

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

– Commission d'évaluation des politiques publiques :

Mission *Écologie, développement et mobilité durables (transports et affaires maritimes)* ; Budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* ; Comptes spéciaux : *Aides à l'acquisition de véhicules propres* ; *Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs* : audition de Mme Élisabeth BORNE, ministre chargée des transports..... 2

– Présences en réunion ..... 23

Lundi

4 juin 2018

Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 101

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence**

**de M. Éric Woerth,  
Président**



*La commission entend, dans le cadre de l'évaluation des politiques publiques, Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, sur la mission Écologie, développement et mobilité durables (transports et affaires maritimes), le budget annexe Contrôle et exploitation aériens ainsi que les comptes spéciaux Aides à l'acquisition de véhicules propres et Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.*

**M. le président Éric Woerth.** Madame la ministre, ces auditions relèvent d'un exercice nouveau pour le Parlement comme pour le Gouvernement. Leur principe a été longuement discuté : il s'agit d'évaluer les politiques publiques au cœur du Parlement, et de le faire au moment de l'examen du projet de loi de règlement. Nous avons déjà auditionné certains de vos collègues, mission par mission. Nous continuerons à le faire jusqu'à la fin de cette semaine et trois autres jours y seront consacrés en séance publique, en lien avec l'examen du projet de loi de règlement, pendant la semaine du 18 juin.

Madame la ministre, nous vous demanderons de répondre aux questions posées par les rapporteurs sur les différents sujets, au fur et à mesure de leur examen. Les prises de parole portent, je le rappelle, sur les crédits du passé et non pas sur le projet de budget de l'année prochaine ou sur l'exécution budgétaire de cette année dont nous aurons le temps de parler le moment venu. Il s'agit d'éclairer le futur avec l'expérience du passé en évaluant l'efficacité des politiques publiques, chaque rapporteur choisissant ses thèmes d'évaluation.

**M. Benoit Simian, rapporteur spécial pour les Infrastructures et services de transports.** Madame la ministre, nos interrogations portent tout d'abord sur les engagements de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) qui dispose, à cette fin, de ressources affectées, issues principalement de la fiscalité sur le transport routier.

Les engagements non financés s'étaient accumulés au cours des dernières années, augmentant chaque année les restes à payer de l'agence. Leur niveau a été stabilisé en 2017, passant de 12,3 milliards d'euros à 12 milliards d'euros.

La pause des grands projets a ainsi permis à l'AFITF d'annuler 1,2 milliard d'euros d'autorisations d'engagement envisagées en loi de finances de 2017, principalement pour des commandes de matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (TET) et pour le projet d'autoroute A45.

La moitié des 12 milliards d'euros de restes à payer correspond désormais à des contrats de partenariat dont les annuités s'échelonnent pendant vingt ans, comme l'autoroute L2 à Marseille, la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire ou le contournement Nîmes-Montpellier. Cela ne paraît pas devoir susciter d'inquiétude compte tenu des montants des ressources annuelles de l'AFITF, portés à 2,4 milliards d'euros par la dernière loi de finances.

En outre, en 2017, les charges à payer ont été réduites de moitié. Il s'agit de dettes envers SNCF Réseau, qui avait avancé la part de l'État pour des chantiers de LGV. Le montant atteint désormais 221 millions d'euros et j'appelle votre attention sur les pénalités financières occasionnées, estimées à 37 millions d'euros. Il est urgent et nécessaire de solder ce dossier alors que l'État va reprendre une partie significative de la dette de SNCF Réseau.

Le niveau actuel de ressources de l'AFITF permet donc d'honorer les engagements déjà souscrits par l'État mais il ne permet pas d'aller au-delà.

Pourtant, des moyens supplémentaires sont indispensables pour régénérer les infrastructures de transports et améliorer les transports du quotidien, conformément aux objectifs fixés par le Président de la République, lors de son discours du 1<sup>er</sup> juillet 2017 en gare de Rennes.

Un effort de hiérarchisation des priorités a été mené par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dont j'étais membre. Le scénario 2 du COI – qui exige 500 millions d'euros supplémentaires chaque année pour l'AFITF – paraît assez consensuel.

Madame la ministre, quels nouveaux financements vous paraissent envisageables ?

Une redevance temporelle pour usage de la route, de type vignette, est souvent évoquée. Cette perspective ne paraît-elle pas fragilisée par la révision à venir de la directive Eurovignette ?

Ne pourrait-on pas tirer parti d'une redevance kilométrique de type « régio-transit » comme elle est pratiquée par certaines régions en Europe, parfois à nos frontières ?

En tout état de cause, pouvez-vous confirmer que le Parlement va effectivement être amené, dans les mois à venir, à examiner un volet de programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités ? Il semble qu'il existe, du côté de Bercy, des velléités de restreindre la portée de la loi de programmation au motif qu'elle constituerait un encouragement à la dépense dans les années à venir. Bien au contraire, nous considérons qu'une visibilité pluriannuelle est indispensable pour caler nos objectifs sur les ressources disponibles et éviter les surcoûts liés au vieillissement des réseaux et à la suspension durable des projets.

Sachez, madame la ministre, que vous disposez de notre entier soutien sur ce dossier. Sans un cadre clair, il ne nous sera pas possible de tenir nos objectifs de report modal et de modernisation des infrastructures, ni de les évaluer.

En outre, j'appelle votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à souscrire une convention d'objectifs et de moyens avec l'AFITF. Elle permettrait de préciser la feuille de route de l'agence pour qu'elle améliore sa programmation budgétaire et financière ainsi que sa transparence. Pouvez-vous indiquer vos intentions à cet égard ?

De même, l'articulation entre les financements de l'AFITF et les crédits budgétaires du programme 203 doit être interrogée pour chaque mode de transports.

Avant de céder la parole à ma collègue Anne-Laure Cattelot, je vais évoquer la situation du réseau routier non concédé.

L'état des structures de chaussées du réseau continue à se dégrader. Les indicateurs du rapport annuel de performances l'indiquent sans ambiguïté. La France risque donc de devoir investir des sommes considérables pour leur remise en état. Pourtant, les annulations de crédits de l'été 2017 ont réduit de moitié, sur le programme 203, les budgets d'entretien préventif et de grosses réparations des chaussées, ce qui contredit l'objectif d'intensifier la régénération routière par des financements de l'agence.

Une remise à plat paraît nécessaire. Il faut améliorer la programmation des travaux et leur efficacité, fléchir de nouveaux financements vers les investissements routiers, ce qui rendra plus acceptable la fiscalité sur le secteur routier.

Ne pourrait-on pas y consacrer des ressources tirées d'une réforme des dépenses fiscales liées aux carburants professionnels, afin que les poids lourds contribuent à l'entretien du réseau à la hauteur de l'usure qu'ils y occasionnent ? Quelles sont, madame la ministre, les perspectives à cet égard ?

**Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale pour les *Infrastructures et services de transports*.** En 2017, l'exécution très contrainte du programme 203 a été rendue possible par le gel de 289 millions d'euros de fonds de concours provenant des collectivités territoriales, pour l'essentiel au titre des investissements des contrats de plan État-régions (CPER). Cela signifie que l'État n'a pas adressé aux maîtres d'œuvre les paiements pourtant versés dans ce but par les collectivités territoriales partenaires. Cette pratique est contraire au II de l'article 17 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), qui dispose que l'emploi des fonds de concours est conforme à l'intention de la partie versante. Madame la ministre, les paiements qui étaient dus par l'État à la fin de 2017 ont-ils été acquittés ou vont-ils l'être ? Quels seront les surcoûts liés aux pénalités ?

Cette situation regrettable illustre les difficultés plus générales de l'État à tenir ses engagements dans le cadre des CPER, et elle ne date pas de ce mandat. C'est une source de frustration majeure pour les collectivités territoriales. C'est aussi un enjeu de transparence car l'AFITF signe, chaque année, des conventions de financement des CPER sans disposer, de la part des services du ministère, d'une visibilité complète des engagements de l'État, projet par projet.

À mi-parcours des volets mobilités des CPER 2015-2020, seulement 28 % des autorisations d'engagement et 9 % des crédits de paiement ont été consommés. Le solde des engagements de l'État dépasse 5 milliards d'euros et, au rythme actuel, il ne pourra pas être honoré. Par exemple, pour les petites lignes ferroviaires classées de 7 à 9 selon le barème de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), une intervention de l'État à hauteur de 25 % supposerait un surplus de dépenses de 100 millions d'euros par an jusqu'en 2022.

Madame la ministre, envisagez-vous une réforme de gouvernance de plus grande ampleur ? Une telle réforme pourrait justifier une différenciation plus forte entre régions, ainsi que des transferts de maîtrise d'ouvrage avec attribution de ressources correspondantes, par exemple en ajustant les parts de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) revenant aux régions.

Nous souhaitons également appeler votre attention sur la sincérité du budget au regard de l'inscription au programme 203 de dépenses pour concours fret – 131 millions d'euros – entièrement annulées en exécution en 2017 comme chaque année depuis 2013. Cette dotation est censée s'ajouter à la compensation fret, afin de couvrir l'ensemble des coûts d'utilisation du réseau ferroviaire non couverts par les péages liés au fret.

Une dotation pour concours fret a été de nouveau inscrite au budget 2018. Sera-t-elle annulée une nouvelle fois ? Si tel était le cas, pourquoi la maintenir ? Je sais votre investissement sur le sujet, avec le plan de relance du fret *via* le combiné rail-route et la baisse des péages.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a proposé de remplacer le dispositif actuel de compensation et de concours fret, versés à SNCF Réseau, par des aides directes aux entreprises concernées, sous réserve d'une autorisation de la Commission européenne. Avez-vous exploré cette voie ? Quelles sont vos intentions pour réformer globalement les dispositifs de soutien au fret, un mode de transport auquel vous tenez ?

Plus largement, quelle sera l'incidence de la réforme ferroviaire en cours sur les concours que l'État verse à SNCF Réseau au titre des redevances d'accès au réseau par les trains express régionaux, Intercités et fret ? Ces concours financiers ont atteint 2,2 milliards d'euros en 2017, soit 75 % des crédits du programme 203, hors fonds de concours.

Il y a un peu plus d'une année, le 20 avril 2017, l'État et SNCF Réseau souscrivaient un contrat de performance qui ne prévoyait que des hausses : des concours publics, des péages et d'une dette qui devait culminer à 61 milliards d'euros en 2026. Ce scénario a été rendu caduc par la réforme ferroviaire et la reprise annoncée de la dette de SNCF Réseau. Madame la ministre, cela ouvre-t-il une perspective de modération des concours budgétaires à SNCF Réseau et donc des marges de manœuvre sur d'autres postes ? À quelle échéance envisagez-vous de réviser le contrat de performance ?

Outre la route et le fer, il nous faut, madame la ministre, relever un défi majeur concernant les voies navigables, auxquelles je tiens particulièrement. L'état de dégradation de certains canaux appelle la plus grande attention. Les financements de l'AFITF consentis à ce jour ne permettront pas, malgré leur augmentation, de remettre à niveau l'ensemble du patrimoine. Faudra-t-il se résoudre à fermer certains équipements dits secondaires ? Avez-vous identifié des leviers pour améliorer les ressources propres de l'établissement gestionnaire Voies navigables de France (VNF) ? Prévoit-on davantage de péréquations entre les modes de transport ?

Nous le savons, le transport de fret fluvial constitue le mode le plus sûr et le moins émetteur de CO<sub>2</sub> à la tonne transportée. Pour améliorer la compétitivité de nos bassins industriels et atteindre nos objectifs de transition écologique, le canal Seine-Nord Europe constituera un atout de premier ordre. Comme pour les autres grands projets, les crédits ont été gelés l'an dernier. Pouvez-vous indiquer comment l'État tiendra ses engagements pour financer le projet ?

Je conclurai par le budget annexe de l'aviation civile, qui finance les activités de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). La croissance du trafic aérien conforte les recettes issues des redevances aériennes et de la taxe d'aviation civile, ce qui accroît la capacité d'autofinancement de l'établissement. La DGAC peut ainsi continuer à investir tout en ramenant sa dette en dessous de la barre du milliard d'euros, à un niveau inférieur à 2008, ce qui était prévu dans sa trajectoire.

La croissance du trafic est cependant concentrée sur des périodes de pointe, nécessitant de modifier les cycles de travail des contrôleurs aériens et de mettre en place de nouveaux systèmes informatiques de navigation, ce qui semble prévu dans les projections. La DGAC a conclu avec ses personnels des protocoles sociaux qui prévoient des contreparties financières importantes, mais non automatiques, selon la mise en œuvre des réformes dans une approche « donnant donnant : primes contre productivité ». Autre contrepartie : le schéma d'emplois prévoit en 2017, 2018 et 2019, le remplacement de tous les départs en retraite alors que l'aviation civile avait supprimé 10 % de ses effectifs entre 2007 et 2016. À l'aune des

assises du transport aérien, pouvez-vous, madame la ministre, présenter la mise en œuvre de ces mesures de modernisation qui ont commencé en 2017, et nous tracer quelques perspectives ?

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Les rapporteurs spéciaux ont soulevé le problème des engagements de l'AFITF. Nous savons que l'agence est confrontée à une sorte de « bosse » des besoins de paiement : le montant des restes à payer s'élève à 10 milliards d'euros, dont 6 sont dus dans les cinq prochaines années. Le rapport du COI, remis le 1<sup>er</sup> février dernier au Gouvernement, proposait trois scénarios d'investissement à l'horizon 2037, avec 48, 60 ou 80 milliards d'euros.

Je sais que le Gouvernement se servira de ce rapport pour définir une stratégie en matière d'investissements dans les infrastructures de transport intégrant le volet programmatique de la loi d'orientation sur les mobilités qui doit être présenté avant l'été. Je pense donc, madame la ministre, que vous ne nous annoncerez pas aujourd'hui les orientations en question ; toutefois, puisque nous sommes dans le cadre des commissions d'évaluation des politiques publiques, pourriez-vous nous présenter un bilan de ce qui a fonctionné, et de ce qui n'a pas fonctionné en matière de financement des infrastructures de transport ?

Les parlementaires ont réclamé à plusieurs reprises, avant même cette législature, une vision consolidée de la politique d'investissement public en matière d'infrastructures de transport. Je constate que cette vision agrégée n'existe pas. Pourriez-vous prendre l'engagement d'améliorer les outils de suivi des investissements publics en matière d'infrastructures de transport ? Je crois que nous pourrions ainsi faire un grand pas qui nous permettrait de mieux comprendre certains dérapages et de les éviter à l'avenir.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** En arrivant à mon poste, au mois de mai 2017, j'ai trouvé l'AFITF dans une situation vraiment préoccupante. La question de la sincérité des engagements que l'État peut prendre envers les régions et SNCF Réseau est posée. Sur le quinquennat, plusieurs milliards d'euros n'étaient pas financés.

Tout le sens de la pause annoncée par le Président de la République, le 1<sup>er</sup> juillet dernier, et du travail accompli par le COI consiste à répondre à ce défi. L'objectif consiste à adapter les engagements aux ressources, et réciproquement. Avec les travaux réalisés par le COI, présidé par Philippe Duron, auxquels sont associés plusieurs parlementaires, nous disposons d'un travail d'analyse et de synthèse des besoins d'investissements dans les infrastructures pour les vingt prochaines années. Pour les trois scénarios proposés, les priorités sont les mêmes, et elles correspondent aussi aux priorités que je défends : l'entretien et la régénération des réseaux, le désenclavement des territoires, notamment avec l'accélération de la mise à niveau de nos réseaux routiers, les mobilités actives et intelligentes, la désaturation des nœuds ferroviaires, importante pour les transports du quotidien et également pour le fret ferroviaire.

Une fois ces priorités satisfaites, si je puis dire, une programmation des grands projets pourra se faire en diverses phases afin de les mener de front, et de ne pas mobiliser l'ensemble des ressources pour réaliser un seul d'entre eux au détriment des autres. Nous sommes actuellement en train de faire un choix parmi ces propositions. Des pistes sont avancées concernant les ressources, l'objectif étant, en tout état de cause, d'avoir un volet de loi de programmation équilibré en ressources et en dépenses dans le cadre de la loi

d'orientation des mobilités. Cela donnera une visibilité qui rendra de la crédibilité à la parole de l'État.

Les ressources sur lesquelles nous travaillons sont celles qui ont été identifiées par le COI. Il s'agit, soit de redéployer la fiscalité, y compris la hausse de la fiscalité sur les carburants, prévue aux cours du quinquennat, mais d'autres besoins existent, soit de trouver des ressources complémentaires. La question de la participation des poids lourds au financement de nos infrastructures se pose, en particulier ceux qui sont en transit. Tel est le sens des réflexions en cours, soit sur une redevance, plutôt une redevance temporaire – le précédent de l'écotaxe ayant créé les difficultés que l'on connaît –, soit, éventuellement, sur une partie de TICPE supplémentaire qui pourrait être acquittée par le transport routier.

De toute façon, ces choix doivent être faits en concertation avec les transporteurs routiers et, j'ai eu l'occasion de le leur dire clairement : nous savons que les marges du secteur sont extrêmement faibles, donc, quelle que soit la solution retenue, il est nécessaire que les charges supplémentaires qui pourraient peser sur le transport routier puissent être répercutées sur les chargeurs. Nous savons très bien que les entreprises de transport routier ne sont pas susceptibles de dégager des marges suffisantes.

Je vous confirme, en tout cas, que l'objectif est bien de faire figurer dans la loi d'orientation des mobilités cette programmation des investissements, avec une priorité donnée à l'entretien, à la régénération, au désenclavement des parties de notre territoire qui sont encore mal reliées par un réseau routier qui n'a pas été modernisé – cette modernisation est repoussée de contrat de plan en contrat de plan –, à la désaturation des nœuds ferroviaires, et à une programmation raisonnable des grands projets très attendus mais pour lesquels il faut sortir du jeu des promesses non financées, que nous avons trop connu au cours des années passées.

Je souscris à l'idée d'une convention d'objectifs et de moyens avec l'AFITF, émise par le président de l'agence. Nous avons besoin de davantage de visibilité dans le fonctionnement de cette agence – il peut arriver que les indications soient données la veille du conseil d'administration, ce qui n'est évidemment pas de bonne gestion. Les modes de fonctionnement doivent être plus prévisibles, s'agissant par exemple des dépenses qui seront engagées. La loi de programmation permettra aussi de donner de la visibilité et donc de fonctionner avec beaucoup moins d'à-coups dans la gestion des ressources de l'agence.

Je vous confirme que l'état du réseau routier non concédé se dégrade, c'est vrai, en particulier, de l'état des chaussées depuis 2009, et la proportion des ouvrages en bon état est également en baisse. C'est pourquoi nous travaillons à l'élaboration d'un programme de remise en état des chaussées et des ouvrages d'art. Ce sujet constituera l'une des priorités de la future loi de programmation des infrastructures. On connaît la situation du réseau ferré national : si l'on ne veut pas reproduire les mêmes erreurs pour le réseau routier, il faut absolument accélérer les travaux de régénération et de modernisation. La situation est au demeurant identique pour le réseau fluvial, qui souffre aussi d'un retard important d'entretien et de régénération des ouvrages.

Nous constatons bien un décalage entre le moment où les fonds de concours sont rattachés au budget de l'État et le moment où ils peuvent être décaissés pour participer aux opérations qu'ils ont vocation à financer. Je pense que nous assistons à une évolution préoccupante en la matière : les montants non décaissés en fin d'exercice ont augmenté ces dernières années. Cela pose effectivement une question de principe, sur laquelle il va falloir

travailler avec le ministère de l'action et des comptes publics. L'évaluation relative aux pénalités est en cours, mais au-delà de cet aspect, nous sommes confrontés à un problème de bonne gestion dont il faut que je discute à nouveau avec mon collègue de l'action et des comptes publics.

À la fin de l'année 2017, le niveau d'engagement en matière de contrats de plan était de l'ordre de 30 %, soit un rythme de l'ordre de 10 % par an – les volets ferroviaire et routier étant un peu en deçà, et les volets portuaire et transports collectifs en Île-de-France un peu supérieurs. J'en tire une conclusion : il va falloir prioriser la réalisation des contrats de plan dans le cadre de la future loi de programmation des infrastructures. La contrainte est globale et correspond à celle de la trajectoire des finances publiques, le choix porte donc moins sur la question de savoir si les ressources *ad hoc* proviennent des régions ou de l'État que sur la part de ressources consacrée à la priorité que sont ces contrats de plan qui correspondent à des engagements pris qu'il faut honorer au mieux. Cela sera également l'une des priorités de la future loi de programmation des infrastructures.

On peut constater que le dispositif de soutien au fret n'a pas trouvé son équilibre ces dernières années. Il y a eu des fluctuations dans l'évaluation du coût directement imputable, avec des recalages successifs entre l'État et l'ARAFER. Il est donc difficile aujourd'hui de dresser le bilan des dotations des concours versés au fret. Je travaille actuellement à un nouveau plan de soutien au fret ferroviaire dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire. Le Premier ministre a eu l'occasion de dire que nous nous placerons dans une perspective de stabilisation des péages fret, et non d'une augmentation, comme cela était prévu dans le cadre du contrat entre l'État et SNCF Réseau. Cela supposera que l'État honore ses engagements en contributions et en concours fret.

Vous avez évoqué l'impact de la réforme ferroviaire sur les concours versés par l'État. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, les trois EPIC vont être transformés en une société nationale à capitaux publics, avec deux filiales : SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Les travaux menés avec la SNCF visent à permettre qu'à l'horizon 2022, la SNCF puisse financer ses investissements sans augmenter sa dette, alors qu'aujourd'hui la dette augmente de 2,5 milliards à 3 milliards d'euros par an. Cela doit se produire dans un contexte marqué non seulement par le choix de ne plus augmenter les péages fret, mais également de n'augmenter les péages TGV qu'à la hauteur de l'inflation et non pas de 4 à 5 % par an, ce qui était contradictoire avec le choix du Gouvernement en faveur d'une politique du TGV accessible à tous, TGV qui desserve largement les territoires. Ces éléments viennent donc en moindres recettes pour SNCF Réseau.

Nous travaillons par ailleurs sur l'amélioration de la performance de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Nous avons également l'ambition d'augmenter le montant des investissements afin de dégager 200 millions d'euros d'investissements supplémentaires ciblés sur la modernisation à l'horizon 2022. Tout cela se fait donc avec un bouclage sur le désendettement à hauteur de 25 milliards, en 2020, puis de 10 milliards en 2022, mais pour obtenir cet équilibre global, il faut maintenir des concours de l'État au niveau de ce qui était prévu dans le contrat entre SNCF Réseau et l'État. Il n'y aura donc pas d'économies sur ce plan. Nous l'avons annoncé dès le départ : l'idée n'est pas de consacrer moins d'argent au ferroviaire, mais de s'assurer que chaque euro est investi et utilisé le plus efficacement possible. Il n'y a pas d'objectifs d'économies, le modèle repose sur des perspectives de péages moins élevés, sur une reprise d'une partie substantielle de la dette, dont 35 milliards d'euros dans le

quinquennat par l'État, sur des efforts de performance et de productivité de la part de la SNCF, et sur des concours de l'État au même niveau que ce qui était prévu dans le contrat entre l'État et SNCF Réseau.

Comme cela a été souligné, le réseau fluvial connaît aussi des difficultés importantes, on l'a vu en particulier à l'occasion des épisodes de cru que notre pays a connus en 2016 et au début de l'année 2018. Ils ont montré la faiblesse, la fragilité et le vieillissement de nos installations. Ce réseau est pourtant très important. Le fret fluvial a des avantages évidents en termes d'émissions de gaz à effet de serre. C'est aussi un patrimoine dont les activités sont très contrastées, du réseau à grand gabarit, qui doit jouer un rôle plus important dans notre transport de marchandises, à une partie du réseau qui a plutôt des fonctions de gestion hydraulique et touristique.

Le diagnostic qui m'a été remis sur l'état du réseau montre qu'il faudra consentir un effort significatif pour accélérer son entretien et sa régénération. Dans les différents scénarios du COI, il est bien prévu d'augmenter le rythme de l'entretien et de la régénération – cela fera aussi partie des choix à faire dans le cadre de la loi de programmation des infrastructures.

Un protocole de financement avait été conclu entre l'État et les collectivités pour le canal Seine-Nord, prévoyant une participation à hauteur de 1 milliard d'euros de l'État, de 2 milliards de l'Union européenne, et de 1 milliard des collectivités. Le président de la région Hauts-de-France a proposé de réaliser ce projet avec une société de projet sous la forme d'un établissement public local. Nous y travaillons, ainsi que sur les moyens de dégager des ressources locales. Je pense que ce dispositif pourra être stabilisé, y compris avec la création de la société de l'établissement public local, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Le dossier avance conformément à ce qui avait été annoncé.

La DGAC est confrontée à un défi important. La croissance du trafic aérien a été de l'ordre de 8 % entre 2015 et 2017. Elle devrait se poursuivre dans les prochaines années. Par le passé ont eu lieu des baisses importantes, ou au moins substantielles, des effectifs de contrôleurs aériens. Ces effectifs sont désormais stabilisés, mais faire face à la croissance du trafic aérien, suppose, d'une part, un certain nombre de modernisations techniques qui sont en cours, y compris en déclinaison des programmes européens de modernisation des outils du contrôle, et, d'autre part, une mise en œuvre du protocole signé avec les agents de la DGAC reposant sur une meilleure prise en compte de la saisonnalité du trafic. Des organisations expérimentales ont pu se mettre en place dans les centres de Brest de Bordeaux, de Reims, et de Roissy. Le centre d'Aix n'a pas encore mis en œuvre ce mode d'organisation – il connaît aujourd'hui des tensions sur les effectifs. Ce protocole doit permettre une organisation du travail qui absorbera mieux les pointes de trafic. Nous pourrions ainsi faire face, dans la période actuelle, et sur la durée du protocole, aux besoins liés à la croissance du trafic aérien, en même temps que seront assurées la modernisation des outils et l'amélioration de la régulation européenne.

**M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial pour les Affaires maritimes.** Mon intervention porte sur l'exécution, en 2017, des crédits dédiés aux affaires maritimes et aux ports, qui figurent dans le programme 205 *Sécurité et affaires maritimes* et une partie du programme 203 *Infrastructures et services de transports*.

Je tiens, avant tout, à rappeler l'enjeu stratégique que constitue la politique maritime pour notre pays, qui possède le deuxième domaine maritime du monde derrière les États-Unis, avec 5 000 kilomètres de côtes, et une zone économique exclusive de 10 millions de km<sup>2</sup>.

Le programme 205 regroupe des crédits finançant la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, l'enseignement maritime, et la promotion de l'emploi maritime français *via* un dispositif d'exonération de charges sociales.

En 2017, la consommation des crédits de ce programme s'établit à 168 millions d'euros en crédits de paiement, en hausse de 10 millions d'euros par rapport à 2016. La consommation des crédits est toutefois inférieure aux crédits votés en loi de finances initiale, qui s'élevaient à 197,9 millions d'euros.

Parmi les facteurs expliquant cette sous-consommation, j'appelle votre attention sur l'annulation récurrente, depuis 2016, des crédits destinés à compenser l'extension du dispositif d'exonérations de charges sociales pour les armateurs français. Ce dispositif mis en place par la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, a été notifié à la Commission européenne en juillet 2016, afin d'évaluer sa compatibilité avec le régime européen des aides d'État. Près de deux ans plus tard, ce dispositif n'a toujours pas été validé au niveau européen, et les crédits prévus ont donc été annulés à hauteur de 19 millions d'euros en 2017.

Madame la ministre, pouvez-vous nous indiquer où en est la validation par la Commission européenne de ce dispositif d'exonérations de charges sociales pour les armateurs ?

Mise à part cette sous-consommation, je tiens à souligner la bonne gestion budgétaire du programme 205 sur l'année 2017.

Par ailleurs, l'École nationale supérieure maritime (ENSM), établissement qui forme aux métiers de la marine marchande et reçoit pour cela une subvention pour charges de service public, a poursuivi en 2017 le rétablissement de sa situation financière, qui était fortement dégradée depuis 2011. Après avoir connu un déficit de 52 000 euros, en 2016, l'ENSM a réussi à dégager un excédent de 557 000 euros l'année dernière. L'ENSM s'est par ailleurs engagée dans un plan de réorganisation immobilière afin de se concentrer sur ses locaux du Havre et de Marseille.

J'observe également la poursuite, en 2017, d'une politique d'investissement pour financer les équipements nécessaires aux opérations de sauvetage en mer, et à la surveillance du trafic maritime. L'achat d'un nouveau patrouilleur pour les Terres australes et antarctiques françaises a été financé par 3 millions d'euros de crédits, et la mise en place d'un nouveau système de gestion des opérations de secours des personnes en détresse en mer a bénéficié de 1 million d'euros. Je tiens à rappeler l'importance de maintenir dans la durée le budget d'investissement des affaires maritimes. Madame la ministre, pouvez-vous nous assurer sur votre volonté de pérenniser les dépenses d'investissement pour financer la politique maritime ?

J'en viens aux crédits dédiés au financement des infrastructures portuaires, tels qu'ils sont décrits dans le programme 203 *Infrastructures et services de transports*.

Les travaux de dragage des ports constituent un poste de dépenses essentiel pour assurer le bon fonctionnement et maintenir la compétitivité des ports français. En 2017, ce poste de dépenses a pu bénéficier de 26 millions d'euros de crédits supplémentaires par rapport aux crédits votés en loi de finances initiale : l'État a financé le dragage des ports à hauteur de 67 millions, contre 41 millions en 2016. L'État a ainsi appliqué la décision prise

lors du comité interministériel de la mer (CIMER) du 4 novembre 2016, qui prévoyait une hausse de sa participation financière au dragage des ports.

Madame la ministre, cet effort de réengagement de l'État dans le financement du dragage des ports sera-t-il maintenu, voire augmenté, à l'avenir ? Vous n'êtes pas sans savoir que les pays voisins de la France financent à 100 % le dragage des ports.

Le programme 203 participe aussi au développement des infrastructures portuaires, *via* des fonds de concours versés par l'AFITF. Les projets de développement des infrastructures portuaires, mis en œuvre dans le cadre des CPER 2015-2020, et dans le cadre du plan de relance portuaire mis en place en 2013, ont ainsi pu bénéficier, en 2017, de 45 millions d'euros de crédits.

Concernant le travail d'évaluation des politiques publiques mené dans le cadre du projet de loi de règlement, j'ai choisi d'approfondir la question de la lutte contre la pollution liée au transport maritime. La réduction des rejets polluants des navires dans l'air – dioxyde de carbone, oxydes de soufre et d'azote mais aussi particules fines – représente un enjeu majeur pour l'environnement et la santé publique de nos concitoyens, notamment dans les villes portuaires – je suis moi-même élu à Marseille.

Comme vous le savez, la lutte contre la pollution du transport maritime doit se mener tant au niveau national qu'au niveau international, en particulier dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). J'ai eu l'occasion d'auditionner l'ambassadrice représentant la France auprès de l'OMI. Elle m'a présenté la stratégie adoptée en avril dernier par l'organisation pour diminuer les rejets de gaz à effet de serre par les navires : l'objectif est de réduire ces émissions de 50 % à horizon 2050. Il s'agit d'une décision importante que je salue.

Par ailleurs, les émissions d'oxydes de soufre sont limitées, avec un taux maximal abaissé à 0,5 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le taux d'émission sera donc divisé par sept par rapport à la situation actuelle. Cela rend d'autant plus urgente la nécessité de recourir à des modes de propulsion des navires moins polluants.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite « MARPOL », permet également de créer des zones instaurant un contrôle renforcé des émissions d'oxydes de soufre et d'azote, dites « zones ECA », pour *Emission Control Area*, où le taux d'émissions d'oxydes de soufre est limité à 0,1 %. Je rappelle que la France défend actuellement la création d'une zone ECA en mer Méditerranée. Pouvez-vous nous présenter l'état d'avancement du projet de zone ECA en Méditerranée ? Quel est le calendrier établi par le Gouvernement concernant sa présentation à l'OMI ?

Vous le savez, l'urgence est réelle pour nos concitoyens. C'est pourquoi, la lutte contre la pollution du transport maritime doit passer par l'accélération de la transition énergétique dans le secteur. À l'heure actuelle, deux solutions ont été identifiées pour mettre en œuvre cette transition : d'une part, la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL), un carburant qui permet de limiter fortement les émissions d'oxydes de soufre et d'azote ainsi que les émissions de dioxyde de carbone, et, d'autre part, le recours à des branchements électriques dans les ports pour l'alimentation des navires à quai. Je tiens à saluer l'action du Gouvernement qui s'est pleinement engagé, lors du dernier CIMER du 17 novembre 2017, pour la transition vers l'utilisation du GNL comme carburant marin.

Par ailleurs, en application d'une directive européenne, la France a élaboré un cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs, qui identifie sept ports maritimes dans lesquels seront mises en place des structures d'avitaillement en GNL d'ici à 2025. Le développement de structures d'avitaillement en GNL dans les ports français me paraît être un enjeu crucial de santé publique pour les habitants des villes portuaires, ainsi qu'un enjeu d'attractivité et de compétitivité pour nos ports. Où en est la mise en œuvre de la mesure du CIMER 2017 concernant le soutien à la transition vers le GNL, et où en est la mise en œuvre du cadre d'action que j'ai exposé précédemment ?

Au cours des différentes auditions que j'ai menées, j'ai pu observer que les acteurs privés du secteur maritime sont favorables au recours au GNL, ainsi qu'à l'installation de branchements électriques dans les ports. Cette transition énergétique nécessite cependant d'importants investissements de leur part. Il me paraît primordial que l'État développe une stratégie pour soutenir ces investissements privés, mais aussi une aide au fonctionnement, en particulier pour amorcer la filière d'approvisionnement des navires – comme me le rappelait encore ce matin la présidente du Grand Port maritime de Marseille.

Madame la ministre, comment envisagez-vous de réformer les modalités d'amortissement des investissements effectués par les armateurs qui s'engagent dans l'achat de navires moins polluants ?

Je souhaite insister sur la nécessité d'appréhender la transition énergétique du transport maritime sur le long terme. De nombreux acteurs du secteur maritime ont ainsi identifié l'hydrogène comme la prochaine solution à envisager pour « décarboner » le transport maritime. Il me semble donc stratégique d'envisager un soutien au développement de cette énergie d'avenir au service du transport maritime. Quelle est la place du transport maritime dans ce plan de déploiement de l'hydrogène ?

Pour conclure, j'insiste sur la nécessité d'instaurer un dialogue avec les habitants et ceux qui travaillent dans les environs immédiats des grands ports maritimes. Les grands ports réussissent d'autant mieux qu'ils sont intégrés dans leur environnement. Quand j'ai commencé à travailler sur ce sujet, j'avoue avoir été un peu étonné par le fait qu'il n'existait pas de structure officielle de discussion entre les habitants et les grands ports, alors qu'il existe par exemple des commissions consultatives de l'environnement pour les aéroports. Je souhaite que vous puissiez étudier la question, et faire en sorte que l'on puisse créer, à terme, une structure officielle qui permette que les habitants, les acteurs du territoire, et les grands ports puissent discuter à échéance régulière des projets du port, notamment en matière environnementale.

**M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les *Affaires maritimes*.** J'insiste sur l'enjeu stratégique de la politique maritime française, sur l'importance de gérer la transition énergétique concernant les particules fines, sur la nécessité de rapidement mettre en œuvre les branchements électriques dans les ports, sur la politique maritime française que le Premier ministre a clairement dessinée au mois d'octobre dernier à Brest.

Cette politique est un beau quatre-mâts. Il y a le mâât du commerce. On sait que 90 % des marchandises européennes transitent par la mer et que 25 % de la population européenne habite le littoral. Comme Saïd Ahamada l'a indiqué, le GNL est un atout, de même que la flotte stratégique.

Je veux insister sur l'importance de la sécurité maritime. Les bateaux sont de plus en plus gros, ils transportent de plus en plus de boîtes ou de passagers. Je ne souhaite pas qu'un jour un gros accident survienne. Il faut vraiment anticiper et prévoir une véritable politique de sécurité. L'OMI est décisionnaire en la matière, mais la France est gestionnaire. Elle contrôle par exemple la sécurité dans la Manche où se trouvent quatre centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), dont l'un, le CROSS Étel, se trouve dans ma circonscription. Il faut vraiment renforcer le rôle de ces CROSS.

La pêche constitue le deuxième élément essentiel de ce quatre-mâts. Le prochain projet de loi consacré à la formation et à l'apprentissage permettra peut-être de revenir, dans les semaines qui viennent, sur l'adaptation des métiers de la pêche. Il faut aussi s'interroger sur la ressource : il n'est plus possible aujourd'hui de pêcher le bar au nord du 48<sup>e</sup> parallèle. Ne faudrait-il pas envisager une période de repos biologique ? Les pêcheurs resteraient à terre lorsque les poissons frayent.

S'agissant du troisième mâât, les énergies marines renouvelables, nous sommes en retard. Le ministre de la transition écologique et solidaire l'a dit lui-même en expliquant que des demandes avaient été faites pour l'installation d'éoliennes en mer il y a dix ans, mais qu'elles ne sont toujours pas installées. Nous sommes en revanche en avance en matière d'éolienne flottantes. Les côtes de France sont particulièrement adaptées, parce que les fonds sont rapidement profonds.

Le Premier ministre a présenté sa feuille de route en matière d'économie circulaire, le lundi 23 avril dernier. Un problème se pose avec la plaisance qui constitue le quatrième mâât de cette politique maritime française. Notre flotte de plaisance est vieillissante, il va falloir la recycler, il faudra déconstruire. À l'heure qu'il est, la source de revenus envisagée pour cette déconstruction de navires repose sur le droit annuel de francisation des navires (DAFN). N'oublions pas qu'une grosse partie de ces droits va au Conservatoire du littoral. Nous avons vu, la semaine dernière, combien il était important de préserver le littoral et de l'entretenir. Il faut donc vraiment sanctuariser l'enveloppe réservée au Conservatoire du littoral qui, année après année, subit des baisses.

Où en sommes-nous de la surtaxe de luxe que nous avons proposé de mettre en place sur les grands navires ? La réforme de la taxe est en cours. Ne faut-il pas la faire payer aux bateaux de plus de vingt-cinq ans – ce sont ceux-là qui coûtent le plus cher – et faire participer les petits bateaux ? Je pense même aux engins de plage. Les ports de plaisance pourraient également être sollicités, car on y trouve souvent des vieux navires.

Madame la ministre, où en est-on des propositions que le ministère de l'écologie a adressées au ministère du budget sur la réforme du droit annuel de francisation et de navigation ?

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je remercie le rapporteur spécial d'avoir choisi le thème de la lutte contre la pollution maritime, et le rapporteur pour avis d'avoir insisté sur ce sujet. Je crois qu'il faut vraiment progresser en la matière, et j'abonde donc dans leur sens. Quels outils le Gouvernement souhaite-t-il mettre en place pour lutter contre la pollution du transport maritime, et quels indicateurs de performance permettront au Parlement de suivre les efforts en la matière ?

Sans rapport avec ce qui précède, s'agissant toutefois des transports, je souhaite, madame la ministre, vous signaler que je cherche, en tant que rapporteur général, à me faire

communiquer un document qui me semble important : les annexes financières qui lient SNCF Réseau à l'État dans le cadre de son contrat. SNCF Réseau refusant de les produire, je vais être contraint d'utiliser mes pouvoirs spéciaux, et d'aller les chercher au siège de la SNCF. Deux demandes écrites, et une demande orale au directeur général adjoint : cela commence à faire beaucoup ! Je tenais à vous le dire, car je pense que la représentation nationale ne peut pas se voir refuser ce type de document. Je vous signale que les annexes financières ont été expurgées de tous les documents qui sont mis à disposition du public en matière de contrat entre la SNCF et l'État.

**Mme la ministre chargée des transports.** Il me semble qu'un point annuel doit être fait devant le Parlement s'agissant du contrat entre l'État et SNCF Réseau. Je comprends mal pourquoi SNCF Réseau aurait des choses à cacher sur son contrat. Je relayerai votre demande et m'assurerai que les documents vous sont bien transmis. En tant que cosignataires, côté État, nous pourrions vous transmettre ce contrat.

Je reviens à la politique maritime. Les discussions sont en cours avec la Commission européenne s'agissant des exonérations de charges patronales, et nous allons sans doute être amenés à faire évoluer le dispositif notamment pour prendre en compte la situation des marins français sur des navires sous pavillon d'autres États européens. Ces mesures pourront être inscrites dans la loi d'orientation des mobilités. En tout état de cause, les crédits sont bien prévus dans la loi de finances initiale de 2018, et elles le seront également dans le projet de loi de finances pour 2019. Pour répondre à une exigence européenne, nous devons prévoir un ajustement afin d'assurer une neutralité de la mesure, quel que soit l'État du pavillon, et de ne pas réserver les exonérations de charges aux navires français.

S'agissant des investissements, le programme *Affaires maritimes* comprend des investissements de modernisation en matière de signalisation maritime, de surveillance en mer, de dématérialisation des procédures à destination des marins, des armateurs, et des pratiquants de sports nautiques. Évidemment le volet sécurité est majeur dans ces dispositifs. On peut dire que la France est très en pointe dans ce domaine, et qu'il lui arrive même de faire le travail pour ses voisins – je pense en particulier aux Britanniques, sans dénoncer personne. Nous devons continuer à garder une avance technologique et investir à la fois dans les CROSS et dans les outils de surveillance du trafic.

La charge de dragage de l'ensemble des ports s'élève à plus de 90 millions d'euros. Un rattrapage progressif de ces charges est prévu. Cela a été souligné, chez nos voisins, ces charges sont assumées par la puissance publique, elles ne sont pas couvertes par les ports. Nous avons engagé un rattrapage des crédits de l'État en les portant à 67 millions d'euros au titre de 2017, et le même effort a été poursuivi en 2018. Nous venons de lancer avec les collègues de l'économie et des comptes publics, une mission sur le modèle économique des ports, comme cela avait été annoncé à la fin de l'an dernier. Elle devra intégrer la prise en compte par l'État des missions régaliennes des ports, et donc la prise en compte des dépenses de dragage dans leur modèle économique.

L'avancement du dossier de la zone d'émission contrôlée (ECA) en Méditerranée est un enjeu important. En effet, s'il peut y avoir des dispositifs de soutien à la réduction de la pollution des navires, les aspects réglementaires sont aussi fondamentaux. Cette zone devrait permettre de passer à une norme de carburant à 0,1 % de taux de soufre, dans un contexte de passage à 0,5 % de ce taux en 2020 au niveau mondial. L'étude devrait être finalisée en septembre prochain. Après concertation avec les autres États concernés, elle pourra être transmise à l'OMI à la fin de 2018 ou au début de 2019 afin que le dossier puisse être

approuvé par cette organisation. La situation et la fragilité des milieux en Méditerranée justifient pleinement qu'on avance dans ce domaine en fixant les normes de pollution les plus basses possibles.

En ce qui concerne les mesures de soutien à la transition vers le GNL et la mise en œuvre des infrastructures d'avitaillement pour des énergies alternatives, le premier levier est celui de la réglementation et des contrôles. On effectue plus de 600 contrôles par an. La crédibilité de ces contrôles est très importante pour les enjeux de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre. La loi de transition énergétique a confié aux ports la responsabilité de déployer des énergies alternatives, qu'il s'agisse de l'électricité à quai ou du GNL. Les ports de Marseille et de Nantes offrent désormais des stations au GNL et Dunkerque est en train d'y travailler. En outre, Marseille déploie des infrastructures de recharge électrique, notamment pour les navires de croisière. Ces infrastructures sont déjà en place pour les navires de la Méridionale et devraient être offertes à l'horizon de 2019 pour les navires de Corsica Linea. Je suis bien consciente que pour les riverains du port, ces enjeux de pollution sont très importants. Il est donc essentiel que les ports puissent réduire significativement les émissions à quai, en complément de ce qui peut se faire sur le plan normatif au niveau mondial. Je me réjouis notamment de l'accord qui a été obtenu à l'OMI, accord auquel la France a évidemment beaucoup contribué.

S'agissant de l'accompagnement des armateurs dans leur transition vers des navires plus propres, les nouvelles exigences en vigueur les conduisent d'ores et déjà à faire évoluer leur flotte. On peut notamment se réjouir que CMA CGM ait choisi de motoriser au GNL ses futurs très grands porte-containers. Pour les croisières, les armateurs sont eux aussi de plus en plus amenés à choisir des motorisations au GNL. Un travail est en cours en vue d'instaurer un dispositif d'amortissement accéléré pour ces navires à motorisation propre.

Nous travaillons également à un alignement de la fiscalité des carburants propres utilisés pour la navigation intérieure sur celle du gazole non routier afin de contribuer à accélérer l'utilisation de carburants alternatifs.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de loi d'orientation des mobilités, nous travaillons avec les professionnels pour inciter encore davantage à l'utilisation du GNL ou de technologies décarbonées. Le plan « hydrogène » qui a été annoncé par Nicolas Hulot la semaine dernière doit trouver à s'appliquer dans le domaine maritime. Comme vous le savez, les motorisations sont rarement spécifiques pour les navires. Tout l'enjeu est donc de développer des motorisations pour les véhicules lourds à l'hydrogène qui pourront progressivement être utilisés aussi pour les petits navires. Nous veillerons, dans le cadre des différents appels à manifestation d'intérêt ou appels à projet, à soutenir l'utilisation de l'hydrogène dans le transport maritime.

Nous travaillons, dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 2019, à la modernisation et à l'amélioration de l'efficacité du dispositif de la DAFN. Vous avez mentionné ses utilisations possibles en faveur de la SNSM ou du Conservatoire du littoral, et par la filière de plaisance. Je ne peux vous en dire beaucoup plus aujourd'hui.

**M. le président Éric Woerth.** Comment évaluez-vous le risque financier consécutif à l'arrêt du projet de Notre-Dame-des-Landes et au développement de Nantes-Atlantique ? Comment l'arrêt du projet sera-t-il compensé, en matière de transport, dans le Grand Ouest ? Cela aura-t-il un effet direct sur les crédits du programme 203 ou avez-vous une vision plus optimiste des choses ? Quant au canal Seine-Nord, c'est un vieux dossier au sujet duquel il

faudrait aussi évaluer l'incertitude lumineuse de l'État durant toutes ces années. Aujourd'hui, le projet semble en bonne voie. Est-ce le cas selon vous ? Quel bilan tirez-vous de ces deux sagas pour éviter de refaire les mêmes erreurs dans les projets futurs ? Nous verrons par ailleurs si la position du nouveau gouvernement italien évolue concernant le Lyon-Turin – ce qui pourrait peut-être arranger le gouvernement français. Enfin, l'accompagnement du canal Seine-Nord par MAGEO est une autre histoire.

**Mme Bénédicte Peyrol.** Madame la ministre, je souhaiterais vous interroger sur le dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules propres et en particulier concernant le compte d'affectation spéciale *Aides à l'acquisition de véhicules propres* et les programmes 791 et 792 qui ont pour objectif de favoriser le développement et la mise sur le marché de véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. Dans une étude publiée en mai dernier, France Stratégie indique que les ventes de véhicules électriques ont atteint 1,2 million d'unités dans le monde en 2017, soit 1,7 % des ventes de voitures neuves, en hausse de près de 60 % par rapport à 2016. En France, la grande majorité des aides à l'acquisition en volume budgétaire a été destinée à la vente de véhicules. Les 24 595 ventes ainsi réalisées en 2017 correspondent à environ 149 millions d'euros d'aides. Ces chiffres sont largement inférieurs à ce qui était prévu en loi de finances initiale pour 2017. Par contre, les dépenses d'aide à l'acquisition de véhicules d'assistance électrique ont explosé. C'est pourquoi la loi de finances pour 2018 a recentré cette aide. Dans son étude 2018 sur les chiffres-clés du transport, le Commissariat général au développement durable souligne le repli du nombre d'immatriculations de véhicules routiers neufs depuis 2011 alors que le nombre d'immatriculations pour les véhicules d'occasion particuliers a augmenté de 11 % sur la même période. De même, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub>, qui sont un indicateur du programme, ont augmenté en 2017 de 0,5 point par rapport à 2016. Leur niveau n'a que faiblement baissé par rapport à 2015 et reste nettement inférieur à l'objectif d'un taux d'émissions moyen de 102 grammes de CO<sub>2</sub>, inscrit en loi de finances initiale pour 2018 – un niveau inférieur également à l'objectif européen de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre pour 2021.

Le dispositif de bonus-malus et la prime à la conversion constituent deux leviers essentiels pour encourager le développement de véhicules propres et donc la transition vers de nouvelles formes de mobilité. Cependant, l'absence d'objectifs clairement définis et l'instabilité de ce dispositif, modifié chaque année, voire parfois en cours d'année, rendent difficile et parcellaire l'évaluation de son efficacité. Cela occulte certains enjeux essentiels comme l'émission de polluants véhicules non pris en compte dans les prix des carburants et le remplacement réel du parc automobile particulier par des véhicules propres. Cette évaluation est d'autant plus importante qu'on a voté une contribution carbone en augmentation avec une trajectoire très ambitieuse. Il faut que nous puissions maintenir cette trajectoire et donc que nous ayons un dispositif de redistribution vers des ménages et des territoires plus fragiles.

Quel bilan tirez-vous pour 2017 de l'efficacité de ce dispositif ? Quelles dispositions le Gouvernement compte-t-il prendre pour permettre un pilotage plus efficace et plus efficient de cette politique publique indispensable à l'accompagnement des territoires et des ménages fragiles dans le cadre de la trajectoire carbone ?

**Mme Sarah El Haïry.** Vous avez anticipé ma question, monsieur le président. Étant députée de Loire-Atlantique, je m'interroge en effet sur le coût engendré par l'arrêt du projet de construction d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui nourrit énormément de fantasmes. Il y a évidemment négociation sur les contreparties potentielles de cet arrêt sur les nouveaux projets mais s'agissant du volet financier, la décision d'arrêter le projet a été prise après le vote de la loi de programmation des finances publiques. La Cour des comptes soulève

donc un risque de soutenabilité de la mission qui risque d'être fragilisée par des contentieux. Comment sécuriser cette mission ? Avez-vous sinon des chiffres, du moins un calendrier ? Cela permettrait de couper court aux évaluations qui, pour le moment, ne sont malheureusement faites que par la presse.

Ma seconde question concerne les concessions autoroutières. La note d'analyse de l'exécution budgétaire souligne la nécessité d'anticiper la fin des principales concessions. Dès lors, *quid* des ressources budgétaires nécessaires à l'adaptation de nos structures ? Quelles seront les conséquences sur le système de concessions des rapports de la commission des transports du Parlement européen ?

**M. Bertrand Pancher.** Les Assises de la mobilité ont été un vrai succès. Ces rencontres se sont accompagnées d'une nécessaire remise en place des priorités en matière d'infrastructures, mission confiée à notre ancien collègue Philippe Duron. Ce dernier a présenté trois scénarios : le premier, inacceptable, conduisant à ne rien faire de plus qu'actuellement ; le deuxième, à relancer des projets urgents attendus par tous ; le troisième, particulièrement ambitieux.

Le Premier ministre, lors du lancement de ces assises en septembre, s'était engagé à déposer un texte de loi reprenant les priorités de chacun des groupes de travail pour le printemps 2018. Nous sommes en juin et la rumeur circule que l'examen de ce texte sera reporté à l'automne, voire en 2019. La déception des acteurs risque d'être à la hauteur de l'espoir suscité par cette vaste concertation. Pouvez-vous, madame la ministre, expliquer les raisons de ce retard et nous annoncer la date effective du dépôt du projet de loi ?

En ce qui concerne la mission de notre collègue Philippe Duron, le scénario intermédiaire de planification des infrastructures pour notre pays, qui semble avoir les faveurs de Matignon, nécessite une augmentation du budget de l'AFITF de 600 millions d'euros à l'horizon 2019. Deux pistes de financement sont connues : la réaffectation de l'augmentation de la taxe carbone sur les carburants – à condition que les ristournes aux professionnels n'en fassent pas perdre l'efficacité écologique – ou la création d'une vignette d'usage sur les poids lourds – à condition de toucher aussi aux petits véhicules de moins de 3,5 tonnes. Laquelle de ces deux pistes privilégiez-vous ? D'autre part, afin que ce scénario ne soit pas un nouvel attrape-nigaud, il est nécessaire de prévoir une loi de programmation sur les infrastructures. Vous semblez clairement vous y engager, madame la ministre. Pouvez-vous nous en livrer le calendrier ?

Enfin on ne vous a pas interrogé sur le Lyon-Turin. Le nouveau gouvernement italien semble vouloir remettre en cause ce projet : avez-vous des informations à ce sujet ?

**M. Régis Juanico.** Madame la ministre, c'était hier la première journée mondiale du vélo. L'Organisation des Nations unies a souhaité l'instauration de cette journée pour soutenir ce moyen de transport simple, accessible, fiable, propre, durable, respectueux de l'environnement et bon pour la santé. Toutes ces raisons doivent inciter les pouvoirs publics à se donner les moyens de faire du vélo un véritable mode de déplacement alternatif. La part modale du vélo étant de moins de 3 %, la France accuse en ce domaine vingt ans de retard par rapport à certains voisins européens comme les Pays-Bas ou le Danemark.

Vous avez annoncé, madame la ministre, lors des Assises de la mobilité en décembre 2017, un plan vélo qui reste désormais à financer. Je voudrais revenir sur deux mesures très concrètes annoncées lors de ces assises. La première consiste en la généralisation

de l'indemnité kilométrique vélo, créée par la loi pour la transition énergétique, qui repose encore sur le volontariat des employeurs et reste trop peu ainsi incitative. Dans une note qui vous a été adressée, madame la ministre, notre collègue Matthieu Orphelin a démontré tout le potentiel de cette indemnité, sachant que près de 75 % des déplacements domicile-travail font moins de 5 kilomètres. Il a aussi démontré l'efficacité de cette indemnité, qui a induit un doublement de la pratique du vélo en moins d'un an, et a eu des effets bénéfiques sur la santé des salariés – le tout à un faible coût pour les employeurs, publics comme privés. Quelles suites comptez-vous donner à cette généralisation de l'indemnité kilométrique vélo ?

S'agissant du soutien à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), loin d'être un gadget, cette assistance électrique rend le vélo accessible au-delà de la ville dense, notamment en milieu rural ou périurbain. Bien que modéré, l'effort induit par la pratique du vélo électrique permet de lutter contre la sédentarité, comme le démontrent les études très intéressantes que le professeur Jean-François Toussaint a fait paraître cette semaine. Il est démontré en plus que ce bonus a eu un effet significatif sur le boom des ventes de VAE : 255 000 vélos ont été vendus en 2017. Malheureusement, la prime de 200 euros pour l'achat d'un VAE a été supprimée par la loi de finances 2018. En octobre dernier, vous aviez annoncé un nouveau dispositif nécessitant une aide des collectivités. Combien de nouveaux bonus ont-ils été accordés depuis le 1<sup>er</sup> février ? Comment peut-on vous aider à convaincre Bercy et Matignon de faire les bons arbitrages concernant le plan vélo ?

Enfin, j'aurai ce soir une pensée pour Armelle Cizeron, la collaboratrice de notre collègue Jeanine Dubié, qui est décédée le 20 avril dernier, renversée par un camion tout près d'ici, alors qu'elle arrivait à vélo sur son lieu de travail. Nous étions avec Joël Giraud à son enterrement à Saint-Étienne il y a quelques semaines.

**M. le président Éric Woerth.** Nous avons tous été très touchés par ce qui est arrivé à cette jeune femme.

**M. Hubert Wulfranc.** Le Premier ministre a annoncé la reprise par l'État de 35 milliards d'euros de la dette de la SNCF. Devrait donc rester à l'entreprise un passif d'au moins 26 milliards d'euros en 2020 et d'une vingtaine de milliards d'euros en 2022. Vous admettez qu'une vingtaine de milliards d'euros reste un fardeau conséquent, surtout pour une entreprise qui est transformée en société anonyme (SA) et qui va donc devoir se financer sur les marchés. L'équilibre financier de la SNCF ne sera donc pas rétabli, c'est le moins qu'on puisse dire. Le Premier ministre a annoncé, dans le même temps, une limitation du niveau des péages encaissés par SNCF Réseau, qui va donc subir une érosion de ses recettes et faire face à des difficultés accrues pour investir. Or ses investissements devraient être assez importants au moins jusqu'en 2026. Dans ces conditions, la seule alternative serait d'augmenter les contributions de l'État et des régions – mais je n'ai pas le sentiment que ce soit la réponse attendue – ou d'envisager, comme nous le craignons, de fermer des lignes, d'externaliser des pans entiers de l'activité et de supprimer des emplois.

Parallèlement, pour alléger les contraintes de réseau, il n'est prévu que d'augmenter la mise à contribution de SNCF Mobilités. Les contrats de performance visent un objectif moyen de contribution de 300 millions d'euros par an jusqu'en 2026. C'est donc à SNCF Mobilités qu'il reviendrait de payer davantage. Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, cette mise à contribution de SNCF Mobilités ne va-t-elle pas accroître les exigences de rentabilité et d'économies sur la masse salariale et renforcer les risques de restructuration et de cessions, comme ce fut le cas pour France Télécom il y a environ une vingtaine d'années ?

**Mme Frédérique Tuffnell.** Le transport fluvial présente de nombreux avantages pour le développement durable : la fiabilité, la sécurité, la compétitivité, une faible consommation d'énergie et des émissions réduites de gaz à effet de serre à la tonne transportée par kilomètre. Cela est particulièrement vrai des bateaux modernes et à grand gabarit. Malgré ses atouts indéniables, le fluvial représente moins de 3 % du transport terrestre de marchandises. Aussi, l'effort en faveur du transport fluvial constitue une priorité de la politique nationale des transports de marchandises. Pour favoriser le report modal vers le fluvial et convaincre les chargeurs de faire transporter leurs marchandises par les voies d'eau, l'État a mis en place des plans d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI), ainsi qu'un plan d'aides au report modal (PARM). Pour la période 2013-2017, les PAMI ont été dotés d'un budget de 22,5 millions d'euros : 12 millions d'euros provenant de Voies navigables de France, 4 millions de l'État et 6 millions des collectivités territoriales. Quant au PARM, il a été financé par l'État à hauteur de 14 millions d'euros pour la même période. S'agissant de la période 2018-2022, la France a reçu le 29 mai dernier le feu vert de la Commission européenne pour prolonger les aides d'État : celles du PAMI à hauteur de 6,2 millions d'euros et celles du PARM à hauteur de 20 millions d'euros. Par conséquent, comment expliquez-vous, madame la ministre, les fluctuations importantes de ces budgets ? Le report modal ne peut être envisagé sans soutien public.

**Mme la ministre chargée des transports.** S'agissant de l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, je ne souhaite pas développer ici les discussions qui sont en cours avec le concessionnaire mais je suis confiante : la résiliation du contrat n'emportera pas de conséquences lourdes pour l'État. Évidemment, le concessionnaire pourrait avoir une autre lecture. Dans l'intérêt de chacun, il est préférable que ces discussions se déroulent sereinement.

S'agissant de l'extension de Nantes-Atlantique, on va se trouver, ainsi que le prévoient les règles européennes, dans le cadre d'une concession aéroportuaire qui, compte tenu du nombre de passagers d'ores et déjà enregistré dans cet aéroport, doit se faire sans concours publics. L'extension de Nantes-Atlantique ne pèsera donc pas sur les finances publiques.

Le programme qui est en cours de discussion avec les régions Pays de la Loire et Bretagne doit permettre de répondre à l'enjeu évoqué par le Premier ministre lorsqu'il a annoncé l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes : le développement des plateformes du Grand Ouest – Nantes-Atlantique mais aussi Rennes et Brest. Ces deux aéroports ne présentent pas d'enjeux de soutien financier car ils se développent dans le cadre d'une concession et ne nécessitent pas de ressources publiques particulières. Le développement de l'aéroport de Rennes soulève en revanche des enjeux fonciers. Par ailleurs, nous sommes en train de travailler avec les régions Pays de la Loire et Bretagne concernant la liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes et la liaison entre Rennes et les plateformes aéroportuaires. Ces liaisons supposent de faire des travaux, notamment la troisième voie de Massy à Valenton, sur l'interconnexion sud des TGV – projet qui figure déjà parmi les propositions du COI. Nous répondrons ainsi aux attentes des régions, qui souhaitent une meilleure connexion avec les plateformes aéroportuaires franciliennes, et nous favoriserons leur développement en nous inscrivant dans les perspectives du COI.

Vous avez évoqué les difficultés rencontrées dans le cadre des projets du canal Seine-Nord et du Lyon-Turin. Il faut, à un moment donné, cesser de s'engager dans ce type de projets sans savoir comment ils seront financés pour ensuite tourner en rond pour éviter de faire face aux engagements financiers qu'ils nécessitent. Il faut d'abord dire ce que l'on veut faire et comment on va le financer pour ne pas faire attendre ensuite pendant des années les élus et les populations qui sont persuadés que leur projet a vocation à être réalisé prioritairement par rapport aux autres. C'est tout le sens de la loi de programmation des infrastructures.

On a évoqué les impasses auxquelles l'AFITF est confrontée. J'ai découvert lors de ma prise de fonctions que 10 milliards d'euros n'étaient pas financés sur le budget de l'agence pendant la durée du quinquennat. Je pourrais aussi citer le chiffre de 36 milliards d'euros de lignes nouvelles ferroviaire promises un peu partout en France. L'enjeu est d'abandonner la méthode consistant à laisser croire à chacun que son projet sera réalisé rapidement sans avoir de vision d'ensemble du financement de ces projets.

S'agissant du canal Seine-Nord, nous allons pouvoir « converger ». L'État a indiqué la part qu'il pourrait prendre dans le financement de ce projet. Les collectivités, et notamment la région Hauts-de-France, y travaillent activement. L'Europe a confirmé sa participation. Il s'agira, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, de définir la gouvernance locale qui a été souhaitée par les élus des Hauts-de-France. Ce projet devrait maintenant pouvoir avancer.

S'agissant du Lyon-Turin, des travaux importants ont d'ores et déjà été engagés. Je ne connais pas encore la position officielle du gouvernement italien même si beaucoup de choses ont été dites. Ce projet fait évidemment partie des sujets qui seront mis sur la table dans le cadre de nos futures rencontres avec ce nouveau gouvernement – j'aurai peut-être l'occasion de voir mon homologue à l'occasion du Conseil des ministres européens des transports à la fin de cette semaine. Je suis bien consciente que ce projet représente un investissement très important. Cependant, il faut aussi avoir en tête que deux tunnels de ce type ont été percés entre l'Italie et la Suisse et un a été réalisé entre l'Italie et l'Autriche. Le fait qu'il n'existe pas de tunnel de base entre la France et l'Italie peut vouloir dire que les flux ne passent plus par notre pays. Cela peut avoir un avantage mais cela soulève aussi la question de la place de la France dans les grands flux européens. Que nos partenaires italiens se tournent vers leurs autres voisins plutôt que vers nous n'est pas forcément une bonne nouvelle. D'où l'engagement que le Président de la République a pris lors du dernier sommet franco-italien. Nous aurons l'occasion de refaire le point avec le nouveau gouvernement.

**M. le président Éric Woerth.** Le canal Seine-Nord sans MAGEO aurait moins de sens.

**Mme la ministre chargée des transports.** Le financement de MAGEO est prévu dans les propositions du COI.

En ce qui concerne les véhicules propres, je voudrais souligner l'importance de leur développement pour notre pays. Ces motorisations propres sont un enjeu de santé publique mais aussi environnemental, compte tenu de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Je ne puis me satisfaire que le secteur des transports, qui représente déjà 30 % de ces émissions, les fasse croître. Ce n'est pas avec une telle trajectoire que nous pourrions respecter l'accord de Paris et le plan climat. Il convient d'accompagner le verdissement des flottes, qu'il s'agisse de voitures, de véhicules lourds ou de navires. Ce verdissement est d'ailleurs l'un des axes de la future loi d'orientation des mobilités. Le niveau des aides devrait logiquement se traduire par une augmentation des acquisitions de véhicules électriques, qui ont du mal à décoller. Le contrat de filière que nous avons signé, Bruno Le Maire, Nicolas Hulot et moi-même, avec l'ensemble des acteurs de la filière automobile marque bien cette ambition de multiplier par cinq le nombre de véhicules électriques d'ici à la fin du quinquennat. Toute la filière s'est engagée à atteindre cet objectif. Il ne faut pas se leurrer : demain, les véhicules seront propres. L'enjeu de la pollution étant bien identifiée en Inde et en Chine, si nous ne sommes pas capables de doper le marché français des véhicules propres, les ménages français risquent demain de s'équiper de voitures chinoises.

Multiplier par cinq le nombre de voitures électriques d'ici à la fin du quinquennat suppose de maintenir, d'ici à 2022, un bonus sur lequel nous sommes en train de travailler. Il faudra effectivement que les dispositifs de soutien aient à la fois de la visibilité et de la stabilité. La prime à la conversion connaît, quant à elle, un franc succès, notamment chez les ménages non imposables, mais il est vrai que nous avons du mal, avec le dispositif du bonus, à faire décoller autant qu'on pourrait le souhaiter le marché du véhicule électrique. Nous allons continuer à déployer des bornes de recharge. Une action de pédagogie doit également être menée par les constructeurs pour montrer l'intérêt des dispositifs prévus. Compte tenu des bonus en vigueur, ces véhicules sont en effet intéressants en termes de cycle de vie pour les utilisateurs. Cependant, tout le monde ne raisonne pas spontanément selon ces critères. Le développement des véhicules est un enjeu important non seulement pour la santé publique mais aussi pour la filière. Cette dernière doit s'inscrire dans la perspective d'une accélération des ventes de véhicules électriques et de véhicules propres en général. Le contrat de filière prévoit aussi toutes les actions de formation et de reconversion des salariés que supposera cette évolution.

L'élaboration du projet de loi d'orientation des mobilités a effectivement pris un peu de temps mais il ne vous aura pas échappé que quelques dossiers sont venus charger les agendas... Il faut aussi avoir en tête que ce texte est porteur d'un bouleversement important, un bouleversement qu'on n'a pas connu depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. Cela justifie qu'on prenne le temps d'en parler avec l'ensemble des acteurs. J'ai notamment discuté avec les associations d'élus. Le dossier est en cours de finalisation et nous aurons prochainement l'occasion de présenter le contenu de ce texte. Je vous confirme qu'il comporte bien un volet « loi de programmation des infrastructures », dans le prolongement des travaux du COI.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire, il faudra aussi un plan vélo comprenant un dispositif de soutien. Ce dernier pourra consister en une indemnité kilométrique vélo ou en un forfait mobilité – ce qui simplifierait la vie des employeurs. Nous y travaillons. Vous avez mentionné l'accident qui a tragiquement touché la collaboratrice d'une députée : il faudra aussi intégrer dans le plan vélo les enjeux de sécurité routière tels qu'ils ont été évoqués lors des précédents comités interministériels de la sécurité routière. Nous n'encouragerons pas l'usage du vélo si nous n'accompagnons pas son déploiement de mesures touchant à la sécurité routière.

Oui, il faut réfléchir à ce qui se passera après la fin des concessions. Cela étant, les différents plans de relance s'étant traduits par des prolongements de concessions, la fin de ces dernières n'est pas pour demain matin : elle est prévue entre 2033 et 2038. Nous aurons un choix à faire à cette échéance et évidemment, comme l'ouvrage aura alors été amorti, le péage ne pourra pas porter sur son amortissement. Nous aurons cependant intérêt à conserver un péage d'entretien et d'exploitation. Il est utile aussi de réfléchir, de façon globale, à la manière de mettre un terme au caractère dual de notre réseau routier – la partie concédée de ce dernier bénéficiant de ressources importantes, et donc d'un très bon entretien, tandis que celle qui ne l'est pas a des difficultés à se moderniser et à maintenir un niveau d'entretien satisfaisant. Ce sont évidemment des sujets sur lesquels il faut avancer en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et qui nous renvoient aux questions de financement qui ont été posées.

**M. Bertrand Pancher.** Allez-vous faire le choix d'une taxe ou d'une vignette ?

**Mme la ministre chargée des transports.** La réflexion est en cours et le choix n'est pas simple. L'objectif est d'arriver à faire participer les poids lourds en transit au financement de nos infrastructures. L'idée de redevance kilométrique a quand même un certain passif après les différents épisodes de l'écotaxe. Les dispositifs fondés sur le temps présentent donc un avantage. Encore faut-il qu'on arrive à les calibrer correctement et à assurer à nos transporteurs routiers

qu'ils pourront en répercuter le coût sur les chargeurs, ce qui est plus simple à faire avec la TICPE puisque les mécanismes de facturation intègrent depuis longtemps des dispositifs de répercussion de cette taxe.

S'agissant de la dette de la SNCF, nous n'avons probablement pas été clairs, monsieur le député Wulfranc. C'est un effort considérable de la nation que la reprise de 35 milliards d'euros de dette. C'est donc nous tous qui allons faire un effort supplémentaire en faveur du transport ferroviaire. Je n'ai pas très bien compris les calculs auxquels vous vous êtes livré. Si l'on reprend 35 des 46 milliards d'euros de dette, il n'en reste pas 20 mais il doit y avoir quelque chose qui m'échappe. En tout cas, le Gouvernement a effectivement choisi de ne pas augmenter aussi fortement que prévu les péages des TGV et du fret. On peut certes considérer les recettes de ces péages comme une ressource de SNCF Réseau mais je crois qu'on a eu un peu trop tendance à le faire. On a aussi pu raconter que ces ressources pouvaient monter jusqu'au ciel sans se préoccuper de savoir quel était leur impact en termes de politique des transports. Je suis pour ma part attachée à ce qu'on considère que les recettes des péages ne sont pas simplement la ressource de SNCF Réseau mais d'abord un outil de politique des transports. Si on augmente de façon inconsidérée les péages du fret ferroviaire, on ne peut pas imaginer que demain, le transport ferroviaire aura toute la place qu'on peut attendre de lui dans le transport de marchandises. On ne peut pas non plus laisser croire qu'on pourra augmenter indéfiniment les péages TGV tout en voulant avoir un TGV accessible à tous. Le Gouvernement fait donc clairement le choix d'avoir des trajectoires plus modérées de péage et de reprendre une part substantielle de la dette.

Ensuite, l'équilibre doit être assuré grâce à un accroissement des recettes de SNCF Réseau. Il faut abandonner cette politique malthusienne consistant à augmenter le tarif des péages et le prix des billets et donc à avoir moins de voyageurs et moins de TGV. Dès lors qu'on sortira de cette politique, on pourra escompter une croissance des recettes de péage – mais plutôt par un effet volume que par un effet prix. Par ailleurs, un effort sera demandé à l'entreprise dans des proportions qui ont été mentionnées par le Premier ministre. Il y a un écart de compétitivité de 30 % entre la SNCF et ses concurrents. Il faut le réduire – non seulement pour contribuer au rétablissement des équilibres financiers du secteur mais aussi parce que la SNCF sera demain en concurrence. L'objectif fixé consiste à diminuer cet écart de deux tiers à l'horizon 2026. Cela correspond à un rythme qui paraît tout à fait soutenable, à tout le moins comparable à ce qui peut se faire dans d'autres entreprises. C'est le sens de l'orientation qui a été donnée par le Gouvernement.

Eu égard au transport fluvial, je vous confirme que la Commission européenne a donné son accord au maintien d'une aide au report modal et d'une aide à la modernisation. Il me semble que les chiffres que vous avez mentionnés sont dans la continuité de ce qui existait précédemment mais je les regarderai de plus près pour vous répondre ultérieurement de façon plus détaillée. Ces aides au transport fluvial sont évidemment un levier important de soutien à ce secteur et devraient nous éviter d'avoir demain de plus en plus de camions sur nos routes. Je présenterai prochainement le plan pour le transport ferroviaire mais il faut évidemment soutenir tout autant notre transport fluvial – c'est ce que nous faisons.

\*

\* \*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire**

Réunion du lundi 4 juin 2018 à 18 heures 30

*Présents.* - M. Saïd Ahamada, Mme Anne-Laure Cattelot, Mme Sarah El Haïry, M. Olivier Gaillard, M. Joël Giraud, Mme Marie-Ange Magne, Mme Amélie de Montchalin, Mme Cendra Motin, M. Hervé Pellois, Mme Bénédicte Peyrol, M. Xavier Roseren, M. Benoit Simian, M. Éric Woerth

*Excusés.* - M. Marc Le Fur, Mme Valérie Rabault, M. Olivier Serva

*Assistaient également à la réunion.* - M. Éric Bothorel, M. Régis Juanico, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Luc Warsmann, M. Hubert Wulfranc

