

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mardi

31 juillet 2012

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n°9

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

- Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Duron, dont la nomination à la présidence du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), est proposée par le Président de la République 2
- Vote sur la nomination de M Philippe Duron 11
- Informations relatives à la Commission 12

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



En application de l'article 13 de la Constitution, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Philippe Duron**, dont la nomination à la présidence du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), est proposée par le Président de la République.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Chers collègues, avant de donner la parole à M. Philippe Duron, j'ai quelques informations à vous communiquer.

À la demande de Mme Danielle Auroi, présidente de la commission des affaires européennes, j'ai accepté la création d'un groupe de travail commun à nos deux commissions sur les questions ferroviaires, qui s'intéressera notamment à la préparation du quatrième « paquet ferroviaire » de l'Union européenne et à la problématique de l'ouverture à la concurrence.

Ce groupe sera constitué de dix députés au maximum, soit cinq pour notre commission : deux représentants du groupe SRC, deux du groupe UMP ou un du groupe UMP et un du groupe UDI, et un représentant du groupe RRDP ou du groupe écologiste, que j'invite à réfléchir à l'organisation à retenir. Vous voudrez bien me communiquer les noms des candidats que nous nommerons à l'une des premières réunions de septembre.

Par ailleurs, comme vous le savez, le Conseil constitutionnel a censuré au travers de plusieurs décisions des dispositions législatives du code de l'environnement au motif qu'elles étaient contraires à la Charte de l'environnement. J'ai saisi Mme Delphine Batho afin d'assurer l'association de notre commission aux travaux qu'elle entend mener pour réformer les dispositifs de participation du public à l'élaboration des décisions administratives ayant une incidence sur l'environnement. Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a annoncé le dépôt d'un projet de loi sur le sujet à l'automne prochain, et notre commission entend participer à cette réflexion.

M. Dominique Perben, précédent président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France – AFITF – n'a pas été réélu, car il ne s'est pas représenté. Le conseil d'administration du 19 juillet 2012 ayant proposé M. Philippe Duron pour lui succéder, le Premier ministre, M. Jean-Marc Ayrault, a demandé que la commission de notre Assemblée en charge des transports auditionne notre collègue en application du cinquième alinéa de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010.

Cette audition de M. Philippe Duron – qui vient d'être également entendu par la commission du développement durable du Sénat – sera suivie d'un scrutin avec appel nominal et vote à la tribune.

Je souhaite quant à moi, Monsieur Duron, vous interroger sur le financement de l'AFITF, qui est aujourd'hui essentiellement budgétaire en raison de la privatisation des autoroutes. Quand l'éco-redevance poids lourds sera-t-elle mise en place ? Quels en seront le produit et les charges liées à sa mise en œuvre ? Par ailleurs, la précédente majorité a porté à 40 % la réduction de 25 % de cette éco-redevance initialement prévue par la loi pour les départements périphériques. Qu'en pensez-vous ?

M. Philippe Duron. Monsieur le président, mes chers collègues, c'est un honneur pour moi d'être pressenti à la présidence de l'AFITF et de me trouver devant votre commission pour cette audition qui s'inscrit dans le droit fil de la révision constitutionnelle de

2008. En effet, l'AFITF fait partie des établissements publics de l'État pour lesquels la nomination des dirigeants requiert l'approbation des assemblées parlementaires avant d'être décrétée en Conseil des ministres.

Si le Président de la République a proposé ma candidature, c'est d'abord parce que je suis parlementaire, comme avant moi les deux précédents présidents – MM. Gérard Longuet et Dominique Perben. Mais cette qualité ne saurait suffire, et bien d'autres auraient mérité d'être distingués.

Comme député, je porte une attention particulière aux questions de transports et de mobilité. Alors que j'étais rapporteur pour l'Assemblée nationale de la loi d'orientation du 25 juin 1999 pour l'aménagement et le développement durable du territoire, j'avais mesuré le retard de notre pays en matière d'infrastructures de transports, retard que l'on ne saurait combler simplement en reconnaissant un droit à la mobilité pour tous ou en militant pour le report modal.

Le sénateur Jacques Oudin et moi avons créé l'association TDIE – Transport Développement Intermodalité Environnement – qui milite en faveur d'infrastructures financées, programmées, acceptables pour nos concitoyens et compatibles avec les exigences du développement durable. Nous étions animés de la conviction qu'il n'y aurait pas de politique des transports sans un financement pérenne, régulier et sanctuarisé. C'est pourquoi nous avons plaidé pour l'affectation d'une recette dédiée à une structure spécifique chargée de la bonne allocation des ressources.

Le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, qui a dressé la liste des infrastructures nécessaires au pays à l'horizon 2020, a prévu la création d'une agence – l'AFITF – assise sur la recette robuste et croissante que sont les dividendes des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA). Cette structure a donné sa crédibilité à ce qui aurait pu demeurer un catalogue prospectif. Le décret de création a été publié en décembre 2004, et c'est à cette occasion que j'ai été nommé au conseil d'administration de l'AFITF. J'y siége sans interruption depuis cette date.

Au sein de l'agence, l'expérience des élus locaux est précieuse. Présider la région Basse-Normandie, entre 2004 et 2008, m'a familiarisé avec les questions ferroviaires. Aujourd'hui président de l'agglomération caennaise, je travaille régulièrement sur les questions de transport en commun en site propre (TCSP). Dans les collectivités territoriales, chacun est conscient de la nécessité de doter le pays d'infrastructures de transport adaptées et efficaces, qui concourent à l'accessibilité et à la compétitivité des territoires. Si certains experts estiment que la France dispose de réseaux denses, de qualité et suffisants, les élus de terrain que nous sommes savons que beaucoup reste à faire pour donner à chacun une solution de mobilité équitable : c'est aussi vrai dans les territoires densément peuplés, telle l'Ile-de-France, que dans les régions périphériques et les territoires ruraux.

La société prend conscience de l'impact des externalités liées au transport : le bruit, les pollutions diverses parmi lesquelles les gaz à effet de serre, l'accidentologie ou encore le coût de la congestion. Ce constat nous amène à refonder les politiques menées depuis plusieurs décennies. Le puissant écho suscité par le Grenelle de l'environnement a convaincu le pays de l'importance des enjeux. Toutefois, le contexte économique, financier et budgétaire nous oblige à mettre en cohérence les objectifs et les contraintes. C'est ce à quoi nous invitent le ministre délégué aux transports, quand il affirme devant cette commission qu'il faut

« mettre de l'ordre dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) », et le rapport récent du Cercle des transports intitulé *Transports et dette publique*.

L'AFITF constitue un outil et une garantie ; elle est au service de cette ambition politique de notre temps. C'est aussi une agora propice à l'échange d'expertises, qui doit permettre de mieux prendre en compte les contraintes engendrées par la crise. Gage de la continuité des investissements dans les infrastructures de transport, elle a ainsi mis fin aux à-coups qui caractérisaient l'engagement des crédits d'équipement. L'expérience accumulée dans la sélection des projets me semble plus que jamais indispensable dans le contexte de resserrement budgétaire. Enfin, l'AFITF est le lieu unifié de programmation de l'effort national : à une époque où les grandes infrastructures appellent des financements croisés et une participation importante des collectivités territoriales, elle offre un forum de négociation et de codécision entre l'État central et les élus locaux – issus de conseils généraux, régionaux ou d'agglomération.

Entre sa création fin 2004 et la clôture de l'exercice 2011, l'Agence a rempli la mission qui lui a été confiée. Elle a octroyé 27,7 milliards d'euros d'autorisations d'engagement ; elle a versé 13,5 milliards de crédits de paiement aux maîtres d'ouvrage. Elle a aussi joué pleinement son rôle en faveur du report modal : il avait été prévu, en effet, que les ressources venant de la route seraient redistribuées à 70 % aux autres modes de transport. Sur 27,7 milliards engagés, 6 sont ainsi destinés aux infrastructures routières et plus de 20 aux autres équipements. L'AFITF a donc permis une mise en œuvre des politiques publiques proposées par les gouvernements et votées par les majorités parlementaires qui se sont succédé depuis sa création.

Si l'Agence offre une garantie de bonne fin pour les projets engagés par l'État et dont le financement lui incombe, elle n'est pas exempte de tout reproche. La Cour des comptes en a exposé pléthore, allant même jusqu'à recommander sa suppression. Si certaines critiques sont fondées, je crois qu'il faut en pondérer la portée. Depuis sa création, l'AFITF a évolué dans ses missions comme dans ses moyens. Elle s'est vu confier le financement de politiques qui n'avaient pas été prévues lors du CIADT de 2003 : le financement des contrats de plan et de projet, celui des programmes de développement et de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), la mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'environnement. Ses ressources ont également connu des modifications : la privatisation des SEMCA par le Gouvernement de M. de Villepin, qui a privé l'agence d'une ressource dynamique et de long terme, ne fut pas la mesure la plus opportune – même si le ministre de l'équipement de l'époque, Dominique Perben, avait obtenu 4 milliards d'euros sur les recettes de privatisation. La création de l'écotaxe, plus connue sous le nom de taxe kilométrique sur les poids lourds, a subi des retards qui ont entraîné le versement d'une subvention budgétaire.

Quant à écrire, dans son audit de juillet 2012, que l'AFITF « souscrit des engagements massifs, sans aucun contrôle dans la sélection des investissements et en dehors de la discipline budgétaire », c'est aller trop loin. L'Agence agit sous une tutelle étroite du Gouvernement et de l'administration. Chaque grand projet financé découle directement de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, que l'Assemblée nationale a voté à la quasi-unanimité. Et le conseil d'administration veille à obtenir, du maître d'ouvrage ou de l'administration, les indicateurs de rentabilité de chaque projet.

En ce qui concerne les « restes à payer », ils ont pâti, en 2011 et 2012, du lancement de chantiers importants dont le coût s'étalera dans le temps : deux lignes à grande vitesse – Sud-Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire – ainsi que le contournement de Nîmes-

Montpellier. En outre, ils ont été amplifiés par la nécessité d'engager d'avance l'ensemble des frais de collecte de l'écotaxe poids lourds sur une douzaine d'années, alors que cette recette nouvelle de l'Agence reste à percevoir. Vous l'aurez compris, je ne fais pas mienne la recommandation de la Cour des comptes de réserver à l'AFITF un sort funeste.

L'Agence peut et doit faire l'objet d'améliorations. Sur ce point, les ministres des transports successifs n'ont pas tiré tout le parti possible du rapport *Gressier*. Si vous m'accordez votre confiance, je soumettrai au Gouvernement des propositions pour renforcer de la gouvernance de l'Agence : il faut faire entrer *ès qualités* au conseil d'administration un représentant de l'Association des régions de France (ARF) et de l'Assemblée des départements de France (ADF), qui sont des financeurs importants. Je souhaite aussi davantage de transparence pour le Parlement et de l'opinion publique. Enfin, il conviendra d'améliorer l'expertise financière et technique de l'Agence, et de s'assurer de ressources nouvelles pour ne plus dépendre de subventions budgétaires.

Soyez assurés, mesdames et messieurs les députés, que je suis un défenseur de l'AFITF. Je suis convaincu de la nécessité de poursuivre, de manière intelligente et ambitieuse, une politique de transport et de mobilité au service du pays, de nos territoires et de nos concitoyens.

M. Jean-Yves Caullet. Au nom du groupe SRC, je me réjouis de ces engagements de continuité et de progrès pour une agence qui cherche à offrir à nos concitoyens et à notre économie le choix des modes de transport les plus pertinents, à la fois économiquement, écologiquement et socialement.

Le mode de financement initial de l'AFITF était empreint d'une volonté de réaffectation des moyens, mais les évolutions des charges et des modes de financement – à la suite notamment de la privatisation des sociétés d'autoroutes – ont conduit à une rupture du pacte initial. Il faudra trouver des ressources stables, de sorte qu'un élan qui doit s'étaler sur plusieurs décennies ne soit pas sujet à des aléas annuels. Avec Philippe Duron, l'Agence sera entre de bonnes mains. Pour notre groupe, la confiance ne fait donc aucun doute.

M. Jean-Marie Sermier. Au nom du groupe UMP, je saluerai d'abord le travail du président sortant de l'AFITF, Dominique Perben. Cette agence, suite logique du Grenelle de l'environnement, se doit d'avoir une réflexion sur les investissements d'avenir, et beaucoup reste à faire, notamment en matière d'intermodalité.

Monsieur Duron, le Gouvernement a récemment annoncé qu'il pourrait renoncer à certaines nouvelles lignes TGV. Quel est votre avis sur cette question ? Que pensez-vous de l'infrastructure fluviale Seine-Nord Europe, qui devrait permettre le développement de l'ensemble des infrastructures du nord du pays ? Comment voyez-vous la mise en œuvre concrète de l'éco-taxe poids lourds ? Avez-vous déjà des relations avec les collectivités locales, notamment les départements, qui seront parmi les bénéficiaires de cette mesure, pour mettre en place un financement coordonné sur des itinéraires nationaux et départementaux ?

M. Jacques Krabal. Le groupe RRDP se félicite de la proposition de nommer Philippe Duron à la tête de l'AFITF. Je suis particulièrement sensible à la volonté de celui-ci de prendre en compte les attentes spécifiques des populations rurales qui veulent aujourd'hui avoir les mêmes services que les citoyens. Le développement des infrastructures de transport collectif, notamment ferroviaire, devrait améliorer la mobilité des ruraux et des « rurbains ».

La liste des projets est longue, mais je suis inquiet pour leur financement. Dans le cadre de la privatisation des autoroutes, si le forfait initial était conséquent, la redevance annuelle n'est pas à la hauteur de la rentabilité des réseaux routiers. Le ticket sur l'autoroute n'a pas cessé d'augmenter. N'y a-t-il pas ici un levier financier à explorer ?

Enfin, monsieur Duron, je ne peux que saluer votre volonté d'associer à l'AFITF les représentants de l'ADF et des conseils régionaux. Ce sont en effet d'abord les collectivités territoriales qui investissent dans les infrastructures, et leur concours est essentiel pour un aménagement cohérent de notre territoire.

M. Jean-Christophe Fromantin. Au nom du groupe UDI, j'estime que l'Agence devrait avoir une vision et une stratégie globales, capables de corréler la question des transports au débat à venir sur la décentralisation, pour que l'ensemble de ces sujets s'intègrent dans une philosophie cohérente. Il est notamment essentiel de veiller à la bonne articulation des perspectives métropolitaines et rurales, sachant que les métropoles nationales et régionales sont des éléments de dynamisation des zones rurales. Quelle est la doctrine de l'AFITF sur ces sujets ?

Y a-t-il une réflexion commune au niveau européen en matière de transport ? La mise en place d'infrastructures de transport européen, et un maillage plus cohérent de ce grand territoire pourraient être un vecteur de compétitivité important. Y a-t-il des relations entre l'AFITF et d'autres organismes européens similaires, et des échanges pour essayer d'homogénéiser les politiques nationales ?

L'Agence a-t-elle des idées sur l'articulation entre les financements publics et privés, les partenariats public-privé participant aujourd'hui des équilibres financiers ?

Question plus concrète : quel est votre avis sur les péages urbains dans les métropoles ?

M. Denis Baupin. François-Michel Lambert, qui devait intervenir au nom du Groupe Écologiste, nous rejoindra dès la fin des travaux qu'il mène en qualité de rapporteur de la mission sur la biomasse.

Alors que les prix de l'énergie et, notamment, des carburants, ne cessent de croître et que les besoins de mobilité de nos concitoyens demeurent importants, nous avons plus que jamais besoin de promouvoir une vision du développement multimodal dont la question des infrastructures ne constitue d'ailleurs que l'un des aspects. Sur un enjeu aussi stratégique, nous devons également nous poser des questions qui ont été un peu éludées ces dernières années : faut-il aller toujours plus vite et dépenser toujours davantage – les coûts sont en effet considérables pour la collectivité – alors qu'une partie de la population éprouve de plus en plus de difficultés à accéder aux transports compte tenu de la hausse des prix ? Ne doit-on pas considérer comme prioritaire l'entretien des infrastructures existantes ? Ne conviendrait-il pas de proposer une desserte aussi fine que possible du territoire plutôt que de créer de grandes infrastructures supplémentaires ? Cette dernière question, posée par nombre de Français, ne peut que devenir de plus en plus cruciale - sauf à ce que notre industrie automobile produise des véhicules plus sobres - alors que le prix des carburants risque d'augmenter.

Quelles seront donc les priorités du président de l'AFITF en matière d'infrastructures ? Comment intégrez-vous dans cette réflexion la question de la dette ferroviaire ?

M. Claude de Ganay. M. le ministre délégué chargé du budget, Jérôme Cahuzac, ayant souhaité réexaminer une dizaine de projets de lignes à grandes vitesses – LGV – dont Nice-Marseille, Rennes-Brest et Lyon-Turin, qu'en sera-t-il de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrant-Lyon – POCL – qui fait partie du programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de LGV figurant dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement et qui, à ce titre, s'inscrit comme un nouveau maillon structurant du réseau ferré national ? Je ne doute pas que vous comprendrez le caractère essentiel de la réalisation de ce projet pour le développement et l'ouverture de la région Centre aux réseaux nationaux et européens. J'ajoute que la circonscription du Loiret que je représente à l'Assemblée nationale est impactée par les deux tracés retenus par Réseau Ferré de France – RFF. Quelles sont donc les intentions de l'AFITF quant à l'avenir et aux financements de cette ligne essentielle au développement de ce territoire ?

M. Guillaume Chevrollier. L'AFITF traite de dossiers importants pour les zones urbaines et rurales.

Quel sort réservez-vous à l'avis de la Cour des Comptes, rendu en 2009, préconisant la fusion de l'Agence avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ? Dans la période de crise que nous traversons, nous devrions en effet tous convenir qu'une rationalisation des structures existantes s'impose tant il importe d'éviter les doublons et de réaliser ainsi des économies. La multiplication des commissions, des agences et des hautes autorités me paraît inquiétante pour notre pays.

M. Gilles Savary. Je formule des encouragements à l'endroit de M. Philippe Duron, qui me semble fort bien placé pour présider cette agence. Outre qu'il est l'un des « derniers Mohicans » ayant participé à sa création, il s'investit beaucoup dans le domaine de la programmation des infrastructures, notamment au sein de TDIE. Il est ainsi au cœur des débats qui ne manqueront pas de s'ouvrir dès la rentrée, dont celui concernant la révision du SNIT, cette formidable corne d'abondance du Grenelle de l'environnement dans laquelle tous les participants qui ont levé la main ont eu la promesse qu'ils pourraient puiser, qui pour un TGV, qui pour un aéroport, qui pour un tunnel. Le moment de vérité approche : en 2010, les dépenses prévisibles s'élevaient à 245 milliards d'euros ; elles sont aujourd'hui de 260 milliards et le budget annuel de l'AFITF est quant à lui de 2,5 milliards : un siècle serait donc nécessaire à cette jeune Agence pour financer un SNIT qui devra faire l'objet de quelques révisions brutales !

La situation de l'AFITF est délicate car, dans notre pays, nous n'aimons pas les recettes d'affectation spéciale. Or, l'intérêt de l'Agence est précisément d'en obtenir et de les dédier, en l'occurrence, aux transports. En la matière, les recettes s'élèvent chaque année à 40 milliards d'euros et la plupart d'entre elles sont affectées au budget général de l'État alors que nous manquons de moyens pour réaliser des infrastructures.

Précisément, quel type d'infrastructures envisagez-vous de privilégier ? L'AFITF servira-t-elle encore à combler les déficits de l'État lorsque ce dernier ne parvient pas à boucler un plan de financement sur telle LGV ou telle autre infrastructure ? Envisagez-vous de mettre en place une « doctrine » d'investissements ?

M. François-Michel Lambert. S'agissant de la question des financements, je m'associe aux propos de M. Gilles Savary. J'ajoute qu'en Suisse, le Fonds de transports publics – FTP – dispose de moyens considérables puisqu'il est alimenté par la redevance

poids lourds, la TIPP et la TVA. De surcroît, le produit de ces redevances est affecté aux infrastructures ferroviaires et non routières.

Le candidat François Hollande avait évoqué la création de *France Infrastructures* afin de fédérer l'ensemble des acteurs de ce secteur. Comment l'AFITF s'inscrira-t-elle dans ce schéma ? Que pensez-vous des partenariats public-privé sur lesquels le ministre délégué chargé des transports, Frédéric Cuvillier, a émis avec raison de très fortes réserves ?

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Comme M. Dominique Perben, êtes-vous favorable à la création d'une agence d'ingénierie et d'expertise des projets afin de mieux faire face aux défis considérables dans le domaine des transports ?

M. Philippe Duron. Le président de l'AFITF n'est pas le ministre des transports. En effet, il n'a pas pour mission, vocation ou compétence de choisir des politiques ou des projets à la place du Gouvernement ou du Parlement, et ce serait une très mauvaise idée qu'il en aille autrement. Je m'exprimerai donc essentiellement à titre personnel plutôt qu'en tant que membre du conseil d'administration de l'AFITF.

Je remercie M. Jean-Yves Cullet pour ses propos et la confiance qu'il me porte ainsi, d'ailleurs, que le groupe SRC. L'AFITF joue en effet un rôle essentiel.

Comme la Cour des Comptes mais aussi les commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat, M. Guillaume Chevrollier, nous pourrions en effet affirmer qu'il convient de revenir à l'orthodoxie budgétaire, de respecter le principe d'universalité budgétaire et de bannir les recettes affectées qui pourraient nuire à la lisibilité ou à la consolidation des comptes de l'État. Mais si l'on procède ainsi, l'AFITF connaîtra le sort du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables – FITTVN –, du Fonds spécial des grands travaux – FSGT – et de tous les fonds dédiés à des politiques publiques ambitieuses. Nous nous retrouverions alors dans la situation de la fin des années 80 et du début des années 90 où un certain nombre de grands projets publics manquaient de financement. L'AFITF ne « détourne » évidemment pas des fonds : elle les sanctuarise pour les dédier aux politiques publiques décidées par les gouvernements et le Parlement.

L'AFITF, M. François-Michel Lambert, dispose de plusieurs modes d'intervention : des fonds de concours pour financer des politiques d'État gérées par l'État – contrats de projets et de plans –, la concession, mode de délégation déjà ancien mais toujours solide et efficace, les PPP, plus récents et fortement encouragés par la Commission européenne. Les Britanniques ont en l'occurrence expérimenté ces derniers avant nous, quoique après les travaux de la mission d'appui présidée par Noël de Saint-Pulgent, et ceux de l'Institut de la gestion déléguée – IGD – présidé par Claude Martinand, nous les ayons normés d'une manière un peu différente dans le cadre des contrats de partenariats. Faut-il se défaire des PPP ? Je n'en suis pas convaincu car ils conservent leur pertinence.

Observons la situation des infrastructures ferroviaires et ce qui nous menace avec les infrastructures routières, soit un défaut de maintenance entraînant le délitement voire la mise en danger de l'infrastructure. M. Jean-Pierre Raffarin, alors Premier ministre, a été contraint de faire réaliser un audit des infrastructures ferroviaires par l'École polytechnique de Lausanne qui a montré que, faute d'une intervention rapide et massive de l'État, un tiers du réseau ferroviaire français était en danger. Sur le réseau routier non concédé, et donc demeurant dans le giron de l'État, nous constatons là aussi depuis deux ou trois ans une véritable dégradation. J'ajoute que la situation est la même pour le patrimoine de la justice et

dans bien d'autres secteurs. Si l'État est capable d'investir, il éprouve en revanche beaucoup plus de difficultés pour maintenir. Or, les PPP permettent non seulement de construire – souvent au meilleur coût –, mais de faire en sorte que pendant vingt ou trente ans les infrastructures soient maintenues au bon niveau par des remises en état si nécessaire. Il convient donc, aujourd'hui, de les évaluer. Peut-être serait-il également opportun de bâtir d'autres formes de partenariats en utilisant une ressource différente de celle que nous quêtions sur les marchés financiers et qui permettrait, elle aussi, de favoriser à la fois la construction et la maintenance.

M. Denis Baupin, M. Claude de Ganay, je considère que la grande vitesse ne répond pas à l'ensemble des problèmes qui se posent. Dans la région de Haute Normandie, d'aucuns ont réclamé des LGV pour se rendre au Havre ou à Caen. Le groupe de travail mis en place par le Gouvernement et présidé par M. Jean-Pierre Dupont, a proposé de créer une ligne nouvelle Paris-Normandie qui n'en fait pas partie puisque les trains ne circuleraient pas au-delà de 250 kilomètres/heure. La grande vitesse n'aurait de surcroît aucun sens sur des distances inférieures à 300 kilomètres. Depuis deux ans, l'Allemagne développe également des offres différentes de celles, rapides, de l'Intercity Express – ICE – et a passé commande à Siemens de 300 rames ICx de trains qui roulent entre 220 et 250 kilomètres/heure. La réponse que nous devons quant à nous apporter doit être fonction des distances, des bassins de population à desservir et de bien d'autres critères encore. À ce propos, il me semblerait utile que l'AFITF ou le Gouvernement mènent des études afin d'évaluer les réponses faites aux légitimes besoins des territoires. En ce qui me concerne, j'ai lancé une étude avec TDIE il y a quelques mois sur la pertinence de la grande vitesse. Nous rendrons publics les résultats au mois de septembre, mais je peux d'ores et déjà vous dire qu'il n'existe pas de réponse univoque.

S'agissant, plus précisément, du POCL, je rappelle que le débat public a eu lieu et que les études ont commencé. Nous constatons en effet que la ligne Paris-Lyon arrive à saturation puisque l'on est très rapidement passé de 6 à 20 millions de voyageurs et que les prospectives font état d'un doublement de la fréquentation. Parce que le corridor actuellement en exploitation ne permettra pas de satisfaire pareille demande, sociale et économique, le dédoublement de la ligne sera vraisemblablement nécessaire, d'où la pertinence du POCL.

Les pouvoirs publics sont tentés de promouvoir d'ambitieux programmes. Souvenons-nous des annonces contenues dans la première loi d'orientation et d'aménagement du territoire, dite loi « Pasqua ». Selon Charles Pasqua, tous les territoires devaient être à vingt-cinq minutes d'un échangeur autoroutier et à moins d'une heure d'une gare TGV. Or, face aux coûts engagés, il est vite apparu qu'aucune réalisation n'était possible à l'horizon d'une vie humaine puisqu'il fallait quatre-vingt-dix ans pour résoudre le problème routier et trois siècles pour régler celui du ferroviaire. Le CIADT de 2003, de ce point de vue-là, a constitué un progrès : outre un meilleur discernement des projets, ces derniers ont été crédibilisés par des recettes affectées.

M. Gilles Savary, le SNIT a demandé beaucoup de travail. Il n'est pas encore complètement achevé puisque les évaluations n'ont pas été rendues publiques, mais il a récapitulé l'ensemble des besoins connus de tous les territoires. Ces derniers ne pourront pas être intégralement satisfaits à court ou moyen terme, mais il reviendra au pouvoir politique d'établir des priorités qui leur sont essentielles ainsi qu'à la population et à l'économie nationale. Si aucun projet n'est en soi illégitime, tous ne sont évidemment pas réalisables.

Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe constitue un grand projet dont les études sont également très avancées. Il appartiendra aux pouvoirs publics de décider s'ils peuvent ou s'ils veulent le réaliser dans les mois à venir puisque, en théorie, il serait possible de signer les contrats de PPP avant la fin de l'année. L'AFITF, quant à elle, se satisfera des solutions choisies par le Gouvernement.

S'agissant de la mobilité, l'AFITF finance les deux premiers appels à projet de transports en commun en site propre. Un troisième est envisagé mais, là encore, il appartiendra au Gouvernement de dire quand et comment il pourra être réalisé. Quoi qu'il en soit, tous sont nécessaires afin que les usagers, en milieu urbain, privilégient les transports collectifs.

S'agissant des zones périurbaines et rurales, nous savons fort bien qu'il sera très difficile d'inciter les usagers à privilégier les transports en commun compte tenu de la faible densité de certains territoires et aussi des coûts. Sans doute conviendra-t-il de rechercher d'autres solutions, notamment avec les véhicules décarbonés.

M. François-Michel Lambert, la modernisation de l'AFITF peut en effet fort bien passer par la création de France Infrastructures, appellation qui aurait d'ailleurs le mérite de ne pas la faire confondre avec une institution de régulation des marchés financiers !

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Vous n'avez pas répondu aux questions portant non seulement sur le péage urbain, mais aussi sur le produit et le coût de gestion de l'éco-redevance poids lourds dont la minoration a été portée de 25 % à 40 % pour les régions périphériques.

M. Philippe Duron. Lors de la précédente législature, j'ai défendu le péage urbain en déposant notamment un amendement à la loi Grenelle 2. J'y reste favorable, comme à la recherche de nouvelles ressources permettant de mieux équilibrer le coût du transport entre le contribuable et l'utilisateur. Le péage urbain, de surcroît, n'est pas seulement une taxe : c'est également un mode de régulation. En Suède, son expérimentation a été concluante puisque les populations, qui ont été consultées, ont voté en faveur de sa pérennisation : les conditions de circulation s'étaient en effet considérablement améliorées – réduction de la congestion, facilitation de l'accès au cœur des villes. À Londres, le système a largement évolué puisque les coûts de perception, qui étaient prohibitifs, devaient être réduits.

Dès le début de la mise en place de *Toll Collect* en Allemagne, avec M. Gérard Longuet, alors président de l'AFITF, nous avons rencontré nos collègues du Bundestag qui travaillaient sur ce dispositif pour en évaluer la difficulté de mise en œuvre et le rendement. L'instauration d'une éco-taxe sur les poids lourds est, selon moi, une méthode à la fois vertueuse et équitable en ce qu'elle permet que chacun paye son juste écot pour l'usage des infrastructures routières françaises – poids lourds européens compris, ce qui n'est pas le cas pour la taxe à l'essieu. Or, actuellement, les poids lourds immatriculés à l'étranger laissent aux contribuables français l'entière charge du coût d'usage des infrastructures qu'ils utilisent sur notre territoire et sans effectuer aucune dépense, de carburant ou autre, lorsqu'ils le traversent. Reste à définir qui, du chargeur ou du transporteur, paiera la taxe et il faut trouver des garanties pour ne pas fragiliser plus encore le pavillon français.

À raison de 12 centimes d'euro le kilomètre, l'écotaxe « poids lourds » rapportera quelque 1,2 milliard d'euros par an à l'État. Une fois déduits 160 millions d'euros reversés aux collectivités territoriales et le coût de gestion du dispositif, l'AFITF bénéficiera par ce

biais d'une recette nette de quelque 800 millions d'euros. Cette ressource nouvelle s'ajoutera au produit des redevances domaniales des sociétés concessionnaires d'autoroutes, de la taxe d'aménagement du territoire et d'une partie des amendes pour les excès de vitesse détectés par les radars, soit environ 900 millions d'euros par an. On constate que, même ainsi, le besoin de financement annuel – compris entre 2,3 et 2,5 milliards d'euros pour rénover les infrastructures existantes, améliorer les transports de proximité et financer les grands projets structurants déjà lancés – n'est pas entièrement couvert.

Enfin, M. Alain Gest et moi-même considérons que notre pays gagnerait beaucoup à affecter une part du grand emprunt aux infrastructures de transport. Nommés co-rapporteurs de la mission d'information sur les priorités du grand emprunt pour votre commission, nous nous sommes attachés à définir les moyens d'une desserte efficace des ports du Havre et de Fos-Marseille pour en faire des plateformes portuaires multimodales. C'est ce type de projets que l'Agence doit pouvoir conduire à bien.

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. Je vous remercie pour toutes ces explications.

*

* *

Après le départ de M. Philippe Duron, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant MM. Yann Capet et Arnaud Leroy.

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

Nombre de votants	27
Bulletins blancs ou nuls	0
Abstention	4
Suffrages exprimés.....	23
Pour	22
Contre.....	1

*

Informations relatives à la commission

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Mes chers collègues, M. Philippe Duron, qui avait été nommé rapporteur pour avis sur les crédits de la Mission écologie, développement et aménagement durables « Transports terrestres et fluviaux », a demandé à être remplacé. J'ai reçu la candidature de M. Rémi Pavros pour le groupe SRC.

A été désigné rapporteur pour avis :

Mission écologie, développement et aménagement durables

– M. Rémi Pavros (SRC), pour les transports terrestres et fluviaux.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 31 juillet 2012 à 16 h 30

Présents. - M. Christian Assaf, M. Serge Bardy, M. Denis Baupin, Mme Catherine Beaubatie, Mme Chantal Berthelot, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Yann Capet, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Florence Delaunay, M. David Douillet, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, M. Olivier Falorni, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Claude de Ganay, M. Charles-Ange Ginesy, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, M. Arnaud Leroy, M. Philippe Noguès, M. Rémi Pauvros, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Thierry Solère, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Christophe Bouillon, M. Alain Calmette, M. Stéphane Demilly, M. Alain Gest, M. Christian Jacob, M. Guillaume Larrivé, M. Michel Lesage, M. Olivier Marleix, M. Edouard Philippe, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville, M. David Vergé