



...le projet de loi de finances pour 2023 – Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

AVIS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

« LE DÉFI DE LA DÉCARBONATION DANS UN CONTEXTE INATTENDU DE REBOND DU TRAFIC AÉRIEN EN 2022 »

Réunie le 9 novembre 2022, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant **sa rapporteure, Évelyne Perrot**, a émis un **avis favorable** aux crédits relatifs aux **transports aériens** inscrits au **projet de loi de finances pour 2023 (PLF 2023)**, sous réserve de l'adoption d'un **amendement** en faveur de la lutte contre les nuisances sonores aériennes.

Sortie progressive de la pandémie liée à la COVID-19, conflit en Ukraine : cet exercice budgétaire, pour le secteur aérien comme pour les autres modes de transport, intervient dans un contexte singulier alors même que ce secteur qui connaît un rebond inattendu en 2022 doit, dans le même temps, se décarboner. Tel est le constat de la commission.

Les attentes exprimées d'un **partage équitable de l'effort de décarbonation** justifient des mesures fiscales comme cette année l'alignement sur la taxation des essences routières. **Les mesures de régulation européennes en cours d'élaboration (paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ; « Fit for 55 »)** contribueront, en parallèle, à renforcer la **régulation environnementale du secteur.**

La commission, suivant la rapporteure, a mis en avant **deux points positifs** :

- un recours limité à l'emprunt du budget annexe permettant d'envisager, dès 2023, une **trajectoire de désendettement**, ramenant la dette nette à 1,1 milliard d'euros en 2027 ;
- la poursuite de l'effort de l'État en faveur du désenclavement des territoires avec le financement - en hausse - de la douzaine de liaisons d'aménagement du territoire (LAT).

La lutte contre les nuisances sonores aériennes, qui préoccupent un grand nombre de riverains, a enfin constitué un point de vigilance particulier pour la commission, justifiant l'adoption d'un amendement.

1. LA REPRISE DU TRAFIC EN 2022, UNE POSSIBLE TRAJECTOIRE DE CONSOLIDATION BUDGÉTAIRE



A. L'AMORCE D'UNE TRAJECTOIRE DE DÉSENDETTEMENT DU BUDGET ANNEXE

En apparence, les dépenses du budget annexe affichent une augmentation de 4,5 % par rapport à la loi de finances pour 2022. Mais, après mesure de périmètre liée au remboursement d'emprunt, les crédits du BACEA sont en diminution de plus de 10 % d'une année sur l'autre et retrouvent leur niveau de 2019.

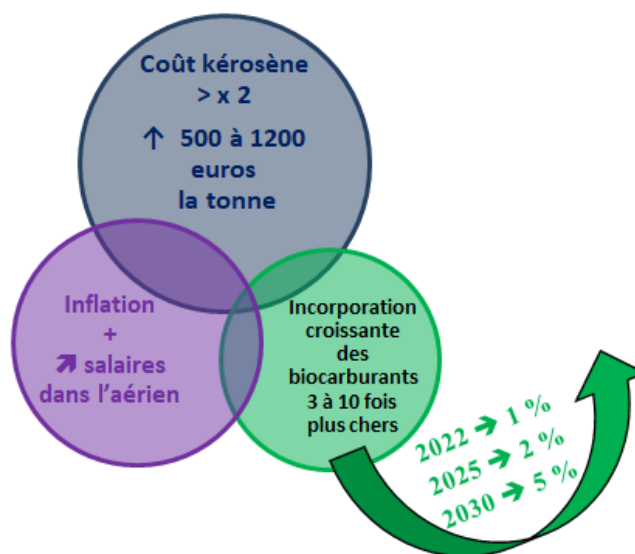
Point positif : après l'effondrement du trafic et, donc, des recettes du BACEA, le rebond de 2022, qui a dépassé les prévisions, devrait, sauf nouvel imprévu, permettre d'engager une **nouvelle phase de désendettement progressif** en 2023, qui se prolongerait au moins jusqu'en 2027.

B. DES PERSPECTIVES OPTIMISTES FRAGILES

La prévision budgétaire optimiste du Gouvernement fondée sur un retour du trafic en 2023 à 97 % du niveau de 2019 peut néanmoins être tempérée par deux facteurs :

- des prévisions de reprise du trafic, notamment pendant la saison hiver 2022-2023 et la saison été 2023 qui restent incertaines, sans compter l'absence de prise en compte de nouveaux chocs exogènes imprévus ;
- le comportement **des voyageurs face à l'augmentation du prix des billets**, 2022 n'étant peut-être pas une année représentative d'une tendance structurelle, les déplacements en transport aérien ayant retrouvé atteint un niveau important grâce à un effet de rattrapage lié au désir de voyager à nouveau après deux années de pandémie.

Augmentation du prix des billets : principaux facteurs



2. PLUSIEURS LEVIERS DE DÉCARBONATION IDENTIFIÉS

A. LES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION : MIEUX PARTAGER L'EFFORT DE DÉCARBONATION

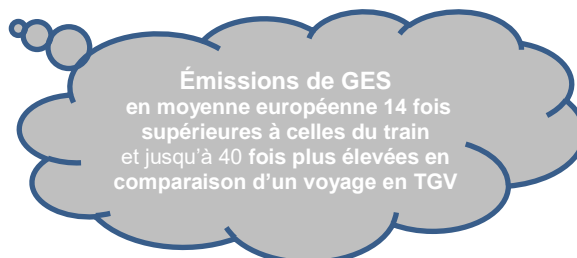
Les émissions CO₂ et non-CO₂ du transport aérien doivent donner lieu à un partage plus responsable de l'effort de décarbonation.

Le **débat sur le transport non commercial** qui englobe les flottes d'affaires (« jets privés »), les ULM et les avions de loisirs reflète cette exigence nouvelle : ce mode de transport représente en effet globalement peu d'émissions - quelques pour cent des rejets de l'aviation - mais, qui sont pour des raisons d'équité de moins en moins bien acceptées. **L'alignement des taxes applicables à l'essence d'aviation et aux carburéacteurs** sur la taxation des essences routières (article 8 *quater* du PLF pour 2023) est une réponse à cette préoccupation.

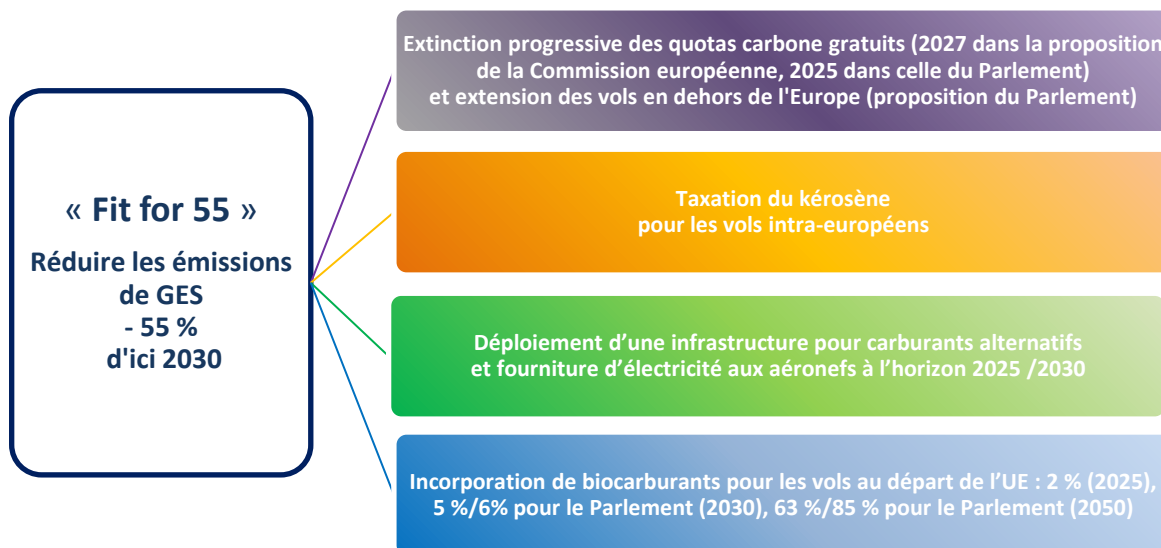
Cette mesure s'ajoute à l'**obligation de transparence accrue** imposée par la loi « Climat et résilience » d'août 2021 aux entreprises qui doivent notamment mentionner dans leur déclaration annuelle de performance extra-financière (art. L. 225-102-1 du code de commerce) les conséquences sur le changement climatique de leur activité et de l'usage des biens et services qu'elles produisent, dont les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées à leurs activités de transport amont ainsi que le plan d'action visant à réduire ces émissions.

B. UNE RÉGLEMENTATION ET DES PRATIQUES FAVORABLES AU VERDISSEMENT

Le nouveau cadre réglementaire européen toujours en cours d'élaboration le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ; « Fit for 55 » va entraîner **des mutations profondes** pour le **secteur aérien**. Les positions exprimées par le Parlement européen, plus ambitieuses que celles de la Commission européenne et du Conseil, pourraient même renforcer ce « paquet » : les équilibres finaux seront connus au terme de négociations engagées entre les trois institutions (trilogue) d'ici à la fin de l'année 2022.



• Les orientations préconisées par le Parlement européen correspondent à plusieurs propositions de la commission formulées dans le rapport d'information sur la réforme du marché carbone européen¹ (Cf. proposition visant à renforcer la régulation environnementale des trajets aériens internationaux pour compléter le mécanisme CORSIA) et la résolution sénatoriale sur le « Fit for 55 »² (Cf. proposition visant à affiner les délais dans la mise en œuvre de l'obligation d'incorporation de biocarburants).



Pour les compagnies aériennes entendues par la rapporteure, l'incorporation de carburants durables constitue une **nouvelle donne** à prendre en compte et, en ce sens, un **vrai défi**, alors même qu'en pratique, il est actuellement difficile de se procurer des biocarburants. 200 millions d'euros de crédits sont alloués à des appels à projets pour faire évoluer cette situation, ce qui mérite d'être salué. La France a pris un certain retard par rapport aux Pays-Bas qui distribuent et exportent vers la France des biocarburants aux normes européennes (sans recours à la biomasse destinée à l'alimentation).

L'**électrification de l'aviation** qui se limite aux petits appareils n'offre pas d'alternative véritable, à grande échelle. De même, le rayon d'action de l'**avion à hydrogène** sera limité aux vols moyens courriers, soit environ 4 000 km avec 200 personnes et des réservoirs quatre fois plus volumineux que sur les appareils à kérosène. **Pour les vols**

¹ Voir le [rapport d'information](#).

² Voir la [Résolution du Sénat](#).

intercontinentaux, il n'y a pas d'alternative aux carburants durables, même à l'horizon 2050.

Les **aéroports** sont également des acteurs prenant une part active à l'effort de décarbonation. **À court terme, les opérations au sol** tendent vers l'objectif de « **zéro émission** ». Les aéroports se transforment par ailleurs en véritables **centres de production et de distribution d'énergie renouvelable**.

Le projet de loi d'accélération des énergies renouvelables (ENR) adopté par le Sénat le 4 novembre dernier permettra d'accompagner ce mouvement. Le déploiement des panneaux solaires sur les grandes surfaces devrait leur permettre de produire de l'hydrogène vert sous forme gazeuse pour les engins au sol et de l'hydrogène liquide pour les futurs avions à hydrogène dont la mise en service est annoncée pour 2035.

Enfin, la mise en œuvre, au niveau communautaire, d'ici à 2025, des « **espaces aériens en cheminement libre** » se traduira par des réductions progressives de longueur des plans de vol déposés dans le plan horizontal, facteur de réduction de la distance effectivement parcourue et, en conséquence, de la consommation en carburants.

C. DES LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE INDISPENSABLES À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Les **Lignes d'aménagement du territoire (LAT)** jouent un **rôle essentiel** pour maintenir la **cohésion des territoires**, tout particulièrement lorsqu'aucune alternative ferroviaire ne peut les remplacer. On ne peut donc que se réjouir de l'augmentation de la contribution de la **douzaine de lignes financées** (26 millions d'euros prévus pour 2023 contre 21 millions d'euros l'an dernier), dans un contexte de retour progressif au trafic d'avant la pandémie d'une part, de renchérissement des carburants d'autre part.

D. LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES, TOUJOURS D'ACTUALITÉ

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) entendue par la rapporteure a relayé les difficultés de certains riverains confrontés, dans leur quotidien, aux nuisances sonores.

Depuis la crise sanitaire, la diminution du trafic aérien n'a pas pour autant réduit la perception des nuisances sonores, notamment du fait du développement du télétravail et des trajectoires de « descentes continues ». De trop nombreux dossiers d'insonorisation restent en attente, ce qui rend nécessaire de compenser les pertes de taxe sur les nuisances sonores aériennes qui financent les travaux dédiés à la lutte contre le bruit. C'est pourquoi la commission a adopté un amendement en ce sens, à hauteur de 67 millions d'euros.

POUR EN SAVOIR +

- Consulter le dossier législatif : <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2022.html>



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



Évelyne Perrot
Rapporteure
Sénatrice de l'Aube
(Union Centriste)

COMMISSION
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

☎ 01 42 34 23 20

Consulter le dossier législatif :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2023.html>





...le projet de loi de finances pour 2023 – Missions « Écologie, développement et mobilité durables » et « Plan de relance »

AVIS TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

« BUDGET 2023 : UNE HAUSSE EN TROMPE-L'ŒIL »

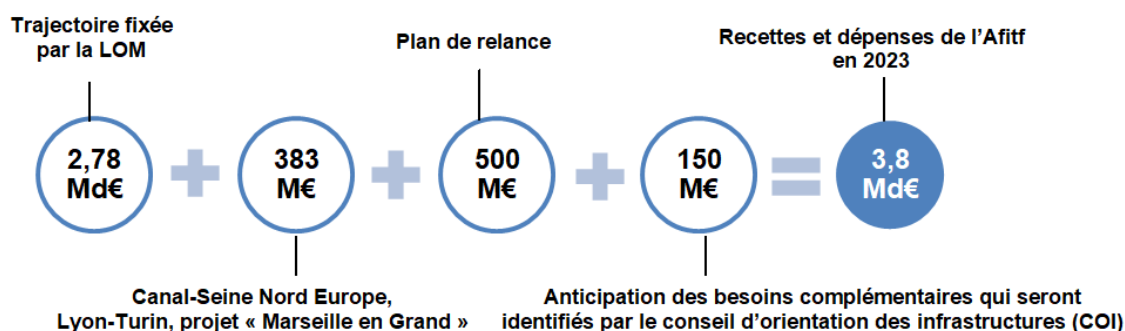
Réunie le 23 novembre 2022, la **commission de l'aménagement du territoire et du développement durable** a, sur la proposition de son rapporteur **Philippe Tabarot**, émis, à l'unanimité, un **avis de sagesse**, sur les crédits relatifs aux **transports ferroviaires, fluviaux et maritimes** inscrits dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2023, sous le bénéfice de **l'adoption de 10 amendements** visant à :

- **soutenir les autorités organisatrices des mobilités** face à l'explosion des coûts et pour une période de deux ans par **une diminution du taux de TVA sur les transports de voyageurs du quotidien** ;
- mettre en cohérence **les moyens consacrés à la régénération du réseau ferré** avec nos **ambitions de développement** de la part modale du transport ferroviaire ;
- donner à l'**Autorité de régulation des transports** la capacité d'**exercer pleinement ses missions en toute indépendance** dans des conditions budgétaires acceptables ;
- garantir à **Voies navigables de France** les **effectifs nécessaires** à l'**accomplissement** de ses missions ;
- **soutenir la compétitivité des entreprises fluviales** et le **renouvellement de leur flotte** ;
- **encourager la décarbonation du transport maritime** et **soutenir sa compétitivité**.

1. L'AFITF FACE À UN PARADOXE : UNE HAUSSE INÉGALÉE DES RECETTES, MAIS UN MODÈLE DE FINANCEMENT À BOUT DE SOUFFLE

A. UNE HAUSSE SUBSTANTIELLE DES RECETTES DE L'AFITF

Le PLF pour 2023 prévoit, pour l'année à venir, **un montant de recettes et de dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) de 3,8 milliards d'euros (Md€)** contre 3,5 Md€ prévus en 2022, **du jamais vu pour l'agence**. Cette enveloppe correspond au montant prévu par la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** auxquels s'ajoutent notamment des crédits pour financer des projets déployés depuis la LOM.



Source : Afitf

Si le rapporteur salue cette **augmentation des moyens alloués aux infrastructures de transports**, il relève que, dans les faits, **les crédits supplémentaires sont parfois sous-exécutés**. Ainsi, sur les 830 M€ censés être affectés à l'Afitf dans le cadre du **plan de relance**, **210 M€ n'ont pas été versés**. En outre, **l'augmentation des prix de l'énergie et des matériaux** risque d'entamer sérieusement sa capacité d'investissement.

B. UN MODÈLE DE FINANCEMENT À SÉCURISER À BRÈVE ÉCHÉANCE

Après deux années d'importantes pertes de recettes induites par la crise sanitaire, le rapporteur s'interroge sur la pérennité du modèle de financement de l'Afiff. Alors que l'agence concourt au financement de projets d'infrastructures d'ampleur s'inscrivant dans le temps long, plusieurs de ses recettes sont de nature incertaine.

- n'a pas pu être perçue en 2020 ni en 2021
- sur les 157 M€ attendus en 2022, seuls 61,9 M€ avaient été perçus fin octobre 2022

Contribution du secteur aérien

- l'Afiff est la dernière bénéficiaire par ordre de priorité, du produit des amendes radar
- facteur d'incertitude car les montants ne sont connus que très tardivement dans l'année et ne sont versés qu'en décembre

Amendes radar

- les sociétés concessionnaires d'autoroutes contestent ce versement. Il n'a pas été versé à l'Afiff en 2021 ni en 2022 (ce qui représente 120 M€)

Contribution volontaire exceptionnelle

Source : Afiff

Pour le rapporteur, l'exercice consistant, année après année, à compenser les manques de recettes de l'Afiff par des collectifs budgétaires place cette dernière dans une situation délicate. Sécuriser la trajectoire de financement de l'agence est impératif et, dans les mois à venir, la révision de la trajectoire de la LOM et les travaux du COI seront des occasions à ne pas manquer pour proposer des avancées nécessaires, sans pour autant que cela exonère le Gouvernement et le Parlement de leurs responsabilités. Ce besoin de visibilité vaut également pour la gouvernance de l'Afiff, la nomination du nouveau président du conseil d'administration est à cet égard une priorité.

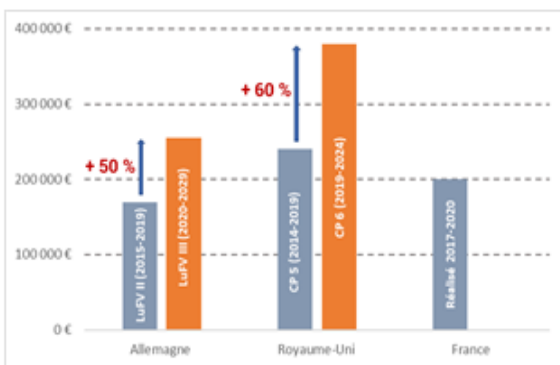
2. TRANSPORT FERROVIAIRE : UNE TRAJECTOIRE POSITIVE ENCORE TRÈS INSUFFISANTE AU REGARD DE NOS OBJECTIFS

A. RÉSEAU FERROVIAIRE : LE COMPTE N'Y EST PAS

1. Des efforts en matière de régénération du réseau loin de compenser la poussée inflationniste

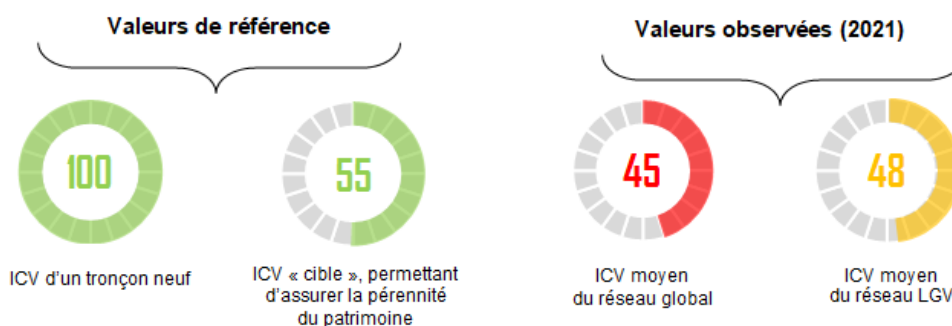
Près de 2,9 Md€ sont prévus pour 2023, aux termes du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau. La régénération du réseau ferroviaire est principalement financée par les fonds propres de SNCF Réseau, et notamment par le produit des péages ferroviaires.

Montants consacrés à l'entretien et au renouvellement par kilomètre de ligne et par an



Source : ART

Si, ces deux dernières années, le plan de relance a permis d'allouer 4,7 Md€ supplémentaires au transport ferroviaire, ces montants ont surtout servi à combler le manque de recettes de SNCF Réseau et à mettre en œuvre des investissements déjà prévus, mais non budgétés. En l'état actuel des choses, d'après l'Autorité de régulation des transports (ART), l'état du réseau – en particulier le réseau structurant – est d'ores et déjà préoccupant, au regard de l'indice de consistance de la voie (ICV), qui reflète l'âge moyen relatif de la voie au regard de sa durée de vie.



Source : ART

De l'avis de tous les acteurs du secteur, les montants prévus en matière de régénération du réseau par le nouveau contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État **sont très insuffisants. Ils ne permettront même pas d'enrayer la spirale de dégradation du réseau.**

Malgré un niveau de péages le plus élevé d'Europe, l'état de notre réseau ferroviaire est alarmant et la situation n'ira pas en s'améliorant si nous ne revoyons pas le contrat de performance.

Philippe Tabarot, Rapporteur pour avis

Pire encore, la trajectoire fixée par le nouveau contrat de performance (2021-2030) annonce une évolution **critique** sur le long terme. D'après la SNCF, à l'horizon **2040** :

- l'enveloppe allouée à la régénération des **voies ne permettra de maintenir l'âge des voies qu'en Île-de-France, le reste du réseau structurant subissant une dégradation nette de l'état des infrastructures et un vieillissement encore plus prononcé, son âge augmentant de 5 et 14 ans ;**
- les **ralentissements** sur le réseau structurant **classique risquent d'augmenter de plus de 50 %.**

Surcoût de SNCF Réseau lié à l'inflation en année pleine

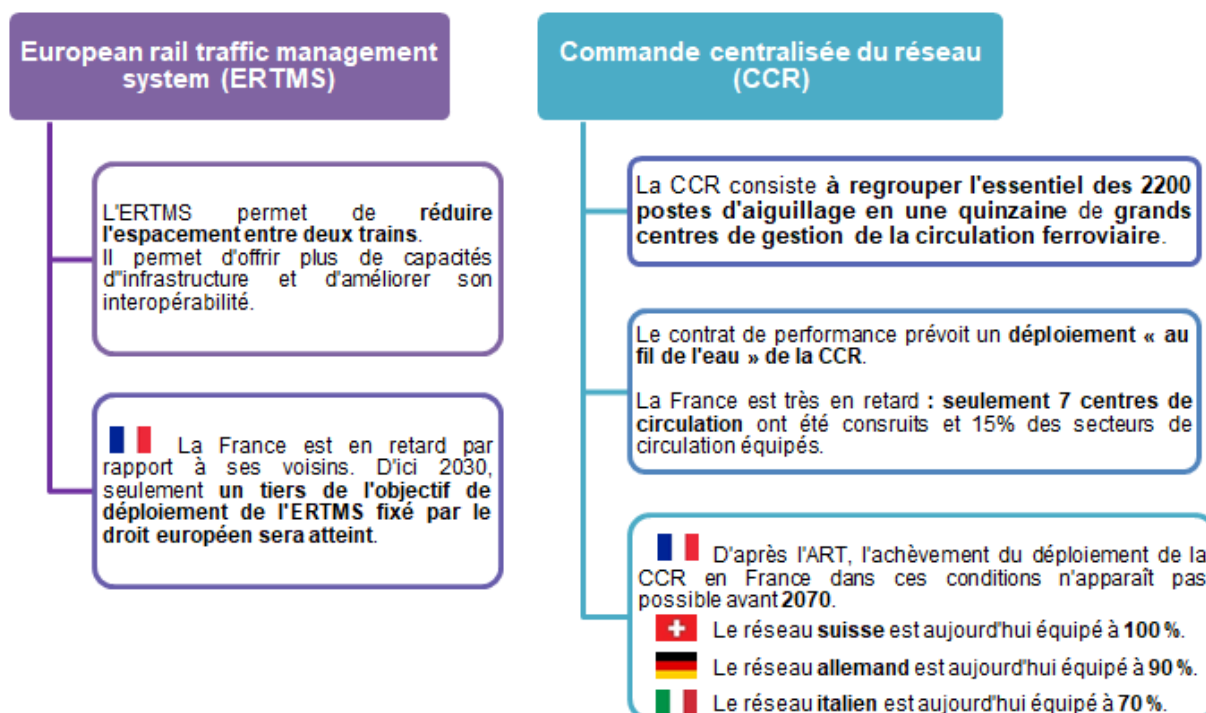


En outre, le contexte actuel de forte augmentation des prix de l'énergie et des matières premières laisse à penser que les **investissements de régénération prévus, et déjà insuffisants, devront être revus à la baisse.**

Aussi, et dans la mesure où le Gouvernement a annoncé que les 150 M€ supplémentaires alloués à l'Afif pourraient majoritairement bénéficier au mode ferroviaire, la commission a adopté, sur la proposition du rapporteur, un amendement [II-334](#) visant à **allouer 150 M€ additionnels à la régénération du réseau ferroviaire.**

2. L'absence de vision stratégique et industrielle en matière de modernisation du réseau

Au-delà des insuffisances en matière de régénération du réseau, sa **modernisation manque aujourd'hui cruellement d'orientation stratégique et de financement.** La comparaison du niveau et du calendrier de déploiement des deux principaux projets de modernisation avec les autres États européens est à cet égard édifiante...



Source : ART

B. MARCHANDISES ET VOYAGEURS : DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE SOUS TENSION

Le contexte actuel d'augmentation des prix affecte également les **services de transport ferroviaire**.

Ainsi, d'après l'opérateur de fret DB Cargo, **le surcoût énergétique pour les entreprises ferroviaires de fret en 2023 est estimé à 193 M€ par rapport à l'année 2021, dont 172 M€ liés à l'augmentation du coût de l'électricité** et 21 M€ à la hausse des coûts des carburants. Cette flambée de prix met en péril la **dynamique positive du fret ferroviaire** – alors que le **plan de relance semblait porter ses fruits** avec une augmentation de sa part modale. Certains opérateurs soulignent même le paradoxe qui pourrait conduire à ce que les locomotives diesel présentent un avantage comparatif à l'électrique.

Pour la commission, une perte de compétitivité du mode ferroviaire par rapport au mode routier ne saurait être acceptable, ce qui rend indispensable un **soutien de l'État aux opérateurs de fret ferroviaire**.

Les surcoûts énergétiques n'épargnent pas non plus les **opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs, les coûts de l'énergie représentent en moyenne 10 % des coûts d'exploitation**.

S'agissant des transports organisés par la puissance publique, la plupart des contrats prévoient des **mécanismes d'indexation sur les prix de l'énergie**, de telle sorte que les **surcoûts sont absorbés**, partiellement ou intégralement, par les **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**. Ces dernières se trouvent donc dans une situation critique et font aujourd'hui face à un **choix impossible**.



Un amendement [I-948](#) de la commission, proposé par le rapporteur, a été adopté par le Sénat afin de **diminuer le taux de TVA appliqué aux transports collectifs de voyageurs routiers, guidés et ferroviaires** (hormis aux services librement organisés). Selon le Groupement des autorités responsables de transport, cette mesure permettrait en effet de **dégager des marges de manœuvre bienvenues pour contribuer au développement des politiques de mobilité des AOM et au financement des investissements nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique**.

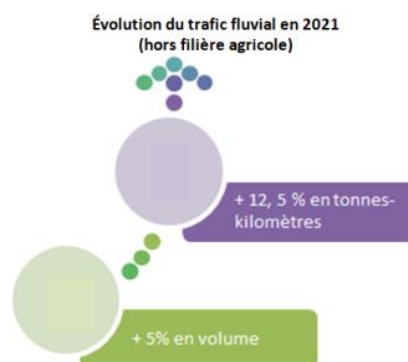
En outre, la commission a adopté un amendement [II-333](#) pour renforcer les moyens de l'ART à hauteur de **4,6 millions d'euros supplémentaires** pour lui permettre d'exercer pleinement ses missions dans de bonnes conditions, sans grever son fonds de roulement qui a franchi un seuil critique.

3. TRANSPORT FLUVIAL : BIEN QUE RÉSILIENT, UN SECTEUR NÉCESSITANT D'AVANTAGE DE SOUTIEN

1. Le transport fluvial affiche une reprise de fond, malgré un contexte d'instabilité

En 2022, le transport fluvial poursuit sa **reprise**, malgré des **résultats différenciés** selon les secteurs.

Après un **repli** lié à la **crise sanitaire** en 2020 (-11,6 % en tonnes-kilomètres), le **fret fluvial** a « *renoué avec la croissance* » en 2021, bien que d'une manière **modérée** du fait du recul de la **production céréalière (Voies navigables de France [VNF])**. Cette reprise demeure malgré tout marquée par l'**instabilité des marchés**, liée en particulier à la **crise ukrainienne**.



Le **fret fluvial** a souffert de la hausse des **coûts de l'énergie** : la **part du carburant** dans le **coût de revient** d'une prestation de transport fluvial de fret s'établit désormais à **41 %**, contre environ **25 %** avant la crise¹.

Pour le **tourisme fluvial**, 2022 a été une meilleure année que 2021, mais la **fréquentation demeure inférieure de 70 % à celle constatée en 2019** (E2F). Les opérateurs intervenant en **zone dense** et les **croisières avec hébergement** ont été particulièrement affectés par ce recul. En revanche, certains secteurs sont parvenus à tirer leur épingle du jeu (**location de bateaux habitables sans permis** et **paquebots fluviaux**).

2. Une trajectoire d'investissement stable pour le réseau fluvial, mais un équilibre financier incertain pour son gestionnaire



Pour 2023, le **budget d'investissement** de VNF devrait s'établir à 250 M€ en CP, soit un montant **inférieur** aux **objectifs** initialement fixés par le **Contrat d'objectifs et de performance (COP)**. VNF subit en outre une **forte poussée** de ses **coûts** du fait de l'inflation tandis que le ralentissement de l'activité fluviale a induit un **décalage** de sa **trajectoire de recettes**.

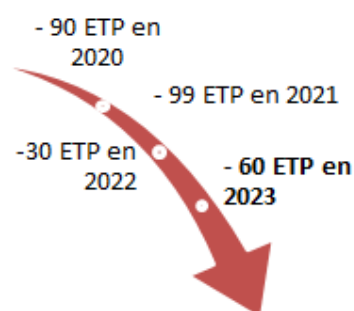
La **révision du COP**, qui doit avoir lieu en 2023, pourrait être l'occasion d'**ajuster** la **trajectoire financière de VNF** définie en 2020-2021.

3. Un appui à renforcer pour le développement et le verdissement du transport fluvial

Depuis plusieurs années, VNF subit une trajectoire peu soutenable de **baisse de ses effectifs**. Si la modernisation des méthodes de travail de l'établissement doit permettre de compenser cette évolution, les équipements permettant de réaliser des **gains de productivité** ne devraient entrer en service qu'à **horizon 2025-2026**.

Afin d'aider VNF à franchir ce cap et de lui permettre de respecter les **objectifs ambitieux** fixés par le COP en matière de **fiabilité du réseau et de qualité de service**, il importe de garantir à l'établissement des **moyens humains adéquats**.

Évolution des ETP de VNF



Dans l'attente de **gains d'efficience** liés à la **modernisation** de VNF, la commission a adopté un amendement [II-331](#) visant à maintenir en 2023 un **plafond d'emplois stable** par rapport à 2022 pour permettre à cet opérateur de recruter les **CDD de transition nécessaires**. Afin d'assurer le **financement** de ces postes, elle a adopté un amendement [II-332](#) visant à abonder de 2 millions d'euros supplémentaires la **subvention pour charges de service public** de VNF en 2023.

Par ailleurs, afin de soutenir la **compétitivité** des entreprises fluviales et le **renouvellement de leur flotte**, la commission a adopté deux amendements tendant à :

- **rehausser** le **plafond** de l'exonération de **plus-values** sur les cessions de navires fluviaux affectés à du transport de marchandises ([I-950](#)) ;
- rendre **plus progressive** l'**intégration comptable** de la **revalorisation** des actifs des **entreprises fluviales** ([I-949](#)). Cet amendement a été adopté en séance publique.

¹ Source : *Entreprises fluviales de France*.

4. TRANSPORT MARITIME : DES DÉFIS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE CROISSANTS, DES MOYENS À RENFORCER

1. Une reprise d'activité différenciée selon les secteurs, mais un soutien économique à la filière qui continue à porter ses fruits

Situation du transport maritime en 2022

Conteneurs : dynamique similaire à 2021, les compagnies affichant de bons résultats

Plateformes offshore : après un ralentissement des activités depuis 2020 (effondrement du prix du baril), relance des projets dans un contexte incertain

Vrac liquide : année difficile, avec une demande qui demeure atone

Croisière : secteur durement touché par la crise, reprise encore partielle

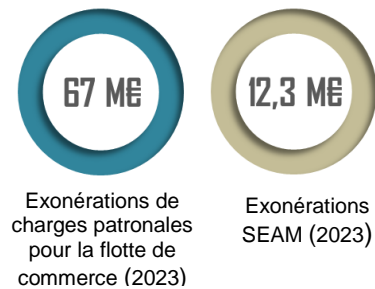
Ferries : redressement du trafic

EMR : installations croissantes d'armateurs sur ce nouveau segment

Les **fluctuations internationales** (pandémie puis conflit en Ukraine) ont affecté différemment les segments d'activité de la **navigation maritime**.

La **hausse du prix de l'énergie** a également pesé sur le secteur : **entre janvier et juin 2022, le prix des combustibles marins a cru d'environ 65 %**, avant un retour au niveau de début d'année.

En 2023, les efforts en faveur de la **compétitivité** de la filière se maintiennent, notamment à travers les **exonérations de charges patronales** pour les armateurs de la **flotte de commerce** en



situation de concurrence internationale et le **dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM)**, mis en place en 2022 pour trois ans, permettant des **exonérations de charges patronales** pour les opérateurs effectuant du **transport international de passagers**.

2. Le verdissement du transport maritime : de fortes attentes des acteurs, des engagements à confirmer

Le transport maritime représente près de **3 % des émissions de GES mondiales**. Or, les **efforts** pour soutenir la **transition énergétique du secteur** apparaissent encore **insuffisants**. Pourtant les exigences en la matière sont croissantes à l'échelle **internationale** (objectif fixé par l'Organisation maritime internationale d'atteindre la neutralité carbone pour le transport maritime en 2050) et **européenne** (perspective de l'intégration du transport maritime au marché carbone et discussions en cours sur le projet « Fuel EU » maritime).

Plan de relance : des moyens insuffisants

- **175 M€ sur deux ans** pour le **verdissement des ports**, soit un montant **très inférieur** aux recommandations du **Sénat** (5 Md€ sur 10 ans, rien que pour développer les infrastructures de report modal)
- **25 M€** pour le **verdissement des navires**, destinés uniquement à la **flotte de contrôle et de balisage** de l'État

Des incertitudes sur l'après Plan de relance

- Des crédits **presque intégralement consommés** (l'ensemble des AE ont été engagés fin 2022, 45 M€ de CP doivent encore être mobilisés en 2023)
- Le Gouvernement a annoncé un **plan France-Mer 2030** (comportant notamment la mise en place d'un **fonds d'investissement** doté de 300 M€ d'ici la fin du quinquennat, dédié à l'innovation en matière de décarbonation du secteur), qui **ne semble pas pris en compte dans le PLF pour 2023**

Suramortissement vert : un outil qui doit faire ses preuves

- Dispositif **faiblement utilisé** jusqu'à aujourd'hui, dont les **paramètres** ont toutefois été **assouplis en LFI pour 2022**
- Un dispositif applicable seulement, à ce stade, jusqu'en **2024**, et qui comporte des **angles morts**, notamment pour les **navires neufs** qui ne peuvent bénéficier de certaines déductions fiscales

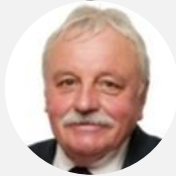
Enfin, face au **contexte énergétique**, un **soutien plus stable et lisible** au secteur est attendu de la part de l'**État**. Comme souligné par l'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM), dans le cadre de la LFR n° 1 pour 2022, la mise en place d'un **tarif réduit de TICFE** (0,5 €/MWh) sur l'électricité consommée par la **manutention portuaire** dans les ports français, une mesure pourtant très attendue, a été malheureusement repoussée à 2024.

Afin de soutenir la **compétitivité** des **armateurs français** et d'encourager la **décarbonation** du **transport maritime**, la commission a adopté trois amendements visant à :

- appliquer dès **2023** un **tarif réduit de TICFE** sur l'électricité consommée pour la **manutention portuaire** à travers un **dispositif pérenne**, afin de donner de la **visibilité** aux manutentionnaires portuaires pour investir dans des équipements électriques ([l-947](#)). Cet amendement n'a cependant **pas été adopté** en **séance publique** ;
- prolonger jusqu'en **2026** l'application du « **suramortissement vert** », afin de donner du temps aux **armateurs** pour se saisir de cet outil et programmer leurs investissements ([l-951](#)). Cet amendement a été **adopté** en **séance publique** ;
- étendre aux **navires neufs** le « **suramortissement vert** » applicable aux équipements permettant l'**alimentation électrique** des navires durant les escales et aux équipements destinés à compléter la propulsion principale des navires, par exemple **véliques** ([l-952](#)). Cet amendement a été **adopté** en **séance publique**.

POUR EN SAVOIR +

- [Rapport d'information « Réarmer nos ports dans la compétition internationale »](#)
- [Les communiqués de presse sur le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, ici, ici et là](#)



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

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

☎ 01 42 34 23 20

Consulter le dossier législatif :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2023.html>



...le projet de loi de finances pour 2023 – Missions « Écologie, développement et mobilité durables » et « Plan de relance »

AVIS TRANSPORTS ROUTIERS

« ACCÉLÉRER LA TRANSITION AU BÉNÉFICE DES USAGERS, DES PROFESSIONNELS ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES »

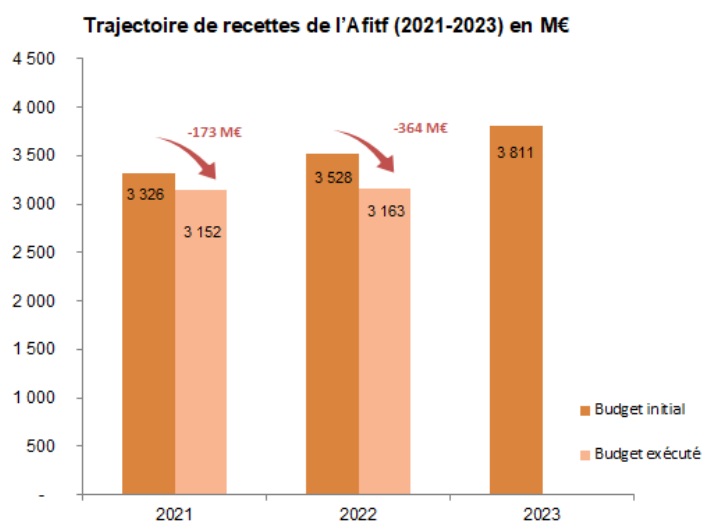
Réunie le 23 novembre 2022, la **commission de l'aménagement du territoire et du développement durable** a, suivant la proposition de son rapporteur **Hervé Gillé**, émis un **avis favorable**, à l'adoption des crédits relatifs aux **transports routiers** inscrits au projet de loi de finances (PLF) pour 2023, **sous réserve de l'adoption de 13 amendements** visant notamment à :

- **sécuriser les recettes de l'Afitf** ;
- diminuer le taux de TVA sur les mobilités du quotidien, pour **redonner des marges de manœuvre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** ;
- allouer **davantage de moyens** à l'entretien des **routes nationales**, d'une part et des **ouvrages d'art des collectivités territoriales et de l'État**, d'autre part ;
- **accompagner les ménages et les professionnels du transport** dans la **décarbonation des flottes automobiles et de poids lourds** ;
- **encourager le développement du vélo**.

1. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : DES RESSOURCES À SÉCURISER

En 2023, les **ressources** de l'Agence de financement des infrastructures de France (Afitf) devraient atteindre un montant inédit (**3,8 milliards d'euros [Md€]**). Le rapporteur se félicite de cette trajectoire positive. Cependant, **il regrette que les augmentations prévues fassent parfois l'objet d'une sous-exécution**.

Ces variations s'expliquent notamment par le **caractère incertain** de plusieurs des ressources de l'Afitf, au premier rang desquelles la **contribution du secteur aérien**, non perçue en 2021 et en 2022, ou encore le **produit des amendes radar**,



Source : commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, à partir des éléments transmis

dont l'agence figure au dernier rang de priorité des bénéficiaires. De plus, les sociétés concessionnaires d'autoroutes refusent depuis 2021 de s'acquitter du versement de la **contribution volontaire exceptionnelle** (120 M€ sur deux ans). Au surplus, le versement prévu au titre du **plan de relance** a été revu à la baisse de 210 M€ pour 2022.

Compte tenu du caractère **certain** des investissements nécessaires en matière d'infrastructures de transport, le rapporteur considère qu'il est indispensable de **diminuer l'aléa** pour **sécuriser et renforcer la prévisibilité des recettes de l'agence**.

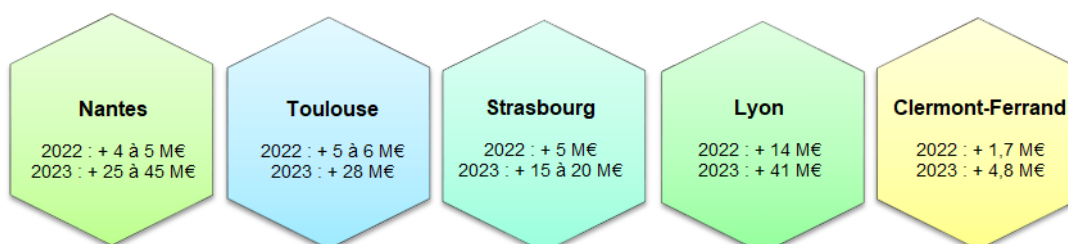
C'est pourquoi la commission a adopté, suivant son rapporteur, l'amendement [I-957](#), visant à ce que, **dans le cas où certaines recettes de l'agence viendraient à manquer en 2023, ces dernières soient compensées par une affectation supplémentaire d'accise sur les énergies**.

2. TRANSPORTS COLLECTIFS : REVOIR LE MODÈLE DE FINANCEMENT FACE À LA CRISE

A. SOUTENIR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) DANS UN CONTEXTE HAUSSIER DES PRIX DE L'ÉNERGIE

Après deux années de pandémie, qui ont conduit à d'importantes pertes de recettes commerciales, d'une part, et au titre du versement mobilité, d'autre part, **les AOM doivent présentement rembourser les avances** qui leur ont été consenties par l'État dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2020. À ces dépenses s'ajoutent désormais d'importants **surcoûts énergétiques**, compte tenu des **clauses d'indexation** des contributions versées aux opérateurs de transport.

Évaluation des surcoûts énergétiques de plusieurs AOM



Source : Groupement des autorités responsables de transport (GART).

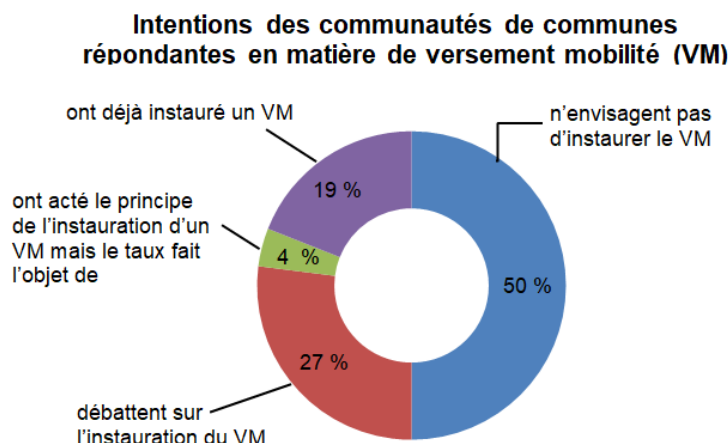
Dans ces conditions, certaines AOM envisagent de **diminuer l'offre de transport** ou **d'augmenter le tarif payé par l'utilisateur**. Plusieurs d'entre elles n'ont pas d'autre choix que de **renoncer** ou de **reporter certains de leurs investissements**. Pour le rapporteur, aucun de ces leviers n'est pleinement satisfaisant, à l'heure où la **décarbonation du secteur des transports** est une priorité et dans le contexte actuel particulièrement inflationniste. À terme, ces solutions sont même **susceptibles d'amoinrir l'attractivité des transports collectifs par rapport au mode routier**, à contre-courant de nos objectifs de report modal.

Pour **donner davantage de marges de manœuvre aux AOM**, la commission a adopté l'amendement [I-948](#), qui vise à **abaisser le taux de TVA de 10 à 5,5 % sur les mobilités du quotidien**. Cet amendement a été **adopté en séance publique**.

B. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE TRANSPORTS DANS LES ZONES PEU DENSES

Près de trois ans après l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM), et alors que 53 % des communautés de communes se sont saisies de la compétence mobilité, **la question du financement des transports en zones peu denses demeure**. Parmi les communautés de

communes ayant pris la compétence, toutes n'envisagent pas d'instaurer un versement mobilité (cf. résultats de l'enquête réalisée par Intercommunalités de France, été 2022).



Source : Intercommunalités de France.

Pour le rapporteur, la **répartition inégale des activités et des emplois sur le territoire** explique le renoncement de certaines AOM, notamment en zones peu denses, à lever le versement mobilité, compte tenu du **faible potentiel de rendement de cette ressource sur leur territoire**.

Pour permettre aux AOM d'exercer pleinement leurs compétences, la commission a adopté un amendement [I-955](#) visant à attribuer aux communautés de communes s'étant saisies de la compétence mobilité et n'ayant pas institué de versement mobilité une **fraction du produit de l'accise sur les énergies**, à hauteur de 10 euros par habitant.

C. AMÉLIORER LA COORDINATION ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES CONCOURANT AUX POLITIQUES DE MOBILITÉ

Les auditions conduites par le rapporteur ont mis en lumière **le manque de dialogue** entre les **différents acteurs** participant, de près ou de loin, aux politiques de mobilité, limitant ainsi leur efficacité.

Les exemples ne manquent pas...



Intercommunalités de France ainsi que la Fédération française des usagers de la bicyclette ont évoqué des situations problématiques de **rupture de continuité des itinéraires**, notamment dans les espaces périurbains ;



le Medef a indiqué que le **tissu économique local** était souvent insuffisamment associé à la définition des politiques de mobilité et que l'offre était parfois inadaptée aux besoins de mobilité domicile-travail, notamment pour ceux habitant en périphérie des agglomérations et qui viennent y travailler quotidiennement.

Pour le rapporteur, une **réflexion commune associant tous les acteurs de la mobilité** autour de **schémas** et d'**objectifs partagés** est une condition *sine qua non* de la **réussite des politiques de transport**.

3. ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : DES MOYENS INSUFFISANTS À AMPLIFIER

A. ÉTAT DES ROUTES : NE PAS BAISSER LA GARDE À LA VEILLE DES TRANSFERTS DE VOIRIES

Le PLF pour 2023 prévoit d'allouer environ **930 M€** en crédits de paiement (CP) à l'entretien du réseau routier national non concédé (RRNNC), soit environ 60 M€ de plus que l'année précédente. Le rapporteur salue cette augmentation ; qui plus est, ce montant respecte la trajectoire fixée par le rapport annexé à la LOM.

Pour autant, il est à craindre que l'augmentation des prix de l'énergie et des matériaux obère le niveau de régénération des voies initialement envisagé.

En outre, la loi « 3DS » du 21 février 2022 prévoit la possibilité, pour les métropoles, départements et régions volontaires – de manière expérimentale pour ces dernières – de se voir transférer certaines portions du RRNNC. Plusieurs collectivités ont manifesté leur intérêt.

Demandes de transfert

- 1 métropole et 12 départements ont fait une demande de transferts sans réserve ni condition.
- Ces demandes représentent plus de 1 100 km de linéaire de réseau routier.

Demandes de transfert assorties de conditions

- 16 départements ont fait une demande de transfert assortie de conditions.
- Ces demandes représentent un linéaire de 1 300 km.
- Les conditions posées sont de plusieurs natures : engagement de l'État sur des opérations d'investissements dans les prochains CPER, aménagement particulier du droit à compensation financière, remises en état préalable ou versement d'une soulte pour remise en état, informations plus précises sur l'état des infrastructures à transférer.

Demandes de mise à disposition

- 3 régions ont délibéré en faveur d'une mise à disposition expérimentale : Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie.
- Ces demandes représentent un linéaire de 1 800 km (dont 300 km sont également demandés par des départements).
- Les deux dernières ont délibéré sans conditions.
- Grand Est a délibéré avec conditions : transmission par l'État d'informations exhaustives sur l'état des infrastructures, révision du calcul du droit à compensation pour tenir compte de l'état et des contraintes sur le réseau, obtention de garanties concernant les modalités de mise en oeuvre d'une redevance spécifique poids lourds.

Source : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Dans cette perspective, et pour que ces transferts se fassent dans de bonnes conditions, la poursuite d'un effort suffisant d'entretien des routes est indispensable, faute de quoi les collectivités devraient assumer des dépenses supplémentaires pour rattraper le retard en la matière. Or, et comme l'a souligné l'Assemblée des départements de France (ADF), la route constitue trop souvent une « variable d'ajustement budgétaire ».

Pour éviter cet écueil et préparer les futurs transferts, la commission a adopté, suivant son rapporteur, l'amendement [II-346](#), qui vise à abonder de 50 M€ le budget consacré à l'entretien des routes du RRNNC.

B. OUVRAGES D'ART : DÉPLOYER LE PROGRAMME NATIONAL PONTS À PLUS GRANDE ÉCHELLE

Créé en octobre 2020 dans le cadre du plan de relance, soit un peu plus d'un an après l'adoption par la commission du rapport d'information [Sécurité des ponts : éviter un drame](#), le Programme national ponts (PNP) a permis de consacrer 40 M€, sur une période de 3 ans (2021-2023), au recensement et à l'évaluation des ponts des collectivités volontaires du bloc communal. Au terme de la première phase du PNP, il apparaît que le constat dressé en 2019, déjà inquiétant, se confirme, voire s'aggrave.

11 540 communes bénéficiaires

40 000 ponts recensés et visités

23 % des ponts du bloc communal (contre 18 à 20 % estimés en 2019) **présentent des défauts significatifs ou majeurs**

Seuls **300 à 500 ouvrages** devraient être concernés par la phase 2 du PNP, qui consiste en une évaluation approfondie de l'ouvrage

Si le PNP constitue une **première avancée positive**, le [rapport « droit de suite »](#) adopté par la commission en juin 2022 a néanmoins mis en lumière **l'insuffisance des montants consacrés à l'évaluation approfondie des ouvrages les plus dégradés**. La DGITM a d'ailleurs indiqué qu'il n'était pas envisagé de prolonger le PNP. En outre, **aucun financement** n'est prévu pour **accompagner les collectivités qui en ont besoin à procéder à des travaux de réparation de leurs ouvrages d'art**. Enfin, le rapporteur fait sien le constat du rapport de 2022, qui estime urgent de **rattraper le retard accumulé** concernant les moyens consacrés aux ouvrages d'art du RRNNC.

Aussi, et pour traduire les recommandations du rapport de juin 2022 adoptées à l'unanimité, la commission a adopté **3 amendements** du rapporteur afin :

- **d'allouer 40 M€ supplémentaires** à la réalisation d'une **évaluation approfondie des ouvrages d'art les plus dégradés** identifiés par le PNP (amendement [II-361](#)) ;
- de consacrer **60 M€ au co-financement des travaux de réparation de ponts des collectivités territoriales** (amendement [II-362](#)) ;
- **de rattraper le retard** en matière d'entretien des ponts de l'État (amendement [II-345](#))

4. ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DU PARC DE VÉHICULES

A. ACCOMPAGNER LES MÉNAGES DANS LE RENOUVELLEMENT DE LEURS VÉHICULES

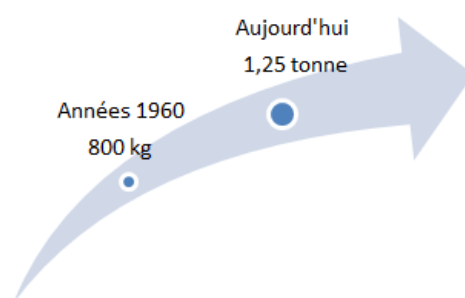
1. Le « *leasing social* » : un nouveau dispositif aux modalités à ce stade inconnues

L'**objectif de fin de vente des véhicules thermiques à compter de 2035** suppose, dès à présent, de conduire une **politique volontariste de soutien à l'acquisition de véhicules peu polluants**. Plusieurs dispositifs ont d'ores et déjà été mis en œuvre (**bonus automobile et prime à la conversion**). Cette année, le PLF pour 2023 prévoit en outre la création d'un **dispositif dit de « *leasing social* »**, qui vise à soutenir la **location à longue durée de véhicules électriques**.

Au total, **1,3 Md€ est prévu pour financer ces trois dispositifs**, alors même que les modalités du « *leasing social* » n'ont pas encore été arrêtées (public concerné, véhicules ciblés, montant total de l'aide, etc.). **Le rapporteur déplore que le Gouvernement impose au Parlement de se prononcer sur une somme aussi substantielle au bénéfice d'un dispositif qui loin d'être abouti et dont tous les acteurs interrogés ignorent tout.**

Enfin, le rapporteur estime que **les aides à l'acquisition de véhicules propres devraient davantage favoriser les véhicules les plus légers.**

Augmentation tendancielle du poids moyen des véhicules en France



2. Déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : un accompagnement en deçà des enjeux

Le **déploiement des ZFE-m** dans les années à venir et la mise en place, dans certaines d'entre elles, de **schéma de restrictions de circulation des véhicules les plus polluants** doit s'accompagner de dispositifs d'accompagnements ciblés des **ménages** et des **collectivités territoriales** concernés.

S'agissant des **collectivités territoriales**, le rapporteur se félicite des **200 M€** du nouveau programme « Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires » consacrés à l'accompagnement du déploiement des ZFE-m. Pour autant, la commission s'inquiète d'une part de ce que ce soutien arrive si tardivement et d'autre part s'émeut, comme France urbaine, du **retard** pris sur le développement de la **lecture automatisée des plaques d'immatriculation**, qui est pourtant l'une des conditions de réussite d'une ZFE-m.

Pour ce qui concerne les **ménages**, il convient de rappeler que **plus de 40 % de la population française est concernée par la mise en place d'une ZFE-m**. Dans ce contexte, il est essentiel de définir des aides ciblées à destination des ménages, notamment les plus modestes, pour les aider à acquérir un véhicule propre. C'est tout l'objet de **l'expérimentation de prêt à taux zéro**, inscrite dans la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 à l'initiative de la commission.

Pour autant, et **compte tenu des besoins**, la commission a adopté un amendement [I-953](#), sur proposition du rapporteur, **afin d'en allonger la durée et d'en élargir le périmètre**. Cet amendement a été **adopté en séance publique**.

B. SOUTENIR LES TRANSPORTEURS DANS LA DÉCARBONATION DE LEURS FLOTTES

Si, compte tenu de nos objectifs ambitieux, la part modale des modes ferroviaire et fluvial était multipliée par deux, le transport routier de marchandises représenterait encore plus de 75 % du fret. Aussi, **la décarbonation du transport routier de marchandises doit constituer une priorité**. Il s'agit là d'un **véritable défi pour les transporteurs routiers**, dont les coûts de carburant ont récemment beaucoup augmenté ; d'après la Fédération nationale du transport routier (FNTR), **le carburant représente environ 25 % du montant des charges d'une entreprise de transport**. En outre, le **coût d'acquisition** de véhicules lourds fonctionnant avec des **propulsions alternatives** est bien plus élevé que celui d'un véhicule diesel. Un véhicule lourd électrique est ainsi 4 à 5 fois plus cher qu'un véhicule diesel.

Dans ce contexte, le rapporteur plaide pour un **renforcement**, dès à présent, **du soutien à l'acquisition de véhicules lourds moins polluants**, sans quoi l'objectif fixé par la LOM de fin de vente des véhicules lourds utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici 2040 ne pourra être atteint.

Pour tenir cet objectif fixé par le législateur, la commission a adopté **3 amendements** sur proposition de son rapporteur, visant à :

- allouer 15 M€ supplémentaires à l'**appel à projets « Écosystèmes des véhicules lourds électriques »** ; l'enveloppe initialement prévue ayant été intégralement consommée (amendement [II-347](#)) ;
- mettre en place un **prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules de plus de 2,6 tonnes peu polluants**, dans le contexte d'augmentation des taux (amendement [I-954](#)). Cet amendement a été **adopté en séance publique** ;
- élargir le bénéfice du **suramortissement** pour l'acquisition d'un véhicule peu polluant aux **véhicules rétrofités** (amendement [I-956](#)). Cet amendement a été **adopté en séance publique**.

5. ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

Alors que, d'après la FUB, **l'utilisation du vélo progresse en milieu urbain** (+ 12 % de passagers par rapport à 2021), **elle reste fragile en milieu périurbain et rural**, où le nombre de passagers à vélo a diminué de 2 % sur la même période.

Malgré l'engouement que semble susciter le vélo, **l'augmentation de sa part modale reste encore trop limitée**. L'action des collectivités territoriales et de l'État, dans le cadre du Plan vélo et mobilités actives initié en 2018, mérite d'être saluée avec la création de **plusieurs milliers de kilomètres d'aménagements cyclables**. Néanmoins, la croissance du linéaire, estimée à 7 % par an sur la période 2018-2022, est insuffisante pour atteindre les objectifs fixés par la stratégie nationale bas-carbone. Aussi, le rapporteur salue l'annonce, en septembre dernier, d'un deuxième plan vélo, doté de **250 M€**.

Pour autant, force est de constater que les besoins en matière d'ingénierie territoriale sont significatifs et justifient d'y consacrer des moyens complémentaires.

C'est pourquoi la commission a adopté un amendement [II-348](#), qui a pour objet de **consacrer 20 M€ supplémentaires en faveur du développement de la pratique du vélo**.

*

Enfin, la commission a adopté l'amendement [II-333](#), pour **renforcer les moyens de l'Autorité de régulation des transports** à hauteur de 4,6 millions d'euros supplémentaires **afin de lui permettre d'exercer pleinement ses missions dans de bonnes conditions**, sans grever son fonds de roulement qui a atteint un seuil critique.

POUR EN SAVOIR +

- [Rapport d'information « Sécurité des ponts : éviter un drame »](#)
- [Rapport d'information « Sécurité des ponts : face au « chantier du siècle », l'urgence d'une action publique plus ambitieuse »](#)
- [Rapport – P.J.L « Climat et résilience »](#)



Jean-François Longeot

Président
Sénateur
du Doubs
(Union centriste)



Hervé Gillé

Rapporteur
Sénateur
de la Gironde
(Socialiste, Écologiste
et Républicain)

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
[http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/
index.html](http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html)

☎ 01 42 34 23 20

Consulter le dossier législatif :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjlf2023.html>

