

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

– Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Duron,
président de l'Agence de financement des infrastructures de
transport de France (AFITF), sur la commission
« Mobilités 21 » 2

Mercredi

5 juin 2013

Séance de 9 heures 45

Compte rendu n° 68

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

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



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné **M. Philippe Duron, président de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), sur la commission « Mobilités 21 ».**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. En 2011, le précédent Gouvernement avait élaboré le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) représentant un montant d'investissements évalué à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans. La Cour des comptes ayant indiqué que l'État et les collectivités territoriales ne disposeraient pas des moyens permettant de mettre en œuvre ce SNIT, le ministre des transports a mis en place la commission « Mobilité 21 » présidée par notre collègue Philippe Duron, que notre commission avait déjà auditionné le 31 juillet 2012 en vue de sa future nomination comme président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France : il est présent aujourd'hui pour nous faire un point sur les travaux de la commission « Mobilité 21 », qui a pour mission de classer soixante-quinze projets.

Avec lui, siègent dans cette commission des collègues parlementaires – André Chassaigne, Michel Delebarre, Louis Nègre, Bertrand Pancher et Éva Sas – ainsi que des personnalités qualifiées : Jean-Michel Charpin, inspecteur général des finances ; Yves Crozet, économiste, professeur à l'Université de Lyon II ; Marie-Line Meaux, inspectrice générale de l'administration et du développement durable ; Patrice Parisé, ingénieur général des ponts et chaussées.

La commission « Mobilité 21 » a pour mission d'évaluer la pertinence, l'intérêt et l'urgence des opérations identifiées dans le projet de SNIT ; de présenter, en conséquence, un calendrier, voire le réexamen partiel ou global de certaines opérations ; de réfléchir sur l'évolution qualitative et quantitative des services nationaux de transport à court, moyen et long terme ; de proposer des évolutions de service permettant d'améliorer à court terme les conditions de transport des usagers ou, en substitution de la réalisation à terme, de nouvelles structures ; de proposer des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable reposant à la fois sur les infrastructures et les services nationaux de transport à court et moyen terme ; de hiérarchiser les opérations de développement et de modernisation des infrastructures selon le degré de priorité relative à leur mise en œuvre.

M. Philippe Duron, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). C'est un exercice délicat que celui que vous me demandez ce matin, puisque notre lettre de mission prévoit que nous rendions compte de notre rapport devant les deux commissions du développement durable de l'Assemblée nationale et du Sénat seulement après avoir remis celui-ci au ministre. Considérez donc qu'il s'agit d'un exercice de *teasing* ou de mise en bouche. Aujourd'hui, je vous indiquerai plutôt la façon dont nous avons travaillé et les premiers éléments de diagnostic que nous avons posés.

M. Martial Saddier. Mais on ne vous en voudrait pas d'en dire davantage ! (sourires)

M. Philippe Duron, président de l'AFITF. Le travail de classement ne sera terminé que dans quelques jours. Notre dernière séance aura lieu le 12 juin prochain. Nous sommes en train de chercher une date pour la remise du rapport à Frédéric Cuvillier, qui aura lieu vraisemblablement avant la fin du mois de juin. Dès lors, nous pourrions revenir devant vous soit à l'extrême fin du mois de juin, soit au tout début de juillet.

La commission « Mobilité 21 » a été mise en place par le ministre délégué chargé des transports, à la demande du Gouvernement, en octobre 2012, pour clarifier la mise en œuvre du projet de schéma national des infrastructures, qui prévoit une dépense de plus 245 milliards d'euros, valeur 2010, sur vingt-cinq ans : 140 milliards au titre des grands projets de développement ; 105 milliards au titre des opérations de modernisation, auxquels s'ajoutent 8 milliards pour le soutien de l'État aux transports collectifs.

À ce point de ma présentation, un petit commentaire s'impose. En matière d'organisation et de planification des infrastructures, nous progressons. Le CIADT de 2003 a été déjà une étape intéressante : pour la première fois, on faisait l'inventaire des besoins du pays et des différents territoires. Surtout, on indiquait quelles ressources on mettait en face des projets, ce qui n'était pas le cas auparavant. Le SNIT a complété cet exercice en allant beaucoup plus loin dans l'analyse des projets et dans la détermination de leur pertinence vis-à-vis des besoins à la fois du territoire et des populations. Toutefois, il s'est limité à établir un grand catalogue sans définir une stratégie de planification et à de programmation.

Le travail de la commission ne consiste pas à remettre en cause le SNIT, mais à dire comment mettre en œuvre cet inventaire de façon cohérente et soutenable pour les finances publiques. C'est donc un exercice qui tend à planifier sur une longue durée, en élargissant les temporalités au-delà des vingt-cinq ans prévus par le SNIT, un peu comme le fait l'Union européenne. Je vous rappelle que, dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), deux temporalités sont mises en œuvre : la première prévoit la réalisation d'un réseau central, ou *core network*, d'ici à 2030 ; la seconde en prévoit l'élargissement à un réseau global, dit *global network*, d'ici à 2050. En matière d'infrastructures de transport, ces temporalités sont tout à fait raisonnables, sachant que, de la prise de décision à la réalisation d'un grand projet d'infrastructure, il faut compter quinze à dix-sept ans en moyenne. La commission doit formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable, compte tenu du changement important que le Grenelle de l'environnement et la Conférence environnementale ont apporté dans la manière d'aborder les questions d'infrastructures, de mobilité et de transports. Le deuxième objectif est de hiérarchiser et de mettre en perspective les projets d'infrastructures inscrits dans l'actuel projet de SNIT.

La commission est mixte à deux titres. Sur le plan politique, elle rassemble des parlementaires, députés et sénateurs, qui représentent la quasi-totalité du spectre politique de notre pays, excepté des radicaux et des non-inscrits. Les députés sont Bertrand Pancher, membre de la commission du développement durable, André Chassaigne, qui est un ancien membre de ladite commission et qui s'intéresse aux questions de transports et d'aménagement du territoire, et Éva Sas qui est membre de la commission des finances et qui est plus spécialisée sur les questions de financement ; les sénateurs sont Michel Delebarre et Louis Nègre. La commission est mixte aussi en ce qu'elle associe des sachants, de grands experts : un inspecteur général des finances en la personne de Jean-Michel Charpin, qui est aussi un homme de planification puisqu'il fut commissaire au Plan et a supervisé de très nombreux rapports dans ce domaine ; un économiste, Yves Crozet, qui a été professeur à l'Université de Lyon II et directeur du Laboratoire d'économie des transports et qui est maintenant professeur à Sciences-Po Lyon ; une inspectrice générale de l'administration et du développement durable, Marie-Line Meaux, qui est spécialiste des questions ferroviaires et a beaucoup travaillé sur le Lyon-Turin ainsi que sur les nœuds ferroviaires ; un ingénieur général des ponts et chaussées, Patrice Parisé, qui fut le dernier directeur général des routes. La commission réunit donc à la fois des parlementaires préoccupés par les problématiques de transports et d'aménagement du territoire et des sachants qui sont capables de nous apporter la ressource intellectuelle et la connaissance sur ces sujets.

Pour organiser ses travaux, la commission s'est appuyée sur une équipe de trois rapporteurs. Le rapporteur général est Dominique Rice, ingénieur en chef des Ponts et chaussées et des forêts, sous-directeur au ministère des transports, et, pour avoir été la « plume » du SNIT, il le connaît de façon intime. Clara Kalaydjian est issue de la direction du Trésor, car il nous semblait important que Bercy soit associé à cette mission pour nous apporter sa connaissance et réagir au fil de l'eau. Dennis Boyd vient de la DATAR, car l'aspect « aménagement du territoire » fait partie des fondamentaux de notre travail.

Cette commission a beaucoup auditionné, même si elle ne vous a pas tous entendus. Nous avons fait en sorte de recevoir les personnes dont nous avons besoin d'entendre l'expertise, les porteurs de projets et experts en matière de transports. Le président de la commission, comme certains parlementaires, ont fait toutes les auditions des responsables politiques des territoires, des parlementaires qui venaient apporter un éclairage particulier sur telle ou telle infrastructure.

Le travail touche à sa fin. Il sera terminé le 12 juin au soir. Nous finalisons le rapport et singulièrement le classement, qui est probablement le volet qui attise le plus la curiosité. Je ne vous donnerai pas ce matin les conclusions de la commission par anticipation. Ce ne serait pas convenable de déflorer notre prochaine rencontre. Je vous parlerai plutôt des éclairages que nous avons eus pendant tout ce travail ainsi que de la méthode d'évaluation des infrastructures et de classement retenue.

La commission a, tout d'abord, dressé des constats importants, et le premier sous forme d'une prise de position : pour nous, tous les territoires, zones urbaines denses ou zones moins denses de montagne ou de plaine, doivent pouvoir bénéficier d'un service de transport moderne et performant. En particulier, les systèmes de transport des zones rurales, des campagnes et des espaces périurbains n'ont pas vocation à être classés en deuxième ou troisième catégorie ni à rester dans une médiocrité de l'offre. Pour autant, cela ne signifie pas que la collectivité doit mettre à disposition, en tout point du territoire national, une offre de transport de nature identique ou quasi-identique. C'est là tout le débat que nous avons eu, il y a une quinzaine d'années, entre la loi Pasqua-Hoeffel et la loi Voynet.

La loi Pasqua prévoyait d'implanter une gare TGV à moins de trois-quarts d'heure de tous les points du territoire et un échangeur à moins d'une demi-heure. Une telle offre avait fortement séduit notamment les collègues représentant des territoires ruraux ou des petites villes qui souffrent d'une insuffisance d'offre territoriale. Mais quand il a fallu procéder à la planification, l'utopie de la promesse s'est révélée : il aurait fallu un bon siècle pour satisfaire l'offre routière et à peu près trois siècles pour satisfaire l'offre ferroviaire. De surcroît, aujourd'hui, du point de vue du développement durable, elle serait inacceptable. La proposition de la loi Voynet, dont j'ai eu le privilège d'être le rapporteur à l'Assemblée nationale, était différente mais peut-être pas assez mûrie. Passant de la théorie de l'offre à la théorie de la satisfaction des besoins, elle proposait des schémas de services collectifs qui devaient prendre en compte les besoins de chacun des territoires pour y apporter une réponse adaptée. Cette démarche n'a pas été poursuivie. Sans doute faut-il trouver un équilibre entre ces deux approches. Il convient, dans les faits, de tenir compte de la diversité des situations, des enjeux de chaque territoire, pour des raisons de soutenabilité économique, sociale et environnementale.

Le deuxième point important est la dimension européenne du projet, avec notamment l'inscription dans le RTE-T de certaines infrastructures françaises. Mais elle n'est pas le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités, d'autres aspects entrent en ligne de

compte : la lutte contre la fracture territoriale, qui est dans la lettre de mission du ministre, l'amélioration du transport quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique, ainsi que les performances économiques et sociétales.

Troisième constat, la logique de préservation et d'amélioration de l'existant est aujourd'hui jugée complètement prioritaire. Dans toutes les auditions auxquelles nous avons procédé, notamment avec le milieu économique – grandes organisations patronales, chambres de commerce et d'industrie, organisations syndicales de salariés, associations d'utilisateurs –, c'est le maintien et la modernisation de l'existant qui ont été mis en avant. Même si tout ne va pas bien, la France a un système de transports plutôt remarquable dans son chevelu et dans les performances de certains éléments. Il faut éviter d'en arriver au même délabrement que celui de l'infrastructure ferroviaire qu'a révélé le premier rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Il faut aussi prendre en considération l'expérience de nos voisins allemands, que l'obsolescence de leur réseau autoroutier a conduits à instaurer une écotaxe poids lourds pour en arrêter la détérioration et le moderniser. La commission s'est déplacée à Berlin. Nous y avons rencontré le ministère des transports, nos collègues de la commission des transports du Bundestag, l'agence de financement des infrastructures et le syndicat professionnel, qui rassemble plus largement que son équivalent français tous les professionnels évoluant autour des transports. Tous nous ont dit que, aujourd'hui, la doctrine en Allemagne veut qu'on satisfasse d'abord l'entretien, la régénération et la modernisation avant de financer toute infrastructure nouvelle. La régénération ne concerne pas que le ferroviaire, elle doit bénéficier aussi à la route à laquelle nous ne consacrons pas suffisamment d'argent au regard de l'importance du patrimoine, de la performance et de l'offre de sécurité qui doit être maintenue. L'existant nous semble donc une des choses essentielles.

Aujourd'hui, après le Grenelle et la conférence environnementale, on ne parle plus d'infrastructures sans envisager les modes alternatifs à la route. On a beaucoup discuté, en France, du modèle de développement ferroviaire, mais beaucoup moins du fluvial et des canaux, alors que ce mode de transport par voie d'eau devient de plus en plus performant. Depuis le début des années 2000, sa croissance annuelle est proche de 10 % sur la Seine et sur le Rhône, même si, effectivement, on partait d'assez bas. Chez nous, on pense plutôt au ferroviaire, qui est majeur, il est vrai. Il y a deux ans, les assises du ferroviaire, dont Gilles Savary avait animé une des tables rondes, nous ont permis de partager un diagnostic : la question du ferroviaire est d'abord financière et très délicate. Malgré 12,6 milliards injectés chaque année par la collectivité dans le système, celui-ci affiche un endettement croissant et un besoin de financement annuel, qu'il satisfait par l'emprunt, de 3 milliards d'euros – 1,5 milliard structurel pour l'entretien et la rénovation du réseau, 1,5 milliard au titre des nouveaux projets. Premier sujet, comment gère-t-on cette évolution financière du ferroviaire ?

La deuxième question, que s'est posé en même temps que nous Jean-Louis Bianco, est celle de la grande vitesse ferroviaire, qui soulève d'autres problèmes. Constitue-t-elle, nomment, la réponse pertinente à toutes les situations de desserte dans notre pays ? Depuis une quinzaine d'années, les TGV sont devenus un marqueur de modernité simplement parce qu'il n'existait à côté aucun mode de transport d'excellence. Le vieillissement et la détérioration des trains Corail en est pour partie responsable. Chaque territoire a donc réclamé le TGV parce qu'il apparaissait comme synonyme de qualité et de performance ainsi que d'attractivité. Le système est-il soutenable pour l'ensemble du territoire ? Parviendrons-nous à équiper l'ensemble du territoire de la grande vitesse ? Assurément pas. Nous avons donc réfléchi à un système intermédiaire semblable à celui qu'a adopté l'Allemagne il y a deux ans en lançant, à côté des ICE, les ICx qui circulent à 220 kilomètres heure. Il y a quelques années, la commission Bocquet sur l'industrie ferroviaire avait également mis en avant que la

très grande vitesse ne représentait que 6 % du marché mondial des trains et que, pour développer son industrie ferroviaire, la France devait avoir une offre plus complète.

Autre sujet qui nous a semblé essentiel, la problématique de la liaison entre les ports et leur hinterland. À deux reprises au cours des vingt-cinq dernières années, on a réformé les ports. Même si la dernière loi portuaire commence à produire des effets, la comparaison des ports français avec les ports européens n'est pas en leur faveur, loin s'en faut. L'ensemble des trafics cumulés des ports français représente à peine 80 % des tonnages et 10 % du trafic de containers du seul port de Rotterdam. Quant à l'utilisation du rail pour le pré ou le post-acheminement du fret ferroviaire dans nos ports, il est de 10 % au Havre contre 40 % à Anvers. À l'évidence, il est nécessaire d'améliorer la desserte des ports, même si cela ne figure pas dans le SNIT. L'État se doit de faire ce travail. Dans la précédente législature, au moment du grand emprunt, Alain Gest et moi-même avons commis un rapport sur cette question, dans lequel nous suggérions de consacrer 3,2 milliards d'euros à la connexion des ports du Havre et de Marseille-Fos avec le reste du territoire. L'amendement que j'avais déposé en ce sens lors de l'examen de la loi de finances rectificative n'a pas été retenu par le Gouvernement. C'est un sujet sur lequel il faudrait pourtant revenir.

Enfin, la clarification du financement des transports est un autre grand sujet. Celle-ci est d'autant plus nécessaire que plusieurs projets dont la commission a eu à discuter ne sont pas séquençables et leurs besoins budgétaires tels qu'on ne peut les satisfaire. À cet égard, j'ai à citer un exemple intéressant en ce que la situation de départ a évolué. Il s'agit de la LGV Méditerranée, qui devait relier la Provence et la Côte d'Azur, dont le coût était considérable et la réalisation extrêmement difficile. Dans le courant de l'hiver dernier, nos collègues provençaux et azuréens ont retravaillé avec un ingénieur général, Yves Cousquer, et ils sont arrivés à une solution à la fois moins coûteuse et séquençable, intitulée Liaison nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est vraiment le type de démarche intelligente qui permet de progresser. Il faut mieux associer les collectivités territoriales aux décisions de financement des grandes infrastructures. Je l'ai dit ici lors de mon audition pour la présidence de l'AFITF et nous allons continuer dans ce sens. Aujourd'hui, l'État appelle en cofinancement les grandes collectivités territoriales que sont les régions, les départements et les grandes agglomérations. Au regard des difficultés que peuvent connaître les uns et les autres pour financer, il semble nécessaire de mieux les associer à ces décisions.

Forte de ces constats, la commission va émettre des recommandations et proposer un classement des projets, sujet qui vous intéresse un peu. Je dois d'abord évoquer le périmètre de la mission par rapport à ce qu'était le SNIT. Nous n'avons pas abordé certains sujets, considérant que ce qui relevait d'un traité international n'était pas susceptible d'être remis en cause par une mission. Nous n'avons donc pas travaillé sur Lyon-Turin. En revanche, nous avons regardé toutes les infrastructures d'accès à Lyon-Turin. Nous n'avons pas travaillé non plus sur les sujets qui avaient déjà fait l'objet de décisions de financement ou de lancement de travaux. L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ayant déjà fait l'objet d'une signature d'un partenariat public-privé, il ne nous a pas semblé possible de l'intégrer dans nos discussions (*Exclamations*)... même si nous nous sommes posé la question. (*Murmures*)

De surcroît, le Gouvernement nous a demandé d'intégrer d'autres infrastructures, notamment l'autoroute A 51 et la fiche ROU6 qui avait été réintégrée par l'ancien Gouvernement et qui regroupe toute une série de travaux secondaires, mais importants pour certains bassins d'emploi enclavés, liés à la route.

On ne pouvait pas, simplement avec nos esprits éclairés, établir un classement. Cela aurait été invraisemblable, inacceptable et d'une grande partialité. Nous nous sommes donc interrogés sur la critériologie qui permettrait de conférer à ce travail un sérieux qui puisse résister à la critique. Nous avons donc pris le parti de ne pas nous satisfaire des seuls critères socioéconomiques monétarisés que sont la valeur actualisée nette (VAN) ou le taux de rentabilité interne (TRI) qui, outre qu'ils sont affectés d'une certaine brutalité, survalorisent le temps gagné qui est une appréciation un peu subjective. Ainsi, le temps gagné en TGV entre Paris et Lyon peut-il être perdu dans la congestion du nœud lyonnais. Il nous a donc semblé que d'autres critères devaient être pris en compte pour faire ce classement. Nous avons organisé la critériologie autour de quatre batteries de critères.

La première est relative à la contribution aux grands objectifs de la politique de transport : servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales, améliorer la mobilité de proximité. La deuxième batterie de critères est liée à la performance écologique qui, dans les précédents modes d'évaluation, n'était peut-être pas suffisamment mise en avant. Nous avons pensé que la performance de chaque projet devait être évaluée en fonction des effets attendus sur l'environnement – c'est l'empreinte écologique –, de sa contribution à la transition écologique et énergétique appréciée au travers des émissions de gaz à effet de serre, de la contribution au développement des transports collectifs, de l'utilisation aussi des transports de marchandises massifiée. La troisième batterie de critères concerne la performance sociétale, qui est entendue comme la contribution des projets à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances pour les riverains des infrastructures notamment, à l'amélioration de la sécurité ou encore à la préservation de la santé. La quatrième batterie de critères, c'est la batterie classique. Entre le TRI et la VAN, nous avons choisi la valeur actualisée nette par euro investi, c'est-à-dire de considérer le retour sur investissement et de mesurer, ce qui était très important pour un de nos commissaires, la création et la destruction de valeur par les projets.

Ces critères, nous les avons construits dans un dialogue avec deux instances : le Centre d'analyse stratégique, notamment avec deux grands spécialistes que sont Jean Bergougnoux et Émile Quinet qui avaient été, en même temps, chargés d'une mission sur la réévaluation des valeurs tutélaires comprises dans le TRI et dans la VAN ; le Commissariat général à l'investissement et l'équipe de Louis Gallois. À partir de là, il nous a fallu compléter les dossiers et les évaluations. Tous les projets inscrits dans le SNIT ne sont pas exactement contemporains. Certains ont des évaluations un peu anciennes qui, par exemple, n'étaient pas suffisantes en matière environnementale ; d'autres sont des projets encore peu matures et dont les évaluations n'étaient pas faites ou incomplètement faites. Nous avons demandé à une équipe du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autour de Jean-Paul Ourliac, d'évaluer et de vérifier l'évaluation de chacun des soixante-quinze projets et, en l'absence d'éléments quantitatifs pour le faire, de le faire à dire d'expert. Ce travail a été conduit jusqu'au mois de février, moment à partir duquel ont commencé de sortir les premiers classements des soixante-quinze projets.

Je précise que le rapport ne livrera pas un classement sorti brut de l'ordinateur ; il tiendra compte des besoins du territoire. Si l'on s'en tenait à cette méthode, arriveraient en tête beaucoup de dossiers autoroutiers, tout simplement parce que le retour sur investissement d'une autoroute est souvent bien meilleur que celui d'un canal. En outre, la méthode peut entraîner des phénomènes d'éviction. Un projet d'infrastructure peut très bien ressortir dans un classement alors que sa réalisation n'est pas absolument nécessaire, l'autoroute ou la ligne ferroviaire ne devant arriver à saturation que dans cinq ou dix ans. Un tel projet risquerait d'être priorisé au détriment d'autres dossiers dont la réalisation est plus urgente au regard de

la saturation des infrastructures existantes. Il a donc fallu discuter les projets un à un pour mieux les classer.

Pour le classement, nous avons choisi d'avoir des temporalités un peu longues, calquées sur celles du RTE-T : d'ici à 2030, au-delà de 2030, après 2050 (*Murmures*). La première temporalité exige qu'on accélère les études pour engager et réaliser avant 2030. Pour les dossiers qui seront engagés après 2030, il faut poursuivre les études, même si on n'a pas besoin de les faire au même rythme. Quant à ceux qui seront réalisés au-delà de 2050, il nous semble nécessaire d'interrompre les études, tout simplement parce qu'elles coûtent très cher et parce qu'elles mobilisent beaucoup d'énergies, notamment des personnels de l'État. Toutefois, nous n'avons pas la prétention de pouvoir lire dans la longue durée. Aujourd'hui, nous ne savons pas quelles seront les tendances lourdes du transport au-delà de 2030, non plus que les problématiques technologiques qui peuvent changer sensiblement les besoins de transport. Il nous semblerait donc pertinent que cet exercice soit revisité tous les cinq ans, à chaque législature, parce que l'erreur est humaine et que le monde change.

Dernier élément, les finances. Depuis que des recettes ont été affectées au financement des infrastructures, la France fait un effort tout à fait honorable en matière de transports. Elle y consacre, par le biais de l'AFITF, 2,3 milliards d'euros chaque année. C'est un progrès, car cette somme n'est pas sujette aux fluctuations qui l'affectaient lorsqu'elle relevait de décisions budgétaires annuelles. Toutefois, ces 2,3 milliards ne sont pas affectés en totalité aux nouveaux projets. Une partie est consacrée à la régénération et à la modernisation, une autre sert à satisfaire des engagements anciens de l'État tels les contrats de plan 2000-2007 dont le volet routier n'est pas encore complètement achevé, le volet transport du plan Espoir banlieues, la sécurité dans les tunnels. Il reste à peu près 800 millions d'euros pour les projets nouveaux à l'AFITF chaque année, ce qui n'est pas considérable. Si nous devions nous satisfaire du niveau de financement actuel, il y aura, à l'évidence, des difficultés à produire beaucoup de projets nouveaux, en tout cas pas avant 2018 puisque les finances de l'AFITF sont complètement mobilisées pour le financement des quatre LGV qui ont été décidées dans les années passées : Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, LGV Est deuxième phase, contournement de Nîmes-Montpellier. D'ici à 2018, il n'y a donc pas de moyens supplémentaires.

Au niveau des recettes de l'AFITF, l'écotaxe poids lourds a pris du retard et des incertitudes planent sur la redevance domaniale, que le Gouvernement ne pourra augmenter que de façon deux fois moindre que ce qu'il avait envisagé. Si nous voulons avoir un rythme satisfaisant, il faut donc vraisemblablement améliorer un peu les recettes de l'AFITF. Nous présenterons donc au Gouvernement deux scénarios, l'un à financement constant, l'autre à financement bonifié. Voilà ce que je pouvais vous dire ce matin. (*Applaudissements*)

M. Rémi Pauvros. Quoi qu'il arrive, notre collègue Philippe Duron pourra toujours compter sur notre amitié, notre solidarité et notre totale estime (*Rires*). Pour le reste... (*Sourires sur tous les bancs*), nous confirmons notre satisfaction quant aux premiers éléments du rapport, en particulier la méthode et les critères retenus. Si nous partons d'un état des lieux connu, nous avons bien compris qu'un certain nombre de projets nécessitaient une nouvelle expertise. D'un point de départ qui n'est que l'addition d'un ensemble de projets, nous devons maintenant mettre en place un document stratégique en fonction de critères qui nous permettront d'avoir une lisibilité.

À partir du moment où l'on part sur les grands projets tels qu'ils sont maintenant, – les quatre LGV, le Lyon-Turin que vous avez pris soin de mettre de côté et le canal Seine-

Nord –, les capacités de l'AFITF sont mobilisées, en exagérant à peine, pour le siècle à venir. Nous n'avons pas de capacités pour autre chose. Vous avez donc eu raison de cibler ces éléments qui nécessairement devront bénéficier d'une participation importante de l'Europe, dans le cadre du plan de relance que le Président Hollande a négocié et qui sera évoqué la semaine prochaine par le Premier ministre. C'est déterminant, car c'est la possibilité d'envisager autre chose.

Vous avez souligné les problèmes financiers de l'AFITF. C'est vrai que le budget 2012 avait diminué son financement de 300 millions d'euros en prenant comme hypothèse une augmentation de 4 % de ses ressources propres issue des amendes radar, de la redevance domaniale, de la taxe d'aménagement du territoire et de l'écotaxe, dont vous avez bien souligné qu'elle ne rentrera pas suffisamment dans ses caisses cette année. Sur les 7,9 milliards consacrés aux transports, 2,7 milliards sont mobilisés pour la politique que vous évoquez. Nous touchons du doigt la nécessité, de toute façon, de trouver des solutions complémentaires pour le financement de l'AFITF dans les mois à venir. Le PLF 2014 devra trouver une réponse à cette préoccupation.

En matière de critères, il en est un qui veut que, parce que nous sommes républicains, chaque citoyen a le droit d'être traité à égalité dans notre pays, quel que soit son lieu de vie. Traiter la mobilité, ce n'est pas tant une question d'infrastructures que de service et de capacité à offrir ce service à tous les citoyens où qu'ils soient.

S'agissant des critères environnementaux, nous souhaitons qu'y soit intégrée la conception même des projets. Nous avons inventé le label Route durable pour les infrastructures routières. Il ne suffit pas de dire qu'on ne peut plus rien faire, il s'agit de bien lancer ces infrastructures et d'en faire, avec des procédures HQE, des éléments de la protection environnementale.

Du point de vue sociétal, la crise économique impose de donner la priorité aux critères d'économie et d'urgence attachée aux territoires qui souffrent plus que d'autres de problématiques d'emploi.

Arrêtons-nous un instant sur le problème du ferroviaire que vous avez souligné. Vous avez défini la proximité comme étant un des critères absolus. Nous partageons votre point de vue, la vitesse n'est pas forcément la réponse à nos préoccupations. La création d'un nouveau service à la population entre le TER et le TGV est, pour nous, une exigence totale.

Sur l'ensemble des projets, hors programmation de longue durée, 500 millions d'euros sont nécessaires pour répondre à l'attente de l'ensemble des territoires, en particulier sur le plan routier. Là aussi, il y a nécessité absolue de sanctuariser cette somme pour répondre à l'attente légitime de l'ensemble des territoires.

M. Martial Saddier. Merci, monsieur le président Chanteguet, d'avoir organisé cette audition, que nous demandions depuis plusieurs semaines, avant même la remise du rapport. Nous ne ferons donc pas de procès en absence de compte rendu puisque nous sommes à l'origine de cette réunion.

Les députés UMP saluent la qualité du président Duron, dont les compétences ne peuvent nullement être remises en cause. Nous avons, monsieur le président, apprécié vos propos introductifs, car à mesure que se rapproche l'échéance de la remise du rapport, on comprend bien la difficulté de l'exercice. Signaler la pertinence qu'il y aurait à y procéder à

chaque législature montre que cet exercice n'est pas si simple et demande beaucoup d'humilité. Merci d'avoir reconnu le travail de la précédente majorité et du précédent Gouvernement sur le SNIT, et d'avoir terminé en rappelant les réalisations honorables en matière de transports, même si on peut toujours faire mieux.

Le président Chanteguet n'y est pour rien, vous non plus, mais comprenez que je ne peux pas ne pas redire que la composition de la commission, décidée par le ministre des transports, est scandaleuse. Nous saluons la présence du sénateur Louis Nègre, mais le groupe UMP à l'Assemblée nationale, qui est le principal groupe d'opposition, compte presque 190 députés. L'alternance reviendra, mes chers collègues. Imaginez demain, sur un sujet important, qu'on compose une commission où le groupe socialiste ne serait pas représenté. Que n'entendrait-on pas ! Le Gouvernement l'a fait, nous le regrettons ; nous, nous aurons la sagesse de ne pas l'imiter.

Vous avez répondu par avance à mon interrogation sur la sortie du champ de compétence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Lors de votre audition du 10 avril 2013 au Sénat, monsieur le président, vous avez déclaré que les outils à la disposition de la commission étaient insuffisants pour juger. Pouvez-vous compléter ces propos ? Sur l'inventaire du SNIT, j'ai compris que vous n'allez pas éliminer les projets mais les classer. Vous vous retrouverez donc, comme nous, avec un inventaire assez important qui excède nos capacités financières. Les quatre LGV lancées représentant six ans de financement de l'AFITF, soit on ne fait pas grand-chose d'autre, soit on ouvre des pistes nouvelles de financement. Pouvez-vous en dire plus sur ces dernières ? Au niveau européen, 13 milliards d'euros sont sacralisés sur les grandes infrastructures de transport. Confirmez-vous que le Lyon-Turin et le canal Seine-Nord font partie des priorités de l'Union européenne pour les cofinancements ? Vous avez parlé des collectivités territoriales : dans quelle proportion attendez-vous une participation de leur part ? Des deux scénarios que vous allez proposer au Gouvernement, l'un envisage une augmentation des ressources de l'AFITF. Si elle ne provient ni de l'Union européenne ni des collectivités territoriales, quelle pourrait être son origine ?

Au Sénat, vous avez prononcé la phrase suivante, qui a glacé le sang de nombre de personnes : « *C'est difficile pour une région qui vit dans une médiocrité ferroviaire, mais si ce n'est pas dans quinze ans, ce sera dans vingt ans ou dans trente ans, rien n'est perdu* ». Je sais que ce n'est pas ce que vous pensez. Dans vos classements, l'aménagement du territoire et la desserte des territoires ruraux seront-ils bien au cœur de vos préoccupations ?

M. Stéphane Demilly. Je remercie, moi aussi, Philippe Duron de son *teasing*, qui n'est pas sans me rappeler cette campagne publicitaire de l'afficheur Avenir qui, en 1981, faisait dire à une superbe créature prénommée Myriam : « *demain, j'enlève le haut* » et « *après-demain, j'enlève le bas* ». Demain, vous nous présenterez le haut et après-demain, vous retirerez le bas des rêves territoriaux de plus d'un. (*Murmures*)

Au regard des objectifs que la commission a définis, je voudrais faire quelques observations de fond et de forme. Je prendrai pour cela l'exemple d'un dossier emblématique du SNIT, le canal Seine-Nord Europe, que vous connaissez bien, cher collègue Duron, puisque nous avons coprésidé ensemble pendant quelque temps le groupe d'étude sur les voies navigables au cours de la précédente législature.

Sur le fond, trois observations. En premier lieu, vous avez déclaré, lors de votre audition au Sénat : « *Le périmètre de travail de cette commission est celui des projets inscrits*

au SNIT, à l'exception de ceux qui ont déjà été engagés ». C'est à ce titre que vous avez exclu de votre périmètre de travail l'aéroport Notre-Dame-des-Landes ainsi que la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, dont les travaux ne sont pas engagés, hormis quelques aménagements du côté italien. Or je me permets de vous rappeler que les travaux du canal Seine-Nord Europe, eux, précisément, étaient engagés, bien plus d'ailleurs que Notre-Dame-des-Landes et dans un consensus autrement plus important. Je vous invite à visionner l'excellent reportage diffusé le 20 mai par France télévisions, qui souligne que, au minimum, 230 millions d'euros ont été dépensés pour ce projet, avec notamment l'aménagement de travaux importants d'abaissement de l'autoroute A 29, sans compter les millions d'euros dépensés en achat de terres agricoles et en fouilles archéologiques. Ce dossier ne devait pas être dans « Mobilité 21 » car il était effectivement engagé. Pourquoi une telle différence de traitement ?

Au niveau ministériel, on nous dit que ce projet a été sous-évalué, qu'il est beaucoup trop cher, que l'État n'a pas les moyens. Je constate cependant que l'État sait trouver les budgets nécessaires quand il le veut, là où il le veut. Ainsi, le 6 mars dernier, lors de son déplacement à Marne-la-Vallée sur le thème du Grand Paris, le Premier ministre a déclaré : « Le nouveau Grand Paris est financé par le réseau existant. J'ai décidé d'affecter 2 milliards d'euros supplémentaires aux opérations de modernisation et de développement de ce réseau. Tous les chantiers seront donc mis en œuvre, dont les tramways, et notamment ceux qui me tiennent à cœur ». Pourquoi, là aussi, une telle différence de traitement ?

Enfin, toujours sur le fond, permettez-moi de rappeler que Seine-Nord Europe n'est pas un projet franco-français, c'est un projet européen au même titre que la ligne Lyon-Turin. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ces deux dossiers figurent parmi les cinq projets européens d'infrastructures prioritaires retenus par l'Union européenne. J'ai rencontré récemment, avec le président de VNF, le ministre belge des transports. Je peux vous dire qu'il ne comprend pas l'attitude unilatérale de la France sur ce dossier, alors que les Belges ont aussi dépensé des millions d'euros en travaux préparatoires. Ce projet relevait d'un accord européen, il ne devait pas être dans « Mobilité 21 ». Pourquoi une telle différence de traitement ?

Sur la forme enfin, je me bornerai à deux remarques. D'abord, en restant poli, j'observe une totale absence d'écoute vis-à-vis de ceux qui croient encore en ce projet de canal. Ainsi, j'ai demandé, au mois d'octobre 2012, à être auditionné par la commission « Mobilité 21 ». Pour toute réponse, j'ai reçu, au mois de décembre, un questionnaire qui n'était pas sans me rappeler les demandes de subvention que j'adresse au conseil général en tant que maire de ma commune : en quoi consiste le projet ? A-t-il fait l'objet d'études ? À quoi est-il destiné ?... On parle d'un canal qui a fait l'objet d'un montage et d'études depuis 1992, dont l'utilité publique a été déclarée et dont la procédure de dialogue compétitif a été lancée par le Président de la République en exercice. Avec quatre-vingt collègues parlementaires de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais de toutes tendances politiques, avec le maire d'Amiens et celui de Lille, j'ai demandé, le 15 février, à être entendu par le Premier ministre. Trois mois plus tard, j'ai reçu la réponse suivante : je n'ai pas le temps de vous recevoir.

Toujours sur la forme, je ne comprends pas bien comment s'articule le travail de votre commission avec la mission spécifique confiée par le ministre des transports à notre collègue Rémi Pavros sur la reconfiguration du canal. D'un côté, vous allez rendre vos conclusions ce mois-ci, de l'autre côté, Rémi Pavros rendra les siennes pour partie à l'automne prochain et pour partie au premier trimestre 2014. Pourquoi reconfigurer ce canal s'il est en bas de la liste ? Et, s'il est en haut de la liste, avons-nous le temps de le reconfigurer ?

Bref, tant sur le fond que sur la forme, nous sommes nombreux à considérer qu'il y a un vrai problème de continuité des engagements de l'État sur ce dossier.

M. Patrice Carvalho. Comment allons-nous financer tous ces projets indispensables à notre pays ? C'est le vrai problème. Il existe encore des régions où il faut six heures pour faire 500 kilomètres alors qu'elles ne manquent pas d'attrait, en tout cas du point de vue touristique. Or elles ne font pas l'objet de projet de grande envergure.

Il faut se donner les moyens, aller chercher l'argent là où il est. Il est temps aujourd'hui de mettre à contribution ceux à qui la droite a donné la manne des autoroutes. L'autoroute ne s'arrête pas au péage, elle a des effets sur son environnement et, à ce titre, on peut lui imposer certaines obligations.

Je rejoins complètement Stéphane Demilly s'agissant du canal Seine-Nord. Si l'on peut reprocher au précédent Gouvernement d'avoir mal financé et lancé les travaux en même temps que les discussions se poursuivaient, l'attitude du nouveau fait craindre d'aller au-devant de nouvelles difficultés liées à la nouvelle réglementation. Comme celui de Stéphane Demilly, mon territoire compte beaucoup d'industries qui, tôt ou tard, devront revoir leur système de transport. J'ai notamment, dans ma ville, une usine dans laquelle rentrent, cinq jours par semaine, 700 tonnes de sable en camion alors qu'elle est implantée au bord de la voie d'eau. Il va bien falloir, un jour, prendre des décisions adaptées à la situation de chaque territoire. Toutes les taxes que nous votons contribuent à faire en sorte que les industriels voient leurs modes de transport. C'est un projet sur lequel il faut se déterminer rapidement. Faire la danseuse trop longtemps n'aboutit qu'à faire douter les gens du sérieux de nos projets.

M. François-Michel Lambert. Je me permets un trait acide en rappelant que les élus des Bouches-du-Rhône ne sont pas tous marseillais et que l'abandon des trois-quarts des besoins d'infrastructures du département au profit de la seule gare marseillaise n'est pas acceptable. Nous avons été écartés, je le regrette, et tout le pays d'Aix notamment avec moi.

Pouvez-vous préciser comment vous avez lié aménagement du territoire et infrastructures dans cette nouvelle ère qui s'ouvre devant nous, notamment avec les lois de décentralisation « métropoles », les lois d'urbanisme tendant à la densification des centres urbains et à l'objectif de zéro terre agricole consommée, ou encore le futur schéma directeur national logistique porté par Gilles Savary, que nous avons voté le mois dernier, et qui ambitionne de restructurer spatialement les points d'activité logistiques, donc de reconfigurer notre aménagement du territoire ?

En termes de prospective, plusieurs éléments annoncent un changement profond. Le modèle TGV français s'essouffle, enregistrant l'année dernière, pour la première fois, une baisse de trafic de 2 % et une baisse de chiffre d'affaires de 3 %. N'est-il pas temps de le remettre en question, notamment lorsqu'on lit les déclarations du président Pepy ? L'arrivée inéluctable de nouveaux matériels sur les TER et les trains d'équilibre du territoire (TET) va modifier les besoins d'infrastructures locales, tant en capacité qu'en modernité. Comment avez-vous intégré cette évolution ?

La baisse du trafic routier automobile est aussi inéluctable, avec une urbanisation en progression impliquant de nouvelles formes de déplacements, tel le covoiturage, qui commence à prendre une réelle part dans les déplacements de personnes ; la baisse du trafic routier de marchandises, sous la contrainte de l'écotaxe et du prix du pétrole ou par le

volontarisme *via* une amélioration économique souhaitée par les opérateurs ; les nouveaux schémas organisationnels sur les flux de marchandises, notamment l'internet physique, véritable révolution organisationnelle des flux qui se met déjà en place aux États-Unis, au Canada et que certains chargeurs majeurs de la grande distribution française étudient. Ce sont des prospectives à 2020, alors que vous parlez de quinze à dix-sept ans pour mettre en œuvre des infrastructures. Comment articuler ces perspectives ?

Enfin, comment intégrez-vous les évolutions technologiques, tant dans le domaine de l'automobile, qui produira des voitures plus urbaines, électriques, partagées, que dans le ferroviaire ? La véritable révolution technologique que représente la motorisation répartie sur les wagons de marchandises, déjà en œuvre en Allemagne et validée en France par le programme R-shift-R, permettra de requalifier des lignes existantes, notamment en montagne, lesquelles ne nécessiteront plus que des ajustements plutôt que des créations *ex nihilo*. Pour ne citer que le projet Lyon-Turin, ce type de matériel le rendrait inutile, pouvant largement se satisfaire des tunnels actuels. De plus, les investissements seraient portés par les opérateurs et non plus par le contribuable. Comment avez-vous inscrit ces quelques éléments prospectifs dans vos travaux ?

M. Olivier Falorni. Merci, monsieur le président Duron, pour votre présentation claire et synthétique. Sur ce sujet, il est toujours bon de rappeler quelques éléments essentiels. Les infrastructures et des services de transport performants sont une condition essentielle à la croissance de notre économie et à l'aménagement de notre territoire. La réduction de la fracture territoriale est, évidemment, une priorité. La commission « Mobilité 21 » est l'objet d'attentes fortes de la part des élus. Vous allez bientôt nous présenter le rapport qui priorise les projets dans un contexte soutenu de maîtrise des dépenses publiques. Autant dire que la tâche n'est pas facile.

Est-il besoin de rappeler que le projet de schéma national des infrastructures de transport de 2011 représentait un volume global de 245 milliards d'opérations et projets divers, dont 88 milliards à la charge de l'État, à réaliser sur vingt-cinq ans ? De belles promesses ! Malheureusement, le projet de SNIT ne disait rien ni sur les priorités ni sur les solutions de financement nécessaires à sa réalisation, alors que la capacité annuelle de l'État pour les infrastructures de transport est de l'ordre de 2 milliards d'euros, sans compter les 56 milliards à la charge des collectivités locales – ce qui est à peine disproportionné au regard de leurs capacités de financement. Nous nous retrouvons donc dans une situation où la commission doit se montrer responsable en examinant la pertinence, l'intérêt et l'urgence des opérations identifiées dans le projet de SNIT, dans une approche plus objective et équilibrée des besoins des territoires.

Comptez-vous préciser les calendriers et les délais en distinguant, par exemple, des groupes de projets dans le temps selon les priorités ? Quelles sont vos orientations pour trouver l'équilibre entre, d'une part, l'entretien et la modernisation des infrastructures de transport existantes, rappelés régulièrement depuis 2005 comme une priorité et une nécessité, et d'autre part, la réalisation de nouvelles infrastructures ? Parmi ces nouvelles infrastructures, faut-il privilégier celles dont l'état d'avancement est le plus important, en suspendant durablement les autres, voire en y renonçant, ou bien faire progresser simultanément mais plus lentement tous les projets annoncés ? Quels sont les chantiers qui vous paraissent prioritaires ou relever de l'urgence et quelles sont les méthodes retenues pour les évaluer ? Existe-t-il une priorisation des quatre critères retenus pour noter les projets ?

Le Grenelle de l'environnement a promu les autoroutes ferroviaires pour rééquilibrer le transport de marchandises sur longue distance en faveur du rail. Jean-Louis Bianco a présenté son rapport sur la réorganisation de la SNCF et de RFF. À cette occasion, il a préconisé, à contre-courant, d'arrêter de construire de nouvelles LGV. Cette déclaration préfigure-t-elle ce que va annoncer la commission « Mobilité 21 » ?

En comparaison des autres ports européens, la situation des ports français est compliquée, parfois préoccupante. Il est unanimement reconnu que nous devons améliorer l'interface avec l'hinterland pour augmenter les performances. Un exemple au hasard : La Rochelle et son port, que l'A 831, Fontenay-le-Comte-Rochefort, permettrait de désenclaver et de rapprocher du réseau autoroutier de son hinterland. Le grand port maritime de La Rochelle est le seul à connaître, avec Bordeaux, une augmentation de son volume de marchandises traité par les opérateurs portuaires au premier trimestre 2013 : plus 32 % par rapport au premier trimestre 2012. Pour maintenir ce dynamisme, la réalisation de l'A 831 est primordiale, en particulier en raison de la connexion avec l'A 10, sans compter que le chantier contribuera à vivifier le tissu économique local grâce à la création d'emplois, au développement du tourisme et aux facilités apportées au transport de marchandises.

Au moment de l'examen du budget, le ministre m'avait répondu ici-même que la procédure suivait son cours, que le projet avançait et qu'il n'y avait pas d'inquiétude à avoir. Connaissant, monsieur le président, votre attachement aux interfaces performantes, pouvez-vous confirmer cet engagement ?

M. Philippe Martin. Inlassablement, je remets sur la table ce marronnier journalistique qu'est l'avenir de la RN 21, qui traverse mon département du Nord au Sud. Je m'en inquiète d'autant plus que la route est aujourd'hui inondée et nécessiterait une solidarité nationale beaucoup plus forte. Il s'agit pourtant d'une voie structurante tant sur le plan européen qu'interrégional et transpyrénéen. Rien de sérieux n'a été fait pour moderniser cette route ni la programmer en mise à deux fois deux voies au cours des dix dernières années. Aujourd'hui, certains penchent pour une modernisation dans le cadre d'une concession privée, d'autres, dont je fais partie, pensent que c'est à l'État de consolider et de moderniser cette infrastructure dans le cadre d'une politique volontaire d'aménagement du territoire rural. Inclinez-vous, dans vos réflexions, pour l'une ou l'autre des options ou, comme je le crains parfois, n'inclinez-vous ni pour l'une ni pour l'autre ?

M. Jean-Marie Sermier. De la commission, j'attends non pas qu'elle prenne l'une ou l'autre position mais, quelle que soit cette position, qu'elle l'exprime fortement. Pendant quarante ans, la Franche-Comté a été victime d'un projet de canal à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Durant cette période, le développement de toute la vallée du Doubs a été empêché, développement économique compris puisque plusieurs entreprises n'ont pas pu venir s'implanter sur les rives de la rivière dont certaines parties étaient réservées pour la future infrastructure. Pendant quarante ans, notre agriculture n'a pas pu non plus se développer significativement. Pour finir, en 1997, Mme Voynet a décidé de stopper définitivement ce grand projet. Depuis, nous avons beaucoup de difficultés à rattraper le temps perdu.

Ne leurrez pas les zones de développement, ne leurrez pas les territoires. Dites-leur clairement s'il y a ou non un projet d'avenir.

M. Yannick Favennec. Monsieur le président Duron, les travaux de votre commission sont indissociables de la politique d'aménagement du territoire. C'est en tant

qu'élus du territoire rural de la Mayenne que je souhaite insister sur une constante qui ne saurait être sacrifiée parce qu'elle est fondamentale à l'équilibre de notre pays : l'amélioration des performances du système de transports dans la desserte du territoire. Le maintien d'une desserte de qualité est un enjeu prioritaire pour les territoires ruraux, compte tenu de ses multiples répercussions sur l'activité économique et sur l'emploi. Certains territoires sont toujours enclavés. Aussi me paraît-il indispensable qu'une partie importante des moyens du SNIT soit consacrée à leur désenclavement.

Bien sûr, l'État doit porter des grands projets, mais cela ne doit pas se faire au détriment des autres responsabilités. Je pense en particulier aux routes nationales, notamment à l'amélioration et à la modernisation du réseau existant. Mon département est certes desservi par le TGV jusqu'à Laval et il bénéficiera, à partir de 2017, de la future LGV. Mais le reste du département a besoin d'infrastructures routières. Même si le conseil général de la Mayenne fait de gros efforts pour les routes dont il a la charge, l'État a, lui aussi, un rôle fondamental à jouer. Je pense en particulier aux RN 162 et RN 12.

Que préconisez-vous, dans vos travaux, pour le désenclavement, et donc l'attractivité, des territoires ruraux, notamment pour ces deux grands axes structurants nationaux ?

Mme Geneviève Gaillard. Je regrette que « Mobilité 21 » n'ait pas traité la question des dirigeables, dont je crois qu'ils peuvent constituer un des modes de transport, de personnes comme de marchandises, de demain. Alors que la Grande-Bretagne et l'Allemagne ont lancé des programmes de recherche extrêmement importants dans ce domaine, en France, on considère les quelques-uns qui existent comme un peu fous. Pourtant, ce mode de transport n'est pas plus bête qu'un autre, il mérite d'être développé.

L'autorisation européenne de libre circulation des méga-camions de 60 tonnes est possiblement imminente. Cela nécessitera de procéder à des réaménagements et des adaptations des routes européennes. Avez-vous envisagé cette éventualité et en avez-vous tenu compte ? De mon point de vue, l'arrivée de ces 60 tonnes sur le territoire serait une aberration.

Connaissant votre implication dans ces domaines, je vous fais confiance pour prendre en compte l'environnement et la transition écologique. En matière de transport de marchandises, le coût est déterminant dans le choix entre ferroviaire et route. Êtes-vous favorable à ce qu'on consacre désormais des comparaisons en coût global, qui incluraient les coûts pour l'environnement et la société ?

M. Jacques Kossowski. Le projet de créer une grande métropole francilienne implique un développement des infrastructures de transport. Le projet Éole, enjeu majeur de desserte de l'Ouest parisien, est vital pour le développement et le dynamisme du quartier d'affaires de La Défense, pour Seine-Arche, mais aussi pour le Mantois Seine-Aval. Il est, en outre, indispensable pour remédier à la saturation du RER A, qui dessert notamment La Défense.

La mise en service du prolongement Paris-Mantes *via* La Défense est-elle programmée pour le dernier trimestre 2020 et les financements de ces projets sont-ils assurés ?

Mme Catherine Quéré. Merci, cher Philippe Duron, pour cette présentation de grande qualité. Évaluer les soixante-quinze propositions du projet de SNIT, classer les projets réalistes et réalisables en fonction d'une méthodologie tout en tenant compte de l'effort de retour à l'équilibre des finances publiques n'est pas chose facile.

L'accent a été mis sur la rénovation et la modernisation des réseaux ferroviaires et routiers, ce qui inclut l'électrification des lignes. Avec ma collègue Geneviève Gaillard, maire de Niort, nous souhaitons vous demander d'inclure, si cela n'a pas été fait, l'électrification de la ligne Poitiers-Niort-Saintes-Royan, que nous estimons déterminante pour l'avenir de notre belle région. Vous avez indiqué incliner vers des projets qui donneront de la valeur, de l'attractivité et du développement, sans oublier la préoccupation majeure de notre gouvernement, l'égalité des territoires. Vous êtes-vous penché sur ce projet en particulier ? Il nous est souvent répondu que la décision serait prise par le « comité de pilotage ». Quel est ce comité et qui en fait partie ? La commission « Mobilité 21 » y siège-t-elle, vous-même y siégerez-vous ?

M. Christophe Priou. Je me plais à souligner, dans une enceinte républicaine, l'excellence du travail de jésuite de Philippe Duron (*Sourires*), qui a réussi à dire beaucoup sans déflorer le sujet. Je regrette qu'il n'ait pas traité le sujet de Notre-Dame-des-Landes, puisqu'un contrat est effectivement signé même s'il n'est pas encore en œuvre, alors que partisans et opposants avaient soulevé l'importance des connexions ferroviaires et routières.

La semaine prochaine, nous aurons un débat sur la politique maritime. À l'instar de notre collègue Olivier Falorni, je souligne l'importance de s'occuper nos ports qui, comparés aux géants hollandais et belges, sont de taille régionale. Certaines expériences ont été mises en place à travers des partenariats public-privé, comme les autoroutes de la mer, dont celle reliant Saint-Nazaire à Gijón. Ces autoroutes de la mer me semblent promises à un bel avenir. Seront-elles pérennisées et étendues à d'autres liaisons ?

M. Philippe Plisson. Permettez-moi de vous féliciter, à mon tour, pour cet excellent rapport à la fois extrêmement intéressant et fort dangereux, puisque vous allez perdre la plupart de vos amis lorsque vous le publierez. (*Rires*)

Dans les zones rurales enclavées, la voiture est indispensable aux déplacements quotidiens, notamment aux trajets domicile-travail. Le permis de conduire est un passeport indispensable pour l'emploi. Comme celles du tram, les voies de chemin de fer ont été démembrées il y a cinquante ans, nous exposant aujourd'hui à un phénomène d'enclavement. Le schéma national de mobilité durable ne doit pas concerner que les plus grandes métropoles mais doit viser des solutions de mobilité écologique pour tout le territoire, y compris en zone rurale. À ce stade, compte tenu des choix budgétaires, et dans un souci de recherche d'équité entre urbain et rural, ne faut-il pas envisager des choix de raison entre les lignes TGV, qui permettent de gagner quelques minutes sur les trajets entre grandes collectivités, et porter l'effort sur la mise en œuvre d'un remaillage de petites lignes TER qui désenclaveraient le monde rural profond ?

M. Charles-Ange Ginesy. Je salue, moi aussi, le travail difficile que vous avez effectué, monsieur le président Duron. Je vous remercie également de votre visite en Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'avoir souligné l'évolution de notre projet grâce à la volonté et la détermination de l'ensemble des élus de cette région, avec un effort pour le passage de la LGV en ligne nouvelle, la réalisation en tranches fonctionnelles.

Je regrette que la taxe poids lourd de 800 millions d'euros compense seulement le retrait du financement de l'État. De là ressort de votre exposé que les financements sont très courts et que la commission travaille sur des projets dont la réalisation ne se fera qu'en 2020-2030. N'avez-vous pas l'impression de faire un travail en décalage temporel qui ne sera peut-être plus d'actualité à cette époque-là ?

Mme Suzanne Tallard. Bravo pour l'exercice, mon cher collègue, même si la réunion d'aujourd'hui en est le meilleur moment ; la prochaine sera sans doute beaucoup plus frustrante pour nous.

Je parlerai aussi de mon territoire en revenant sur ce qu'a dit Olivier Falorni de l'autoroute A 831, qui traverse ma circonscription de part en part. C'est un tronçon de soixante-cinq kilomètres de l'autoroute des Estuaires, qui relie Fontenay-le-Comte à Rochefort. Les études pour ce projet ne datent pas d'hier puisqu'elles ont commencé sous les gouvernements Jospin et Raffarin. La déclaration d'utilité publique remonte à juillet 2005 et est valable jusqu'en 2015. Les recours ont été rejetés tant par le Conseil d'État que par la Cour européenne. En 2009, la ministre de l'écologie a lancé un complément d'étude pour améliorer la qualité environnementale et la biodiversité autour de ce projet. La Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), qui s'en est chargée, a donné un avis favorable. Le protocole d'accord de financement a été signé au mois de janvier 2012, l'appel à concession lancé en février de la même année et quatre groupements d'entreprises ont été sélectionnés. Le dossier est donc bien avancé. Cette route désengorgerait l'axe routier le plus fréquenté de Poitou-Charentes, sachant que 1 100 à 1 200 camions desservant le port de La Rochelle empruntent tous les jours la quatre voies de contournement de cette ville.

M. Michel Heinrich. Avant que Philippe Duron ne fasse son exposé, j'étais de ceux qui s'inquiétaient de l'opacité du fonctionnement de la commission, tant du point de vue de sa composition que du traitement de nos demandes d'audition. Reconnaissons que le questionnaire que nous avons reçu après maints courriers était plutôt blessant et relevait plutôt de la demande de subvention.

Je parle en tant qu'élu du pôle métropolitain du sillon lorrain. Le débouché sud de la Lorraine constitue pour nous un gros sujet. Nous avons un projet qui remplit les critères de rupture territoriale, qui est d'un coût relativement faible et qui est également séquençable : il s'agit de l'électrification de la ligne Épinal-Belfort-Lure-Villersexel. Quel est votre avis sur ce projet ? Pouvez-vous dire quelques mots sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône ?

M. Jean-Jacques Cottel. Le canal Seine-Nord Europe est l'un des projets emblématiques en termes de développement durable et de développement économique. C'est un projet européen. L'Europe a réservé 13 milliards d'euros pour certaines grandes infrastructures, elle aurait un grand intérêt à intégrer les projets français dans l'espace européen. Le canal Seine-Nord Europe entre dans ce cadre, mais il faudra, bien entendu, aussi une contribution de notre part. La mission d'étude permettant de reconfigurer ce projet a été confiée à Rémi Pavros. J'ai toute confiance dans ce projet, qui a été inscrit dans le schéma régional d'aménagement du territoire de la région Nord-Pas-de-Calais.

En matière routière, lorsque des axes autoroutiers ont été envisagés puis abandonnés, tel le doublement de l'autoroute A 1 dans le Nord, qui devait passer par Amiens avant d'atteindre la Belgique, y a-t-il une possibilité de reprendre les routes nationales existantes pour les aménager et les transformer ? Je pense à la RN 25 reliant Amiens à Arras *via* Doullens, qui serait à même de desservir des territoires enclavés ayant peu de perspectives de

développement économique. Je pense aussi à l'élargissement de certains tronçons ou autres travaux de meilleure accessibilité maîtrisant à la fois sécurité et environnement.

M. Jean-Pierre Vigier. Bravo, monsieur le président Duron, pour votre brillant exposé.

L'AFITF permet de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport et j'apprécie qu'elle intègre également des critères d'aménagement durable et d'aménagement du territoire. Ma crainte concerne les territoires ruraux qui nécessitent le plus d'investissements dans les transports. Ces régions enclavées connaissent un sous-développement routier important. La Haute-Loire, département de moyenne montagne, doit réaliser des investissements conséquents sur ses nationales, les RN 102 et 88. Ces programmes routiers permettent le désenclavement du territoire, de favoriser le développement économique et, par conséquent, tout simplement de maintenir de la vie. Pouvez-vous confirmer le soutien de l'AFITF à la modernisation et au développement des réseaux routiers dans nos territoires ruraux, et notamment en Haute-Loire, sur les RN 102 et 88 ?

Mme Catherine Beaubatie. Merci, monsieur le président Duron, pour votre exposé. Vous avez rappelé les critères que vous avez retenus pour procéder à la hiérarchisation et à la programmation des projets. Dans mon département de la Haute-Vienne, l'axe routier de 120 kilomètres reliant les deux capitales régionales - Limoges et Poitiers - réunit tous ces critères et pourrait être un exemple parfait pour une inscription. Depuis 1992, cet axe routier, maillon indispensable de la Route centre Europe-Atlantique, est classé grande liaison d'aménagement du territoire. Sa modernisation avait été approuvée par une décision ministérielle le 2 mai 2012, puis confirmée par un CIADT du 18 décembre 2003. En 2004, des études ont été menées et plusieurs variantes ont été proposées. En octobre 2005, un fuseau a été retenu et les études ont été poursuivies jusqu'en 2006 avant l'organisation de réunions publiques. Finalement, ce projet a été sacrifié sur l'autel du Grenelle de l'environnement sous le gouvernement Fillon.

Une deux fois deux voies entre Limoges et Poitiers permettrait de mieux désenclaver et irriguer les territoires des deux régions. En outre, elle favoriserait la liaison de la façade atlantique vers la région rhodanienne et le réseau autoroutier de l'est de la France et le centre Europe. De plus, puisqu'il faut un engagement des collectivités territoriales, le conseil régional du Limousin et le conseil général de la Haute-Vienne se sont engagés à participer au financement des travaux de cet axe majeur si l'État s'engageait lui aussi. Aujourd'hui, en Haute-Vienne, nous avons certes besoin de la ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers pour une ouverture sur l'Europe, mais nous avons besoin aussi de cette infrastructure routière essentielle aux déplacements journaliers et au transit Est-Ouest.

M. Guillaume Chevrollier. Lourde tâche pour la commission « Mobilité 21 » que celle d'identifier les projets prioritaires d'infrastructures de transport : non seulement ces infrastructures sont déterminantes pour le développement économique, la compétitivité et l'emploi, mais les sollicitations des élus sont nombreuses. Permettez à l' élu du département rural de la Mayenne d'évoquer ce département.

Nous bénéficions d'un gros projet en cours de réalisation, la LGV, mais nous souhaiterions aussi avoir des perspectives pour les infrastructures routières, qui sont essentielles dans les territoires ruraux. Vous avez donné la priorité à l'optimisation de

l'existant, qui apporte davantage aux collectivités et aux habitants. Les travaux sur la RN 162, qui est une voie stratégique, vont-ils figurer dans vos priorités ?

Mme Catherine Troallic. Monsieur le président Duron, je profite de votre audition pour attirer l'attention sur l'importance pour la Normandie et l'ensemble du pays de la modernisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie, la LNPN. Il est vital pour nos territoires, pour Le Havre notamment, que les lignes avec Paris soient plus fiables et plus fréquentes. Je tiens d'ailleurs à rappeler l'importance des investissements déjà réalisés par les régions Haute-Normandie et Basse-Normandie sur le matériel roulant, faisant dire à M. Pepy que la SNCF a une dette envers la Normandie. C'est aussi l'intérêt du développement du fret ferroviaire, et donc de l'amélioration des dessertes de notre complexe industrialo-portuaire vers la capitale et l'Europe dans son ensemble. Vous l'avez rappelé, monsieur le président Duron, le retard pris en la matière doit être résorbé de manière urgente. Je ne peux percevoir qu'un signe positif à vous entendre sur la nécessaire amélioration des dessertes ferroviaires du port du Havre. Je veux aussi rappeler les importants investissements réalisés, notamment par la région Haute-Normandie, et saluer les efforts conjoints des ports du Havre, de Rouen et de Paris dans le cadre de HAROPA, Le Havre ayant été tout récemment classé par ses clients asiatiques « meilleur port européen pour l'année 2013 ».

Les travaux sur la LNPN dépassent les enjeux locaux et régionaux, ils sont véritablement d'intérêt national. Concernant trois régions, il servira objectivement le pays tout entier. Il y a quelques semaines, RFF a rendu un rapport, commandé par le ministre des transports, sur l'optimisation des études du projet de la LNPN. Ces travaux réaffirment la nécessité à long terme de réaliser le projet dans sa globalité et de proposer un phasage précis et réaliste permettant de répondre à l'essentiel des enjeux de tous nos territoires. Nous disposons à présent d'un scénario cible à moyen terme, réalisable à l'horizon 2025, permettant de réduire les temps de parcours, d'accroître la robustesse et la régularité du trafic, d'augmenter la fréquence des trains et de créer de nouvelles dessertes. Ce projet est donc solide, réaliste et crédible, même au regard du contexte budgétaire national très difficile.

Tous les élus de Normandie, quelle que soit leur sensibilité, sont mobilisés ensemble sur ce dossier. Chaque collectivité concernée a aussi fait savoir qu'elle était prête à investir dans ce projet, selon vos souhaits, monsieur le président. Vous allez d'ailleurs recevoir, dans les jours prochains, un courrier cosigné par tous ces élus, auxquels je souhaite pleinement m'associer, ainsi que mes collègues parlementaires seinomarins. La décision de classer le projet de la LNPN comme un chantier prioritaire est attendue en Normandie. Sa réalisation aura un impact fort sur la croissance, le développement économique et l'emploi. À vous entendre, monsieur le président, tant sur les critères que sur la méthode, je ne doute pas que le projet LNPN, qui répond à chacun des objectifs fixés, retienne toute l'attention de votre commission.

M. Yann Capet. À mon tour, je remercie notre collègue Duron, qui a réussi à convaincre la quasi-totalité d'entre nous de l'indispensable nécessité de donner un caractère stratégique à un inventaire qui avait eu toute son utilité. Je me félicite que l'ensemble de nos collègues de la commission arrive progressivement à se convertir à cette idée.

S'agissant des ports, j'ai bien entendu que, compte tenu de notre retard en Europe, le ministre des transports avait souhaité engager le développement de connexions avec l'hinterland. Cette volonté du Gouvernement a été réaffirmée il y a quelques jours avec la relance de la politique portuaire, l'Union européenne s'intéressant également aux ports maritimes européens. Je souhaiterais savoir un peu plus précisément comment cette ambition

est intégrée dans les critères objectifs que vous avez définis, si des projets sont clairement mentionnés dans le cadre du SNIT ou ailleurs, et savoir également si la question du développement portuaire se limite aux grands ports maritimes d'État ou si elle couvre aussi les ports décentralisés.

C'est une question fondamentale dans la mesure où vous avez désigné les collectivités comme possibles cofinanceurs de l'État sur certains projets, notamment le canal Seine-Nord, mais aussi où ces collectivités sont elles-mêmes à l'origine de certains grands projets d'infrastructures, comme le port de Calais.

M. Yves Albarello. Si je savais que le temps des transports était un temps long, en vous écoutant, j'ai compris qu'il était vraiment très long. Aussi, le Premier ministre a-t-il bien fait de rendre ses arbitrages sur le projet d'intérêt national du nouveau Grand Paris, le 6 mars 2013.

J'ai bien compris que les finances de l'AFITF étaient obérées jusqu'en 2018, mais que quelques recettes complémentaires viendraient alimenter l'agence. Le nouveau Grand Paris pourrait-il être éligible à un financement partiel de sa part ?

Puisqu'on s'inquiète du retard des ports français par rapport à leurs concurrents européens, j'attire votre attention sur le fait que l'axe Seine a été oublié dans le nouveau Grand Paris. Or la LGV Paris-Normandie contribuerait tout à fait au développement du grand port du Havre qui a beaucoup de retard. Cette ligne vous apparaît-elle comme une priorité ?

M. Gilbert Sauvan. Merci, monsieur le président Duron, pour votre présentation et pour la méthode de travail que vous avez définie pour votre commission.

Si je partage globalement les critères retenus, je n'ai pas senti qu'ils s'inscrivaient dans une volonté de remédier aux problèmes de la ruralité. Sur un certain nombre d'entre eux, elle est même déficitaire – moindre économie, moindre impact. Peut-être faudrait-il prévoir quelques compensations dans un souci d'égalité des territoires, d'autant que les programmes ruraux sont souvent moins coûteux que les grandes infrastructures reliant les grandes métropoles.

Pour remédier aux problèmes de financement, au moins des autoroutes, les sociétés concessionnaires pourraient sans doute être sollicitées d'une manière ou d'une autre.

Je suis très heureux d'avoir entendu de votre bouche que le chantier de l'A 51, reliant Aix à Grenoble, commencé mais pas terminé, revient à l'ordre du jour. J'y suis très sensible. N'oublions pas pour autant les petits appendices, comme la liaison A 51-Digne-les-Bains, chef-lieu de préfecture qui ne dispose ni de réseau ferré ni d'autoroute. Là aussi, il s'agit d'un chantier commencé dans le cadre d'un programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Les collectivités seront-elles appelées sur tous les chantiers d'infrastructure ou l'État fera-t-il son affaire des très gros chantiers, laissant régions, départements et communes participer au cofinancement de PDMI régionaux ?

M. Olivier Marleix. Permettez-moi d'abord de saluer l'état d'esprit et la qualité avec lesquels Philippe Duron semble avoir présidé les travaux de commission.

Le tronc commun RN 154 et RN 12, avec des points noirs sur Dreux ou Saint-Rémy-sur-Avre, est un projet très avancé. En 2009, un débat public a eu lieu ; il y a moins d'un an, une concertation a été menée sur les fuseaux. Ces deux moments de débat ont fait ressortir

qu'un très fort consensus entoure ce projet, qui exprime à la fois l'urgence et ce que vous appelez sans doute la performance sociétale. Dans ses critères, la commission a-t-elle retenu le degré de consensus suscité par le projet ?

Vous avez parlé de nouvelles ressources. Faites-vous des propositions pour mieux concilier le financement de ces projets avec la règle des deux tiers-un tiers qui s'attache au financement des projets par l'AFITF, notamment avant 2018 ?

La commission a-t-elle réfléchi à une meilleure gestion de la question archéologique ? J'ai à l'esprit un chantier réalisé par l'État de mise à deux fois deux voies d'une route nationale, où la dépense pour l'archéologie a représenté 8 % du coût total, soit 4 millions d'euros sur 50. C'est totalement aberrant ! Que faire pour que ce genre d'excès ne se reproduise pas ?

M. Jean-Louis Bricout. Pris séparément, les critères retenus me semblent plutôt pertinents ; conjugués entre eux, ils sont susceptibles de poser quelques problèmes. Vous ne m'en voudrez pas de prendre un exemple local. Je suis élu de Thiérache, territoire rural traversé par la RN 2 qui n'a pas d'autre solution de désenclavement que la route. Automatiquement, nous nous trouvons pénalisés par le critère environnemental qui vient contredire les critères de volonté de désenclavement et de rénovation de l'existant. Les critères ne sont pas de nature à fournir une aide au désenclavement de la ruralité.

Mme Sophie Rohfritsch. S'agissant des critères, on vous avait demandé au Sénat, non seulement d'expliquer ceux que vous preniez en compte mais aussi de les hiérarchiser. C'est ce que l'on fait dans tous les marchés publics, c'est ce qu'il faudrait que vous fassiez pour que les choix soient opérés en tout clarté.

Il me semble que nous devons avoir des analyses plus transversales, ce qui implique de pouvoir prendre en compte les éventuels projets d'implantation de compagnies aériennes. À Strasbourg, par exemple, où Volotea s'est implantée pour desservir Biarritz et Barcelone, nos projets viennent concurrencer de grosses infrastructures, même s'il s'agit essentiellement de service, peut-être même temporaire en fonction de la rentabilité économique de la ligne.

Je tiens à votre disposition la prochaine pétition qui vous parviendra pour les chaînons manquants du TGV Rhin-Rhône. Vous pourrez bientôt aller consulter en ligne « c'est vachement urgent.com », un site de petites vaches qui en ont assez de voir passer le TGV Rhin-Rhône à vitesse réduite. Ce n'est pas seulement ce bout de TGV qui nous intéresse, tout le projet est essentiel, c'est-à-dire les liaisons complètes et les liaisons européennes.

M. Gilles Savary. Merci, monsieur le président, pour votre exposé extrêmement solide. Vous aviez la redoutable mission de désenchanter l'effet « Père Noël » du SNIT. Si vous-même ne nous enchantez pas forcément, vous remettez une politique d'investissement en infrastructures de transport en perspective sur des bases aussi rationnelles que celles qu'on peut observer en Allemagne.

Je suis de ceux qui considèrent que la contribution des collectivités territoriales constitue l'immense équivoque du SNIT actuel. Il se trouve aujourd'hui des élus locaux qui se battent pour un projet et qui seraient incapables d'en faire voter la contribution à leur assemblée. Le phénomène est massif ; il signifie qu'il y a un angle mort financier considérable auquel il faudra bien remédier. Avez-vous abordé cette question de la solvabilité

des collectivités locales ? Je ne sais pas ce que la loi de décentralisation nous réserve : sûrement pas beaucoup de financements supplémentaires pour les collectivités locales mais, par contre, de plus en plus de missions ou de contraintes. Ce serait une erreur que d'éluder ce sujet, de même que celui de l'Europe. Je rappelle que les 13 milliards d'euros sont pour vingt-sept États-membres. N'imaginez pas, chers collègues, que vous aurez 40 % sur chacun des grands projets, Seine-Escaut, Lyon-Turin et autres. Je suis au cœur de la machine et je vois bien comment elle fonctionne.

Vous avez mis en place, avec raison, des temporalités gigognes. Qu'en sera-t-il des projets qui seront arrêtés mais réalisés seulement en 2030, notamment au regard des acquisitions anticipées ? Il est clair que, dès lors que des infrastructures ne seront prétendues réalisables que dans vingt ans, il y aura des propriétaires spoliés qui effectueront des réclamations.

M. Alain Leboeuf. Si l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne faisait pas partie de votre périmètre d'étude, avez-vous néanmoins étudié sa desserte, en particulier par l'amélioration de la desserte ferroviaire et surtout le franchissement de la Loire ?

L'autoroute A 831, reliant la Vendée et la Charente-Maritime, a été qualifiée par deux collègues de la majorité de primordiale. Moi qui suis dans l'opposition, j'insiste pour dire que le consensus est total sur ce dossier. Les dernières études ont montré qu'il n'y a pratiquement plus de subventions publiques à attendre. La déclaration d'utilité publique s'éteignant en 2015, il n'est plus temps d'en appeler à la temporalité. En outre, l'avis favorable de la LPO a contribué à l'amélioration du projet. Il s'agit donc vraiment d'un projet cohérent recueillant un parfait consensus.

Par ailleurs, j'appelle l'attention sur la rénovation plus qu'urgente de la ligne ferroviaire centenaire Nantes-Challans-Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

M. David Douillet. Bravo, président Duron, pour la qualité de votre travail.

Pour nous sortir de l'ornière, faire redémarrer l'emploi et produire de la richesse, il faut investir de manière significative. Les transports constituent une colonne vertébrale indéniable du territoire. M'associant à mes collègues Jacques Kossowski et Martial Saddier, je m'inquiète du devenir du canal Seine-Nord et de la liaison Paris-Normandie qui devaient irradier et projeter vers le haut tout l'Ouest parisien, ce qui était une ambition première du Grand Paris. J'espère qu'ils ne se retrouveront pas en fin de liste.

Pour économiser de l'argent, j'ai une proposition à faire : depuis quarante ans, ma circonscription est concernée par un projet de prolongement de l'autoroute A 104, qui n'a plus aucun sens aujourd'hui. Selon moi, on pourrait économiser 2 milliards d'euros en abandonnant ce projet utopique et controversé, qui ne correspond à aucune réalité territoriale ni de circulation. Comme tous les élus de tout bord de mon territoire, je m'oppose fermement à ce projet. Il serait bienvenu que ces 2 milliards d'euros puissent être déplacés sur Seine-Nord, Éole et autres projets.

M. François Vannson. Monsieur le président, je tiens à vous remercier pour la qualité de votre travail. En qualité d'élu vosgien, je soutiens mon collègue Michel Heinrich dans la défense du projet d'électrification de la ligne Épinal-Belfort, qui est une nécessité. Dans une même logique de désenclavement du sud-est du département des Vosges, je me bats également pour la poursuite du projet d'aménagement de la RN 66. J'ai réuni les représentants

des organismes consulaires, chambre de métiers et différents syndicats, qui ont tous apporté leur soutien au projet. Je vous ai d'ailleurs fait parvenir l'argumentaire ainsi que la notification de leur soutien. Pour un canton éprouvé par la crise, un aménagement routier contribue grandement à la compétitivité des entreprises. C'est pourquoi il est essentiel de poursuivre l'aménagement de la RN 66.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La commission « Mobilité 21 » a auditionné les présidents de la SNCF et de RFF, M. Pepy et M. Rapoport. Avez-vous noté des différences importantes entre les propositions qu'ils ont pu faire ?

À quel horizon, la LGV Paris-Lyon arrivera-t-elle à saturation ?

M. Philippe Duron, président de l'AFITF. Je vous remercie, mes chers collègues, pour la richesse de vos questions.

Permettez-moi de commencer par une précision de méthodologie pour répondre à ceux d'entre vous qui ont été blessés de recevoir un questionnaire sur l'infrastructure qu'ils souhaitent défendre. La commission s'est vite aperçue qu'elle ne pourrait pas entendre la totalité des personnes qui demandaient à être auditionnées, même à raison d'une réunion plénière une journée entière chaque semaine – ce qui est un effort exigeant pour des parlementaires – et en travaillant avec les rapporteurs deux jours et demi par semaine. Nous avons donc adopté le principe que la commission auditionnerait celles et ceux dont elle aurait besoin de l'avis, notamment les maîtres d'ouvrage tels RFF, Voies navigables de France ou d'autres, et que, de mon côté, je m'efforcerais d'entendre d'autres personnes qui demanderaient un rendez-vous, dont les avis lui semblaient tout aussi importants – élus territoriaux, associations, différents types d'organisation. J'ai ainsi rencontré de nombreux collègues ici, de nombreux sénateurs, la quasi-totalité des présidents de région, de nombreux présidents de conseils généraux, de manière à ce que chacun se sente respecté et puisse apporter un regard différent. Ces auditions ont souvent été très utiles.

Dans son introduction liminaire, Rémi Pauvros a fait certains constats à propos des critères environnementaux qu'il faut intégrer dans les projets. On estime que la conformité à ces critères, indispensable aujourd'hui pour offrir aujourd'hui des infrastructures de plus grande qualité, fait augmenter le coût du projet de 10 à 20 %, ce qui représente des sommes importantes.

Il a également soulevé la question des infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui, que ce soit pour les transports de proximité ou les transports intercités, celles-ci doivent satisfaire à des critères de fiabilité, tant sur le RER B à Paris que sur les TET, dont on constate la fragilité croissante avec le vieillissement des matériels, ainsi que de confort. Les gens qui passent un temps important dans les transports chaque jour ont besoin d'être accueillis et transportés dans des conditions de confort suffisant, qui n'est pas le même selon qu'on fait un déplacement de vingt minutes en TER ou un voyage de deux ou trois heures en TET et de plusieurs heures en TGV.

Il s'est interrogé, comme nombre d'entre vous, sur la part de la route, dont on ne peut plus parler, dans ce pays, depuis une quinzaine d'années. Il faut pourtant bien la dédramatiser. La route est un élément patrimonial ancien ; on en construit en Gaule depuis l'Empire romain, et certaines ont d'ailleurs une durabilité exceptionnelle. Le patrimoine routier, constitué des autoroutes, des routes nationales et départementales, des chemins vicinaux et des voies urbaines, est considérable. Le laisser se dégrader nous contraindrait à consentir demain des

efforts financiers de même nature que ceux que nous devons faire sur le ferroviaire. Il y a donc une absolue nécessité à améliorer les crédits d'entretien courant, de régénération et de modernisation, parce que nous devons nous préoccuper aussi bien des aspects économiques que des aspects de sécurité, au titre de laquelle il reste encore des efforts à faire pour faire baisser la dangerosité de la route.

Quel sera l'avenir de la route dans les décennies à venir ? Je me souviens qu'un ministre des transports doué d'une grande faconde avait fixé, il y a une vingtaine d'années, des objectifs très ambitieux de report modal sur le fret. Vous aurez reconnu Jean-Claude Gayssot. Or, aujourd'hui, le report modal se fait à rebours dans ce pays. Non seulement on n'a pas amélioré la part ferroviaire du fret depuis quinze ans, mais celle-ci ne cesse de se dégrader. Alors qu'en Allemagne 40 % du fret se déplace sur le rail, nos collègues allemands nous disent pourtant qu'ils attendent, d'ici à 2030, une augmentation du trafic routier de marchandises de 60 %. Il ne faut pas se payer de mots, si nous parvenons à absorber par le transfert modal une partie de l'évolution des trafics, ce sera un très beau succès. Quant à la route, plusieurs d'entre vous l'ont souligné, pour un certain nombre de territoires, c'est le seul mode de desserte possible.

Philippe Plisson prêche pour la remise en service de dessertes ferroviaires de proximité. Le transport ferroviaire, comme le tramway en ville, est un mode industriel : il s'amortit sur la très longue durée et nécessite des densités de population suffisantes pour fournir une fréquentation acceptable au regard du modèle économique dans lequel il s'inscrit. Par rapport au XIX^e siècle au cours duquel a été installé le maillage ferroviaire, la population en France, de majoritairement rurale, est devenue majoritairement urbaine, ce qui fait une différence considérable. Croire que l'on peut, de façon viable, redessiner une carte ferroviaire très dense, me semble être une illusion. D'ailleurs, le premier rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne indiquait que, pour maintenir convenablement le réseau ferroviaire français, il fallait probablement en retrancher une partie, ce qui implique de réfléchir à des solutions alternatives.

L'autocar est de celles qui reviennent le plus. Dans certains pays, c'est un système de transport moderne. En Turquie, par exemple, les transports ferroviaires paraissent médiocres à côté des cars. On a donc pensé qu'ils pouvaient constituer une alternative à certains TER insuffisamment fréquentés. Aujourd'hui, de plus en plus, ils apparaissent également comme une réponse adaptée aux territoires péri-urbains lâches. Un très bel exemple en est le Grand Madrid, dans le cadre duquel ont été mises en place des lignes de rabattement par autocars très efficaces, avec voie prioritaire sur autoroute. On ne pourra jamais avoir des systèmes de transports en commun qui soient assez diffus. Au-delà du nouveau métro du Grand Paris, il faudra encore apporter des solutions pour les salariés qui vont habiter de plus en plus loin dans les grandes péri-urbanités.

Nos collègues mayennais notamment, mais aussi Philippe Martin, ont souligné le caractère essentiel de certaines grandes routes nationales pour plusieurs bassins d'emplois. Après discussion avec le délégué à l'aménagement du territoire, il apparaît que, pour ces bassins d'emplois de l'ouest et du sud-ouest de la France, il n'y a pas d'alternative à la route. Or certaines de ces dessertes routières sont médiocres, dangereuses, gênantes pour les populations. À l'évidence, ce sont des problèmes qu'il faut traiter.

Toute la question est de déterminer la pertinence des modes, en admettant que certains sont appropriés à des territoires particuliers mais moins à d'autres. Il en est ainsi de la grande vitesse ferroviaire, dont la pertinence se fonde sur des critères de distance et de

bassins de vie. Quand il s'agit de mailler le territoire européen, de relier l'Espagne à l'Europe du Nord en passant par les Pays-Bas, la grande vitesse a du sens. Elle n'en a plus pour des distances courtes. Le Président Nicolas Sarkozy avait proposé une LGV Paris-Le Havre, qui m'a laissé extrêmement sceptique, tout comme de nombreux collègues et professionnels. La distance entre ces deux villes n'est pas suffisante pour justifier une LGV, ne serait-ce qu'en raison des temps nécessaires à l'accélération et au freinage, et des arrêts, à Rouen ou ailleurs. Le rapport entre le coût et l'efficacité n'était pas complètement convaincant. Le projet LNPN est apparu plus raisonnable et tout aussi efficace en gain de temps, puisqu'il permet d'atteindre l'objectif fixé d'une heure quinze entre Paris et Le Havre.

Martial Saddier est revenu sur la composition de la commission. Je n'ai pas à justifier une décision qui appartenait au ministre, mais il me semble qu'elle relevait d'un choix à faire entre un très grand groupe de travail et un groupe resserré. Pour des raisons d'efficacité et de mobilisation des membres de la commission, la formule resserrée est apparue la meilleure. À l'exception d'une personne que l'on a moins vue, tous les commissaires ont été extrêmement assidus, ce qui était une des clés de la réussite. Je comprends la déception qu'a pu procurer l'absence de député UMP dans la commission, mais le groupe politique était représenté par un sénateur, dont je peux vous dire qu'il a tenu toute sa place et fait bénéficier la commission de sa grande compétence.

Plusieurs d'entre vous ont abordé les questions de financement, notamment des grands projets, Martial Saddier m'interrogeant plus particulièrement sur le financement des problématiques territoriales. Pour les grands projets, le modèle de financement est le suivant : l'État participe à hauteur de 40 %, les collectivités territoriales de 30 %, les opérateurs de 30 % également. L'effet de levier des financements de l'État est à peu près de un à quatre. L'État reste donc le premier financeur mais il ne peut plus se passer aujourd'hui du cofinancement des collectivités. Gilles Savary parle d'or quand il demande si les collectivités, mieux ou plus que l'État, pourront assurer un financement dynamique des infrastructures demain. Cette question doit être posée et nous l'évoquerons dans le rapport. Les discussions assez libres que j'ai pu avoir avec de grands élus, présidents de conseils généraux notamment, me laissent penser que certains auront des difficultés à apporter les financements nécessaires à de grandes infrastructures particulièrement coûteuses. C'est là un vrai sujet.

D'autres pistes de financement existent. Le président de notre commission fait des propositions en matière de fiscalité écologique. De mon côté, je verrais bien qu'on puisse permettre aux métropoles qui vont émerger d'avoir le même type de financement pour leurs grands travaux que celui du Grand Paris. Les coûts d'infrastructures, par exemple de désaturation d'un nœud ou pour des gares souterraines, sont considérables, et les moyens budgétaires classiques rendront très difficile la satisfaction de la demande des territoires. Il serait utile de leur donner les outils financiers de nature à faciliter la réalisation de projets attendus par les populations.

Stéphane Demilly a longuement défendu le canal Seine-Nord, très attendu par les élus de la Picardie et de la région Nord-Pas-de-Calais. C'est un projet très ambitieux mais qui s'est révélé beaucoup plus cher que le prévoient les études – le rapport Massoni-Lidsky a fait état d'un delta de près de 3 milliards d'euros. Aucun PPP (partenariat public-privé) n'étant en capacité de réaliser cette infrastructure dans les conditions initialement posées, le ministre a décidé non pas d'arrêter le projet, mais de le reconfigurer, faisant appel pour cela à Rémi Pavros. J'ai évoqué les problématiques de financements européens avec Matthias Ruete et la Commission européenne. Au passage, j'ai compris, pour ma part, que les 13 milliards d'euros étaient destinés aux pays de la compétitivité, pas aux Vingt-sept.

L'Europe prend en charge, avec un taux de participation élevé, le financement des segments transfrontaliers des grandes infrastructures, pas la totalité des infrastructures. Même si le Gouvernement a demandé des financements plus importants pour le canal Seine-Nord, il restera quand même compliqué de trouver 7 milliards. D'où l'importance du travail de Rémi Pavros.

Patrice Carvalho a raison de dire qu'il faut se donner les moyens. Seulement, où les trouver quand la situation budgétaire de l'État est si difficile ?

François-Michel Lambert nous a reproché de nous intéresser plus à la gare Saint-Charles de Marseille qu'au reste des Bouches-du-Rhône. Je lui répondrai que non seulement notre mission consiste à nous intéresser exclusivement aux soixante-quinze projets qui figurent au SNIT, mais que nous avons examiné, pour ce département, des projets qui nous semblaient importants et qui sortaient du périmètre de la gare Saint-Charles.

Il a également abordé la question des nouveaux matériels. Le vrai sujet aujourd'hui est le remplacement des TET. Le Gouvernement a déjà fait inscrire dans le budget de l'AFITF une autorisation d'engagement de 400 millions d'euros pour remplacer le matériel thermique qui doit disparaître à partir de 2015. S'il fallait remplacer la totalité des TET, le besoin de financement serait de l'ordre de 3,1 à 3,5 milliards. Reste à définir quel type de matériel viendrait en remplacement : TGV de première génération recyclés ou Régiolis améliorés ? Pour avoir participé en qualité de président de région à la rénovation des voitures Corail avec la SNCF, je peux dire qu'un matériel rénové reste un vieux matériel. Si l'on rénove des TGV de première génération, les usagers percevront qu'on met à leur disposition un matériel ancien. J'ai une autre expérience avec les trains Régiolis. La région Basse-Normandie a donné à la SNCF du matériel TER pour la ligne Paris-Granville. Or ce type de train n'est pas du tout adapté et les voyageurs effectuent le trajet de 300 kilomètres dans des conditions difficiles. La députée Sylvia Bassot a même failli s'y retrouver brûlée un 14 juillet. Mieux vaut donc préférer d'autres matériels ; il en existe qui roulent à 200 kilomètres heure, fabriqués par les Espagnols, Hitachi ou Alstom.

Je ne suis pas capable de répondre aux questions liées à l'internet physique. Je vais essayer de me renseigner sur ce sujet.

Comme certains de ses collègues, Olivier Falorni a présenté l'autoroute A 831 comme un élément d'amélioration de l'interface du port de La Rochelle et de l'hinterland. Je ne peux pas en dire plus sur le sujet aujourd'hui, si ce n'est que j'ai pris la mesure de l'assez large consensus sur le dossier.

Philippe Martin me reproche de méconnaître le dossier de la RN 21. Or je me suis rendu, il y a un an ou deux, à la réunion annuelle de l'association EURO 21 pour rencontrer les promoteurs, et je connais le problème. Nous y apporterons des réponses. Dans de tels dossiers, il s'agit de trancher entre l'autoroute, la deux fois deux voies ou la modernisation. Souvent, quand l'État ne sait pas comment financer une deux fois deux voies, il se rabat sur une autoroute concédée plus ou moins rentable. Parfois, on ne peut pas éviter la deux fois deux voies, et parfois des modernisations sont nécessaires. Ici, comme il faut plus d'argent pour la modernisation, l'entretien et la régénération, il faut plus d'argent sur les programmations de l'État en matière d'amélioration des infrastructures routières. À cet égard, les PDMI nous ont laissés, nous, parlementaires, un peu sur notre faim.

Avec Geneviève Gaillard, nous avons rêvé des dirigeables, mais on peut en faire autant avec les téléphériques qui réapparaissent dans les villes. Malheureusement, ni les uns, ni les autres n'entraient pas dans le cadre de notre mission, mais il faudra bien que nous nous y intéressions.

Les *mégacamions* de 44 ou 60 tonnes constituent un vrai sujet, sachant qu'un camion de 13 tonnes à l'essieu use 100 000 fois plus une chaussée qu'une voiture particulière. Or ces *mégacamions* vont renforcer la compétitivité du transport routier et imprimer un mouvement de report modal à l'envers.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Effectivement, il ne faut pas encourager le report modal à l'envers !

M. Philippe Duron, président de l'AFITF. Jacques Kossowski m'a interrogé sur Éole : le sujet est important mais il est acté.

L'électrification de la ligne Poitiers-Niort-Saintes-Royan réclamée par Catherine Quéré relève des contrats de plan État-région, pas de la commission « Mobilité 21 ».

Je partage le point de vue de Christophe Priou à propos des connexions ferroviaires ou routières avec les aéroports : elles sont très insuffisantes. Il y a quelques années, j'avais organisé un colloque intitulé « Dessertes terrestres des plates-formes aéroportuaires : sommes-nous condamnés à la médiocrité ? ». C'est dire s'il y a des efforts à faire.

La commission n'a pas pris en compte les autoroutes de la mer. Personnellement, je sais que celle de Saint-Nazaire-Gijón fonctionne plutôt bien. Continuons à les encourager.

Charles-Ange Ginesy s'est intéressé à la taxe poids lourds et au financement de l'AFITF. Effectivement, nous ne connaissons pas encore la consistance qu'aura la taxe poids lourds. Quant à l'augmentation de la redevance domaniale envisagée comme solution de financement de l'agence par le Gouvernement, elle est juridiquement peu solide.

La liaison ferroviaire dont aurait besoin, selon Michel Heinrich, le territoire des Vosges relève, elle aussi, typiquement des contrats de plan État-région nouvelle génération, les PDMI. Nous avons, avec ces PDMI, un outil pour améliorer les routes nationales, dont Jean-Jacques Cotel a évoqué l'aménagement ainsi que le doublement de l'A 1.

Jean-Pierre Vigier a exprimé la crainte des territoires ruraux. Si c'est un vrai sujet, il n'est pas forcément lié aux grandes infrastructures.

L'aménagement de la RN 147, défendu par Catherine Beaubatie, est également du domaine des PDMI. En revanche, la commission a pas mal travaillé sur la Route Centre-Europe Atlantique.

La RN 162 évoquée par Guillaume Chevrollier relève de la même problématique que la RN 12.

Le Normand que je suis ne peut rester insensible au vibrant plaidoyer que Catherine Troallic a prononcé en faveur de la LNPN.

La connexion des ports, abordée par Yann Capet, est une de nos préoccupations premières. Avec le traitement des nœuds ferroviaires qui risquent de perturber tout le système, c'est l'un des deux sujets sur lesquels la commission a très vite fait consensus.

Le temps long, Yves Albarello, c'est un univers dans lequel l'historien que je suis, qui plus est formé par des braudéliens, se sent comme chez lui. (*Sourires*)

Gilbert Sauvan a évoqué la ruralité ainsi que le financement par les sociétés autoroutières. Qu'il se rassure, celles-ci sont mises régulièrement à contribution à travers le financement des infrastructures de transport qu'elles réalisent, la redevance domaniale, qui va passer de 250 à 350 millions d'euros par an, ainsi que la taxe d'aménagement du territoire, qui représente environ 850 millions d'euros par an. La route paie déjà très largement son fonctionnement avec la TIPP et les redevances et, demain, avec l'écotaxe poids lourds.

Olivier Marleix a demandé si le degré de consensus avait été retenu dans la critériologie. C'est un élément important, en effet, mais il ne peut pas être le seul élément discriminant. Si tel était le cas, on ne ferait des infrastructures qu'en Bretagne, tant les Bretons sont capables de construire des consensus d'une consistance et d'une résistance admirables. Or il faut bien aussi traiter le reste du pays.

Dans la Thiérache, comme l'a dit Jean-Louis Bricout, il est vrai qu'il n'y a guère d'autre solution que la route.

En matière de hiérarchisation des critères, évoquée par Sophie Rohfritsch, nous avons pensé appliquer une pondération. Or nous nous vite aperçus qu'elle permettait toutes les manipulations et toutes les déformations possibles. Nous avons donc préféré les regrouper en quatre batteries distinctes de manière à repérer les infrastructures qui sortaient complètement de l'écran radar sur un critère, et les additionner sans les pondérer. C'est la méthode qui nous a paru la moins contestable.

Quant aux chaînons manquants du TGV Rhin-Rhône, ils ne nous avaient pas échappé. Néanmoins, ils n'entraînent pas de rupture de charge, ce qui est déjà un avantage appréciable.

Mme Sophie Rohfritsch. C'est déjà une consolation !

M. Philippe Duron, président de l'AFITF. J'ai dit que « *c'était appréciable* ».

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La langue française est riche de nuances. (*Sourires*)

M. Philippe Duron, président de l'AFITF. Gilles Savary a souligné l'équivoque sur le financement des collectivités ainsi que les conséquences de l'arrêt des projets au-delà de 2030, de même nature que celles de l'arrêt du Rhin-Rhône, également soulevé par un autre collègue. Le sujet mérite, en effet, d'être traité, mais notre commission ne pouvait pas se saisir de tous les problèmes.

Le franchissement de la Loire, évoqué par Alain Leboeuf, était déjà considéré comme un vrai sujet par Jacques Oudin lorsqu'on parlait de Notre-Dame-des-Landes, il y a dix ans. Toutefois, le dossier ne relève pas de l'État, il doit être traité au niveau régional, voire interrégional. Nous ne l'avons pas abordé mais ce n'en est pas moins un vrai sujet.

La rénovation de la ligne Nantes-Challans-Saint-Gilles-Croix-de-Vie relève également des contrats de plan État-région.

Outre le canal Seine-Nord et la LNPN, David Douillet a évoqué l'A104 pour dire tout le mal qu'il en pensait. Je ne suis pas d'accord avec lui. Deux points de vue s'opposent à propos de cet axe : celui de la politique du transport de marchandises et celui des populations riveraines susceptibles d'en être gênées. Interrogez le maire de Conflans-Sainte-Honorine, le préfet d'Île-de-France et les personnes intéressées au transport maritime, tous vous diront que l'A 104 est une absolue nécessité. Or la réalisation en serait très compliquée, car elle mobiliserait immédiatement et très fortement les populations riveraines de cette infrastructure. C'est un sujet politique complexe que nous avons mesuré, mais ce n'est pas à la commission de décider de faire ou de ne pas faire. En tout cas, c'est une infrastructure qui, si elle était à péage, pourrait être réalisée sans fonds publics.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Merci, Philippe Duron, rendez-vous pour une nouvelle audition après que vous aurez remis votre rapport au Gouvernement.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 5 juin 2013 à 9 h 45

Présents. - M. Yves Albarello, M. Christian Assaf, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, Mme Catherine Beaubatie, M. Jacques Alain Bénisti, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, Mme Sabine Buis, M. Alain Calmette, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cottel, Mme Florence Delaunay, M. Stéphane Demilly, Mme Fanny Dombre Coste, M. David Douillet, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Alain Leboeuf, M. Arnaud Leroy, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Olivier Marleix, M. Philippe Martin, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Sophie Rohfritsch, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Gabriel Serville, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier, M. Patrick Vignal

Excusés. - M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Alain Gest, M. Christian Jacob, M. Jacques Krabal, Mme Viviane Le Dissez, M. Napole Polutélé

Assistaient également à la réunion. - Mme Linda Gourjade, Mme Catherine Troallic, M. François Vannson