Certaines de ces recettes sont en outre incertaines, l'ATITF étant en effet la dernière attributaire des amendes radars. Cet affaïssement des moyens de l'ATITF s'explique principalement par une chute d'un ordre de grandeur de 700 millions d'euros du montant de TICPE affecté à l'agence pour 2025 par rapport à 2024. Or, cette recette est assise en grande partie sur le secteur des transports. Cette désaffectation constitue donc une fuite des impôts payés par ce secteur vers le budget général de l'État.

La commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis visant à limiter la diminution du montant de TICPE affecté à l'AFIT France en 2025 prévue par le projet de loi de finances, en divisant par deux cette baisse, par rapport au niveau qui figurait en loi de finances initiale pour 2024¹.



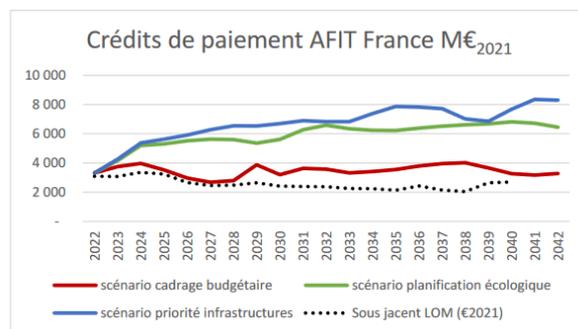
Or, dans le même temps, le secteur des transports devrait subir une hausse marquée de la fiscalité, notamment à travers la contribution exceptionnelle sur les bénéficiaires des grandes entreprises, mais également la contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime ainsi que la hausse souhaitée par le Gouvernement du tarif de solidarité sur les billets d'avion.

Ces nouvelles taxes ne seront malheureusement pas affectées au financement des transports, alors qu'elles sont directement assises sur ce dernier. Ainsi, alors qu'une fraction de tarif de solidarité est aujourd'hui affectée à l'AFIT France, il est prévu que le produit de sa hausse éventuelle bénéficie uniquement au budget général de l'État.

Pour la commission, ce mouvement de ciseau, entre hausse de la pression fiscale et désaffectation des recettes, est, à long terme, contradictoire avec la nécessité d'assurer le report modal et la décarbonation des mobilités. Si on peut admettre que 2025 puisse faire figure « d'année blanche » compte tenu du contexte budgétaire contraint, elle doit rester une exception. La trajectoire de financement actuelle de l'AFIT France s'inscrit en effet pour l'instant dans le scénario de « cadrage budgétaire » décrit par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI)², et non dans le scénario de « planification écologique », qui est pourtant la feuille de route du Gouvernement en la matière.

¹ La commission a également adopté un amendement tendant à allouer dès 2024 aux communes et groupements de communes exerçant la compétence voirie une fraction égale à un douzième du produit prévisionnel de cette taxe, qui est affectée intégralement à l'AFIT France. Cela devait représenter environ 50 millions d'euros.

² [COI. Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition](#)



Source : Conseil d'orientation des infrastructures (COI)

La **conférence nationale sur le financement des mobilités** annoncée par le ministre chargé des transports pour 2025 doit permettre de dégager de **nouvelles recettes** affectées en faveur des infrastructures de transport. Les recettes issues du **marché carbone européen (SEQUE-UE)** assises notamment sur le secteur des transports et, à plus long terme, une part du produit des **péages autoroutiers** à la fin des concessions d'autoroutes en cours, pourraient ainsi être fléchées pour les transports.

Cette conférence devra permettre de préciser **l'origine, la ventilation et le rythme d'engagement des 100 milliards d'euros de crédits** du « **Plan de nouvelle donne ferroviaire** » présenté par Elisabeth Borne, alors Première ministre, en février 2023.

B. LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM), AUX FINANCES EXSANGUES, N'ONT PAS LES MOYENS DE DÉPLOYER LES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS



Les AOM, qui assurent le **financement des transports du quotidien et des transports régionaux**, n'ont actuellement **pas les moyens de faire face au mur d'investissements** nécessaires pour déployer les **services express régionaux métropolitains (Serm)**. La loi relative aux Serm¹, adoptée définitivement en décembre 2023, a en effet créé un **cadre juridique** pour assurer le **développement des transports du quotidien en région**.

D'ailleurs, au cours de son examen, la commission n'avait pas manqué de s'inquiéter de **l'absence de garantie sur le financement de leurs dépenses d'investissement et de fonctionnement**. C'est la raison pour laquelle elle a introduit dans le texte le principe de l'organisation d'une **conférence nationale de financement sur les Serm**, qui se fait attendre. La commission estime donc **impératif de tenir au plus vite cette conférence, qui aurait dû avoir lieu avant le 30 juin 2024**.

Les **régions**, qui sont AOM pour les **transports ferroviaires régionaux conventionnés**, seront particulièrement impliquées dans ces projets. Or, comme l'a rappelé Régions de France au rapporteur, elles ne **disposent d'aucune ressource dédiée** pour exercer leur **compétence mobilité**, réalisée sur leur dotation générale de fonctionnement.

Face à ce constat, la commission a adopté **deux amendements** du rapporteur pour avis afin :

- **d'augmenter le taux plafond de versement mobilité (VM) de 0,2 point** à destination des **AOM** qui ont obtenu la **labellisation d'un projet de Serm** ;
- **de créer une part régionale de VM à hauteur de 0,2 point** pour permettre aux régions de participer au **financement des Serm** et faire face à la **hausse des péages ferroviaires**.

Ces deux évolutions seront conditionnées à une **implication plus étroite des organisations des employeurs** dans la **politique des mobilités des AOM**. Elles ne seront applicables qu'aux **entreprises de plus de 50 salariés**².

¹ Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

² La commission a également adopté un amendement visant à assouplir les conditions requises pour lever le VM, au profit des AOM situées en zone peu dense en leur permettant 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.

Pour le rapporteur, ces évolutions participent également d'une logique d'**équité territoriale**, puisque les **AOM d'Île-de-France** ont obtenu de pouvoir augmenter le taux de VM perçu afin d'assurer le financement du **Grand-Paris-Express**.

Suivant la proposition de son rapporteur pour avis, la commission a également adopté un amendement afin de **prolonger la possibilité pour les employeurs de financer jusqu'à 75 % au lieu de 50 % les abonnements de transport de leurs salariés**.

2. TRANSPORT FERROVIAIRE : NE PAS TOMBER DANS LE PIÈGE DE LA PAUPÉRISATION DU RÉSEAU

A. RÉSEAU FERROVIAIRE : MAINTENIR L'EFFORT DEVANT L'AMPLEUR DE LA TÂCHE

Les investissements en faveur du réseau ferroviaire ont pour objectif d'assurer sa **régénération**, sa **modernisation** et son **développement**.

Or, après un effort de 3,201 milliards d'euros en 2024, le réseau devrait bénéficier de financements pour sa **régénération** et sa **modernisation** à hauteur de **3,323 milliards d'euros en 2025**. Ces montants sont assurés pour moitié (1,561 milliard d'euros) par le **fonds de concours versé par SNCF Voyageurs à SNCF Réseau**.



Il existe aujourd'hui un **consensus** sur le fait qu'environ 1,5 milliard d'euros supplémentaires sont **nécessaires a minima** pour **régénérer** et **moderniser** le réseau. L'insuffisance des financements destinés au réseau devrait mener au **report de projets nouveaux de régénération et de modernisation** qui auraient pu favoriser une hausse de la part modale du transport ferroviaire. Les

investissements en faveur de la régénération du réseau ne permettront pas, en effet, de **renverser** le processus de **vieillesse du réseau**.

Le **niveau actuel des investissements** en faveur de la **modernisation du réseau**, notamment pour déployer le **système de gestion du trafic européen (dit ERTMS) et de la commande centralisée du réseau (CCR)**, est en particulier **inquiétant**. Sans financements nouveaux, SNCF Réseau n'achèvera la mise en place de la **CCR** qu'en **2070**, alors qu'elle dispose de **capacités industrielles** pour **accélérer le rythme** de déploiement en cas d'abondement financier suffisant.

L'Autorité de régulation des transports (ART) a partagé ce constat avec le rapporteur pour avis que « *les **moyens** actuellement envisagés dans le PLF 2025 restent **insuffisants** pour **mettre un terme au vieillissement et à la baisse de performance du réseau** en comparaison de nos voisins européens* ». La **révision du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État** pourrait être l'occasion de **définir une nouvelle trajectoire d'investissements en faveur du réseau**, rompant avec le **scénario actuel** qui, en l'état, va conduire à un **vieillesse du réseau** entraînant une **baisse de performance** et une **chute du trafic** incompatibles avec l'objectif d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire. Dans le cas contraire, comme l'a mis en avant le régulateur, le gestionnaire d'infrastructure entrerait dans une **spirale négative de paupérisation**, liée à la diminution du trafic et donc de ses recettes.

Alors que les péages ferroviaires, déjà les plus élevés d'Europe, ne pourront représenter qu'une partie des moyens du gestionnaire d'infrastructure, dégager de **nouvelles recettes** en faveur du **réseau** est un **impératif**.

B. SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES : NE PAS RATER LE VIRAGE DU REPORT MODAL

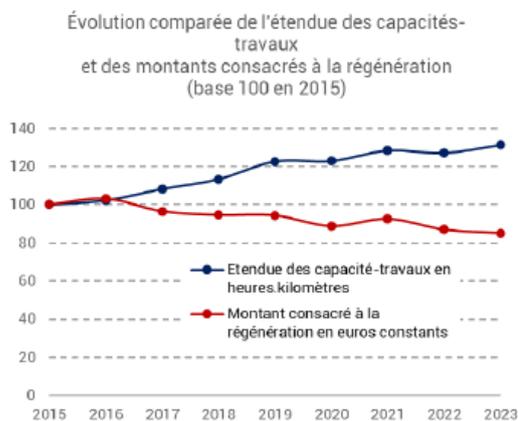
1. Transport ferroviaire de voyageurs : la hausse des péages poursuit inlassablement son emballement

Le **trafic ferroviaire de voyageurs** poursuit sa **croissance**. Selon les données transmises par SNCF Voyageurs au rapporteur pour avis, à la fin du mois de septembre 2024, par rapport

à la même époque de l'année 2023, on observe une **hausse de 5 % du trafic TGV** et de **11 % du trafic TER** (+9,3 % en neutralisant les effets des mouvements sociaux de 2023).



Cependant, la **programmation des travaux ralentit ce mouvement**. En effet, comme l'a indiqué l'ART¹, entre 2015 et 2023, le **nombre d'heures dédiées aux travaux sur une année sur le réseau ferré national a augmenté de 31 %** alors que les **moyens consacrés à la régénération du réseau ont diminué en euros constants** sur cette même période. SNCF Réseau a en effet tendance à programmer ses **travaux au meilleur coût** pour le **gestionnaire d'infrastructure**, et n'est pas incité à prendre en compte les effets sur les entreprises ferroviaires.



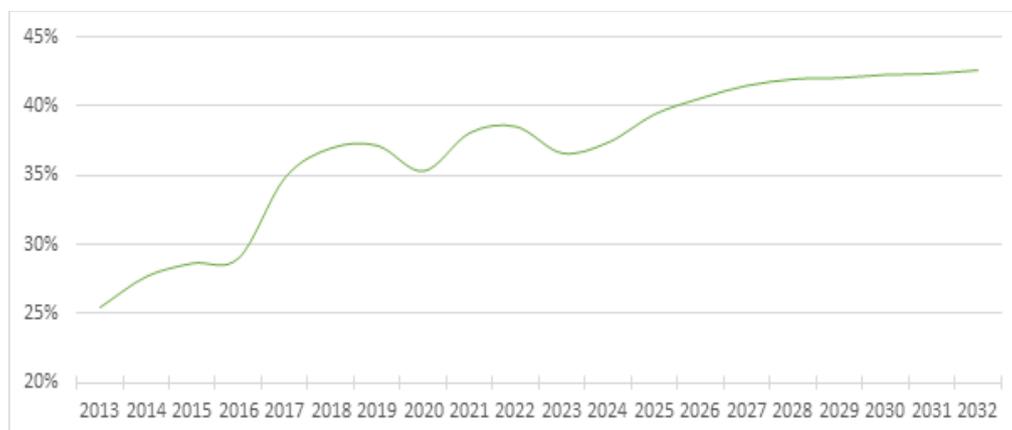
Source : ART



Les **entreprises de transport ferroviaire** subissent une **augmentation des péages ferroviaires** versés au gestionnaire d'infrastructure. Les **redevances versées à SNCF Réseau** devraient ainsi augmenter de **6 %** (+1,7 % correspondant à l'inflation prévisionnelle pour 2025, +4,3 % correspondant au terme fixe visant à accélérer la couverture des coûts de SNCF Réseau) entre 2024 et 2025 pour le transport ferroviaire conventionné. Pour le TGV, cette hausse est de 2,5 %.

Ces hausses prévues en 2025 s'inscrivent dans une **dynamique durable**, de plus d'une décennie, qui devrait, en l'état actuel du droit, se poursuivre. La France est ainsi le pays avec le **niveau de péages ferroviaires le plus élevé d'Europe**. Aujourd'hui, les péages représentent près de **40 % d'exploitation du TGV**. Régions de France a même estimé que ces péages représentaient environ **86 % du prix payé par un voyageur pour un billet de TER en 2022**.

Part des péages dans les coûts d'exploitation d'un TGV exploité par SNCF Voyageur



Source : SNCF Voyageurs



Cette augmentation du niveau des péages **ralentit** le processus de **report modal** vers le transport ferré, **limite** la capacité des **régions à augmenter leur offre de service** et **fragilise l'ouverture à la concurrence du secteur** alors que la **demande**, en hausse, n'est **pas pleinement satisfaite** par l'**offre ferroviaire** actuelle. La commission réitère donc son constat sur la nécessité d'affecter de **nouveaux moyens de financement du réseau**, qui ne **peut être porté uniquement par les opérateurs ferroviaires**.

¹ Avis n° 2024-009 du 1^{er} février 2024 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 modifié et 2025

Comme l'a indiqué l'Association française du rail au rapporteur pour avis, « **cette tarification élevée représente un frein réel au développement de nouveaux services et plus généralement au développement du ferroviaire. L'augmentation des coûts d'accès impacte directement la rentabilité et la compétitivité des services, rendant l'ouverture à la concurrence plus difficile** ».

En outre, plusieurs régions ont lancé concomitamment des **appels d'offres pour exploiter des lignes de transport express régional (TER)**. Si ce mouvement devrait permettre de favoriser l'intensité concurrentielle du secteur, les nouveaux entrants risquent de ne pas être capables de répondre simultanément à un grand nombre d'appels d'offres.

Selon SNCF Voyageurs, ce **processus d'ouverture à la concurrence « remet en cause la péréquation économique entre dessertes rentables et déficitaires qui permettait jusqu'à présent à TGV d'irriguer le territoire »**, car les nouveaux entrants se positionnent sur les marchés à haut potentiel.

Pour la commission, les moyens qui permettraient d'**éviter une dégradation du service sur les lignes les moins rentables doivent être étudiés** :

- une **modulation des péages ferroviaires** en fonction de la rentabilité des sillons ;
- l'**attribution de sillons par lots** comprenant des dessertes plus ou moins rentables.

Enfin, l'**ouverture à la concurrence du transport ferroviaire** est supervisée par un **régulateur indépendant, l'Autorité de régulation des transports (ART)**. Or, l'insuffisance de sa dotation de fonctionnement, qui est de **15 millions d'euros**, pourrait l'**empêcher d'assumer convenablement l'ensemble de ses missions**. Le rapporteur pour avis alerte le **Gouvernement** sur cette situation regrettable.

2. Fret ferroviaire : relancer une filière marquée une conjoncture difficile

L'année 2023 a été marquée par des **difficultés conjoncturelles prononcées** (grèves liées à la réforme des retraites, effondrement du tunnel de la Maurienne), une **chute de 17 % du trafic** (en tonnes par km) et une forme de **report modal inversé** vers le transport routier. L'année 2024 devrait cependant amorcer un début de **retour à la normale** pour le **fret ferroviaire**, qui pourrait retrouver en 2025 son niveau de 2022. L'**atteinte de l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire** introduit par la [loi « Climat et résilience »](#) du 22 août 2021 d'ici 2030 n'est cependant **pas encore en vue**.

Toutefois, la filière doit faire face à des **problèmes structurels**, notamment la **qualité et la fiabilité du réseau** et la **hausse du coût de l'énergie**. Le rapporteur pour avis appelle donc à la vigilance sur l'**impact des interruptions de trafic consécutives aux travaux sur le réseau**, qui doit être **limité** pour les trains de fret.



La **commission** accueille avec **satisfaction** le passage de l'**aide à l'exploitation des services de wagons isolés** de 70 millions d'euros en 2024 à **100 millions d'euros en 2025**. Cependant, elle regrette que cette hausse ait été pour partie faite au **détriment de l'aide au démarrage de nouveaux services**, dont le montant diminue de 16 millions d'euros en 2025.

La **commission** ne peut que **prendre acte** du **déploiement du plan de discontinuité de fret SNCF**, qui a amené, d'une part, le transfert de certains flux de Fret SNCF vers d'autres entreprises ferroviaires et, d'autre part, à la scission de l'entreprise en deux entités, Hexafret pour le transport de marchandises, et Technis pour la maintenance des locomotives. Cette solution était la « **moins mauvaise** » sur ce dossier, compte tenu du **risque de faillite de l'entreprise** dans l'hypothèse d'une absence d'accord avec la Commission européenne.

3. TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME : DES DÉFIS À RELEVER DANS UN CONTEXTE DE CONTRAINTE BUDGÉTAIRE

A. LE TRANSPORT FLUVIAL CONFRONTÉ AUX EXIGENCES DU VERDISSEMENT ET DE LA MODERNISATION DU RÉSEAU

- Au cours de l'été 2024, les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris ont mis en valeur le **fort potentiel environnemental du transport fluvial, notamment grâce au recours à la voie d'eau pendant les chantiers olympiques**. 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, démarche qui nécessite de lourds moyens financiers.



Nombre de camions dont la circulation a été évitée pour les chantiers olympiques grâce à la voie d'eau

La commission sera donc attentive au respect de cette ambition dans le cadre de la **stratégie nationale fluviale**, annoncée pour le début de l'année 2025, et dont François Durovray, ministre délégué en charge des transports, a récemment rappelé les enjeux : « *Nous avons cinq ans pour construire le transport fluvial du XXI^{ème} siècle, consolider la filière fluviale et notre pavillon national, opérer la bascule de la décarbonation des transports et appuyer la réindustrialisation verte du pays* »¹.

- La **dégradation et le vieillissement du réseau géré par Voies navigables de France (VNF)** sont un autre enjeu majeur de l'avenir du secteur fluvial. Outre ses investissements en faveur de l'entretien, de la régénération mais aussi du développement du réseau, VNF conduit un **ambitieux programme de modernisation** qui passe par l'automatisation des ouvrages et leur télé-conduite.



Dans la continuité de la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** de 2019, la signature du **contrat d'objectifs et de performance (COP)** de VNF en 2021 avait permis de revaloriser la trajectoire d'investissements en faveur du réseau fluvial.

Le contexte budgétaire contraint risque toutefois de fragiliser cette trajectoire : le PLF pour 2025 prévoit une baisse significative des **fonds de concours** de l'ATITF France dédiés à l'entretien et au développement des infrastructures fluviales et, selon VNF, les cofinancements prévus dans le cadre des **CPER 2021-2027** en cours de signature pourraient s'avérer inférieurs aux besoins. La **conférence nationale sur le financement des mobilités**, annoncée pour 2025, devra donc s'emparer de cette question décisive.

Le **plafond d'emplois de VNF est un autre point de vigilance de la commission**, qui en avait salué l'année dernière la stabilisation pour trois années (2023-2026), inscrite dans le COP lors de sa révision en décembre 2023.

Cette pause intervient après plusieurs années de réductions d'effectifs sévères (- 15 % en dix ans). Bienvenue pour aider VNF à mener de front ses différentes missions, elle est également nécessaire pour le climat social de l'établissement. **Une remise en cause de cette mesure pourrait compromettre la capacité de VNF à mener à bien tous les projets dans lesquels l'opérateur est engagé.**

B. DEUX ENJEUX MAJEURS POUR L'AVENIR DES PORTS : LA RECONQUÊTE DE PARTS DE MARCHÉ ET LA DÉCARBONATION

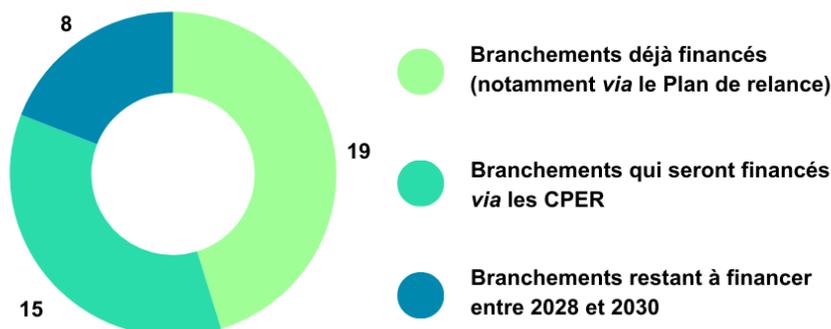
- La **reconquête de parts de marché sur le fret pour les grands ports maritimes** figure à juste titre parmi les priorités de la **stratégie nationale portuaire (SNP)**. La récente décision de grands armateurs de ne plus desservir Marseille et Le Havre avec leurs porte-conteneurs géants à compter de février 2025 soulève donc des inquiétudes.
- **L'accélération de la transition écologique des ports**, autre priorité de la SNP, suppose notamment de consacrer des moyens significatifs à l'installation de **bornes**

¹ Discours du ministre lors de l'assemblée générale de E2F, octobre 2024.

électriques pour les navires à quai. L'atteinte des objectifs fixés par le règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Afir) en dépend.

Déploiement d'infrastructures de branchement à quai dans les GPM dans le cadre du règlement AFIR

Sur les 42 branchements à réaliser d'ici 2030 dans 5 GPM (Marseille, Haropa, Dunkerque, Bordeaux et Nantes)



La commission veillera donc rigoureusement à la prise en compte des questions relatives à la compétitivité et à la décarbonation des ports maritimes français lors de la **conférence nationale sur le financement des mobilités** programmée au début de 2025. Pour relever ces deux défis, le renforcement des ports dans leur dimension logistique et le développement des modes massifiés dans les acheminements portuaires devront notamment être abordés.

C. TRANSPORT MARITIME : L'INDISPENSABLE PROTECTION DU PAVILLON FRANÇAIS

• L'effort de redressement des comptes publics conduit à **restreindre les dispositifs d'allègement de cotisations sociales** destinés à tirer les conséquences, sur l'emploi, de l'exposition des entreprises de transport maritime à une **concurrence internationale particulièrement vive** :



- l'**exonération de charges patronales sera recentrée sur les navires de transport de passagers**, comme le prévoit l'article 7 du PLFSS 2025 ;
- la prise en charge de **cotisations salariales** dans le cadre du **soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM)** s'interrompra à la fin de 2024, conformément au calendrier établi en 2022.

Ces mesures interrogent à deux titres :

- elles interviennent alors que le transport maritime est confronté à de fortes **pressions sur les coûts**, en lien avec le **poids financier de la décarbonation du secteur**. Selon Armateurs de France, entendu par le rapporteur pour avis, l'équipement d'un navire de croisière ou d'un ferry avec un dispositif de raccordement électrique coûterait 1 M€ à 1,5 M€ ;
 - elles pourraient fragiliser la compétitivité du pavillon français dans les secteurs des **câbliers**, dont l'importance est majeure en termes de souveraineté, et des **énergies marines renouvelables (ENR)**, marché émergent et prometteur sur lequel le pavillon français doit être encouragé.
- Sur le **plan fiscal**, l'article 12 du PLF institue une **contribution exceptionnelle** dont seront redevables, au cours de deux exercices, les entreprises de transport maritime qui bénéficient du régime de taxation au tonnage, sous réserve d'un seuil élevé de chiffre d'affaires (1 Md€) défini par l'article 12 flèche, de fait, le groupe CMA-CGM, **fleuron français** du secteur.

La commission tient à souligner que si la participation des entreprises de transport maritime à l'effort de redressement des comptes publics n'est pas discutable, cette contribution doit rester exceptionnelle.

Elle constate que la taxe au tonnage, mise en place en 2003 pour que les armateurs français relèvent du même régime fiscal que 86 % de la flotte mondiale, a fait l'objet dans le débat public au cours des derniers mois de propositions contestables, dont l'application serait de nature à compromettre gravement leur compétitivité.

L'effort exceptionnel demandé aux entreprises en 2025 et 2026 ne saurait être le prétexte à une remise en cause de la taxe au tonnage, nécessaire à la défense du pavillon français compte tenu de la forte concurrence internationale qui caractérise le marché du transport maritime.

POUR EN SAVOIR +

- [Dossier législatif de la proposition de loi n° 749 \(2022-2023\) relative aux services express régionaux métropolitains](#)
- [Audition de M. Thierry Guimbaud, candidat proposé par le Président de la République aux fonctions de président de l'Autorité de régulation des transports](#)



Jean-François Longeot

Président

Sénateur du Doubs
(Union Centriste)



Philippe TABAROT

Rapporteur

Sénateur des
Alpes-Maritimes
(Les Républicains)

[Commission de l'aménagement
du territoire et du développement
durable](#)

Téléphone : 01.42.34.23.20

