

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

- En application de l'article 13 de la Constitution, audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Duron, candidat à la présidence de l'AFITF 2
- Vote sur la nomination 13

Mardi

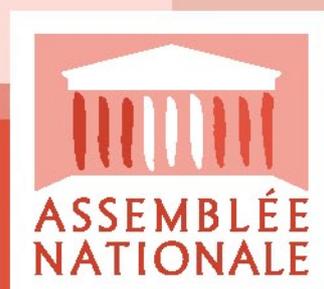
9 septembre 2014

Séance de 14 heures

Compte rendu n° 86

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

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



La Commission a entendu, en application de l'article 13 de la Constitution, **M. Philippe Duron, candidat à la présidence de l'AFITF.**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Mes chers collègues, je vous souhaite la bienvenue après ces quelques semaines de vacances. Nous auditionnons aujourd'hui notre collègue et membre de notre commission Philippe Duron, dont le renouvellement à la présidence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est envisagé par le Président de la République. Compte tenu des délais, cette audition n'avait pas pu avoir lieu en juillet.

Je vous rappelle que notre commission a auditionné M. Philippe Duron à plusieurs reprises, d'abord lors de sa précédente nomination le 31 juillet 2012, puis en sa qualité de président de la commission « Mobilité 21 » les 5 juin et 2 juillet 2013.

Vous savez qu'aux termes de l'article 13 de la Constitution, une loi organique a dressé la liste des 51 emplois pourvus par le Président de la République. Parmi ceux-ci, 14 doivent faire l'objet d'un avis préalable de notre commission. Le Président de la République ne peut procéder à une nomination lorsque l'addition des votes négatifs dans chaque commission compétente de l'Assemblée nationale et du Sénat représente au moins trois cinquièmes des suffrages exprimés.

Cette audition publique sera suivie d'un scrutin secret, pour lequel aucune délégation de vote n'est possible, et qui sera effectué par appel nominal. La Commission du développement durable du Sénat auditionnant M. Philippe Duron à 16 heures, le dépouillement aura lieu plus tard dans l'après-midi.

Mon cher collègue, vous avez la parole.

M. Philippe Duron. Monsieur le président, mes chers collègues, c'est un honneur pour moi d'être pressenti une nouvelle fois par le Président de la République, confirmé par le Conseil d'administration de l'AFITF pour en garder la présidence pendant un deuxième mandat, mais aussi de faire la rentrée de la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale.

L'AFITF fait en effet partie des établissements publics de l'État pour lesquels la nomination des dirigeants requiert l'approbation des assemblées parlementaires avant d'être décrétée par le Conseil des ministres. C'est un organisme que je connais assez bien, pour en avoir été administrateur dès sa création, en 2005. Je rappellerai donc les principes qui ont présidé à sa fondation avant de dresser un rapide bilan de l'action que j'ai pu mener à la tête de cet établissement depuis deux ans, et d'examiner les perspectives qui s'ouvrent à nous.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France est née de la conviction qu'il importe d'appuyer les investissements d'infrastructures, souvent très lourds, sur des financements stables. De fait, en créant une agence assise sur une recette robuste et croissante, les dividendes des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute (SEMCA), le CIADT de décembre 2003, qui listait les infrastructures nécessaires à l'horizon 2020, a donné de la crédibilité à ce qui aurait pu n'être qu'un catalogue.

Ce lien, au sein d'une agence, entre les dépenses d'intervention qui nécessitent de la continuité, et des recettes affectées, est fondamental. La pratique des recettes affectées aux infrastructures, cantonnée dans une agence *ad hoc*, se retrouve dans plusieurs pays voisins,

notamment en Allemagne (avec la VIFG) ou en Espagne. Cependant, chacun connaît les vicissitudes de l'AFITF. La cession des parts de l'État dans le SEMCA, par le gouvernement de M. Dominique de Villepin, à des entreprises privées a supprimé cette recette affectée. Certes, l'État a apporté à l'AFITF une dotation de 4 milliards d'euros en contrepartie, mais cette somme a été dépensée en trois ans, nécessitant ensuite une subvention d'équilibre. Le principe de l'écotaxe poids lourds aurait dû refonder l'Agence sur des bases plus saines.

Je rappellerai également que l'AFITF constitue aussi, de par sa composition paritaire inscrite dans ses statuts, une structure originale d'échanges entre administrations, élus et personnalités qualifiées. Ceux de nos collègues qui sont administrateurs de cette agence peuvent témoigner que les conseils d'administration sont l'occasion de débats souvent riches, non seulement sur les projets de conventions examinés, mais aussi sur les orientations de la politique des transports en matière d'infrastructures. Les enjeux d'aménagement du territoire, qui sont très présents, et les projets examinés, prennent une consistance plus concrète de par leur présentation à des élus locaux soucieux d'accessibilité et de compétitivité pour les territoires. Je pense notamment aux projets de transports collectifs urbains auxquels les élus sont naturellement attentifs, mais également aux grands projets structurants à l'échelle du territoire national.

Dans le même temps, la conscience, partagée par tous, de la rareté des ressources, fait que se pose avec acuité, notamment lors de l'examen des budgets, la question de l'affectation des crédits entre les lignes budgétaires, affectation qui reflète autant de choix stratégiques. Cette même rareté de la ressource rend encore plus souhaitable, au niveau de chaque projet, d'en évaluer l'impact socioéconomique et environnemental, comme c'est déjà le cas pour les transports collectifs urbains.

Ainsi l'AFITF constitue-t-elle une enceinte utile de débats sur les choix stratégiques d'infrastructures de transport et leur mise en œuvre concrète dans les projets qu'elle finance. À cet égard, la mission que m'a confiée en 2012 le ministre chargé des transports, de la pêche et de la mer, M. Frédéric Cuvillier, peu après ma nomination à la tête de l'Agence, d'animer la commission « Mobilité 21 », chargée de prioriser les projets listés par le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), m'a conduit à porter une attention particulière à la difficile confrontation entre ce qui est souhaitable et ce qui est finançable.

Comme vous le savez, les recommandations de cette commission ont été largement reprises par le gouvernement de M. Jean-Marc Ayrault, tant pour l'échelonnement des projets à tel ou tel horizon temporel, que pour le niveau de ressources de l'Agence qui, à terme, devrait se situer à hauteur de 2,5 milliards d'euros. Bien sûr, cela ne signifie pas qu'un tel niveau de ressources soit aujourd'hui acquis. Un rapide retour sur ces deux dernières années m'amène à rappeler qu'ont été financées des opérations aussi importantes, entre autres, que la poursuite des plans de modernisation des itinéraires (PDMI) dont il fut largement question il y a quelques années, les contrats de projets État-région (2007-2013), la régénération des réseaux existants, aussi bien routiers que ferroviaires et fluviaux, les travaux de lignes à grande vitesse (LGV) engagés, des projets d'autoroutes ferroviaires et de la mer, ou des projets de transports collectifs urbains. Ces financements ont confirmé l'orientation de l'Agence en faveur d'un développement multimodal avec, en cumul, à la fin de 2013, 58 % des paiements consacrés aux modes alternatifs à la route, et plus de 70 % des crédits d'engagement.

Le fait marquant de ces deux dernières années est bien sûr le retard pris, puis l'abandon de l'écotaxe qui devait se substituer à la subvention d'équilibre, dont le plan triennal a prévu la sortie en sifflet. L'ampleur des financements apportés au cours de ces deux

dernières années ne doit cependant pas masquer le problème qui s'est posé au niveau des ressources. On doit souligner qu'en 2013, année où les ressources ont baissé de 19 % par rapport à 2012, un tel effort n'a été possible que par une très forte ponction sur le fonds de roulement de l'Agence. Quant au budget 2014, malgré l'effort qui a été fait par l'État, grâce notamment à une majoration de la subvention d'équilibre pour maintenir un niveau de crédits de paiement comparable à celui des années antérieures, c'est un budget de crise. Nous n'avons pas pu porter les crédits d'engagement au niveau où ils auraient été nécessaires, en particulier pour financer les contrats de plan État-région de nouvelle génération, ou encore le troisième appel à projets TCSP (transports collectifs en site propre), très attendu par les collectivités.

La suspension, puis l'abandon de l'écotaxe, remplacée par le péage de transit à partir de 2015, apportera une partie de solution, mais une partie seulement. En effet, son assiette est plus étroite que celle de l'écotaxe, et son rendement sera plus faible pour l'Agence. Quand on regarde les projections financières, on mesure que la recette escomptée fait qu'il manque à l'Agence à peu près 500 millions d'euros pour retrouver son niveau de financement au fil de l'eau, celui de ces dernières années, et peut-être même un peu plus si l'on veut réaliser le scénario 2 du projet « Mobilité 21 », que le Gouvernement semblait avoir adopté. Des ressources complémentaires devraient donc être aujourd'hui recherchées. C'était l'ambition de l'écotaxe.

Je dirai quelques mots sur des critiques émises par la Cour des comptes. Je rappellerai que l'AFITF agit sous le contrôle étroit, d'une part de l'administration qui exerce sur elle une tutelle rigoureuse, et d'autre part du Parlement qui est représenté en son conseil d'administration, qui procède à des auditions et qui a, ne l'oublions pas, autorisé en loi de finances les ressources qui lui sont affectées. Au surplus, nous nous sommes efforcés pendant ces dernières années de développer la transparence de l'AFITF en mettant en place un site internet, et en renouant avec la pratique d'un rapport annuel d'activité qui rend compte, entre autres, des fonds de concours apportés par l'Agence aux opérations dont l'État a la maîtrise d'ouvrage.

Cela n'empêche pas que des améliorations sont bien entendu possibles dans le fonctionnement de l'Agence. En outre, pourrait être conçu un élargissement de son conseil d'administration aux représentants des grandes collectivités locales qui ont des compétences en matière de cofinancement. Nous avons, il y a deux ans, envisagé un tel élargissement. Les projets de décret avaient été adressés au Gouvernement. Mais la réforme territoriale amène à prendre un peu de temps pour mieux connaître les compétences en matière de mobilité et de transports, et donc pour savoir qui doit siéger au sein de ce conseil d'administration.

En définitive, la fragilité financière de l'AFITF pour l'avenir ne saurait impliquer une remise en cause de son existence. Ce n'est pas parce que se pose la question de ses ressources que cet outil, qui a fait la preuve de son utilité, devrait être remis en cause. Il y va de la capacité de l'État à apporter sa part dans l'effort à long terme que doit faire la Nation pour financer la régénération des réseaux, l'amélioration des transports du quotidien, et notamment des TET (trains d'équilibre du territoire), et la création d'infrastructures nouvelles qui concourent à l'aménagement et à la compétitivité de nos territoires.

Si vous m'accordez votre confiance, je m'efforcerai, dans ce nouveau mandat, d'améliorer encore la transparence de cette agence, et de militer pour une représentation plus équilibrée des territoires au sein de celle-ci. J'agirai aussi pour que nous retrouvions un niveau

de ressources suffisant pour maintenir et promouvoir des infrastructures fiables, modernes et équitablement réparties sur le territoire, en adéquation avec les projets européens.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le président, puisque vous avez évoqué les difficultés de l'AFITF, j'aimerais vous interroger sur un point que des journalistes ont repris : le Gouvernement « envisagerait », pour financer l'Agence, d'augmenter de deux centimes la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) sur le gasoil. Avez-vous quelques informations à ce sujet ?

M. Rémi Pavros. Mon cher collègue, à l'annonce de la proposition de reconduction à votre fonction de président de l'AFITF, *Le Moniteur* des travaux publics et infrastructures a titré : « Enfin, une bonne nouvelle pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. » (*Sourires*) Nous sommes heureux de constater, au sein de notre groupe, que votre travail a été reconnu par ceux qui sont concernés par l'action de l'AFITF. Il était important, dans cette période mouvementée que nous vivons, en particulier en raison de la suppression de l'écotaxe, que soit assurée la continuité de la fonction que vous exercez avec talent.

En février dernier, le conseil d'administration de l'Agence a voté un budget à hauteur d'1,8 milliard en crédits de paiement, alors que l'année précédente, celui-ci s'élevait à 1,9 milliard. Le maintien des dépenses affectées aux infrastructures de transport a été permis, d'une part grâce à une subvention d'équilibre exceptionnelle (656 millions d'euros), et d'autre part grâce à une ponction sur le fonds de roulement de l'Agence. La Fédération nationale des travaux publics s'était alors inquiétée du financement des travaux en cours et avait demandé d'être informée de la situation de l'AFITF au regard des engagements pris sur les différents chantiers. De fait, le maintien du niveau des dépenses de l'AFITF pour 2014 n'évince pas les difficultés budgétaires auxquelles elle doit aujourd'hui faire face.

Au nom du groupe SRC, mon cher Philippe Duron, nous voulons vous dire combien nous avons apprécié votre engagement dans le débat sur la recherche d'une solution de remplacement à l'écotaxe, et votre participation à la mission portée par le président Chanteguet. Quelles sont aujourd'hui les pistes possibles ? Celui-ci vient d'en évoquer une. Je pense à toutes celles qui nous permettraient d'assurer la pérennité de l'action de cet outil indispensable.

Ces bouleversements ne seront pas sans conséquences sur la programmation de l'AFITF. Où en êtes-vous de votre réflexion, s'agissant du budget 2015 ? Ce budget très prudent impose de revoir la programmation beaucoup plus lointaine prévue par le rapport Mobilité 21. Pouvez-vous nous éclairer ? Plus précisément, où en sont les engagements financiers qu'avait pris l'État lors de la signature de la convention avec la SNCF et l'AFITF, en décembre dernier, pour la première tranche du plan pluriannuel d'investissement de régénération du matériel roulant existant ? Une actualité tragique a mis en avant la situation et les problèmes de maintenance des TET.

Par ailleurs, nous sommes particulièrement attentifs à l'avenir des futurs contrats de plan État région. Nous sommes un peu en retard. Mme Ségolène Royal a annoncé qu'entre 2015 et 2020, 950 millions seraient consacrés annuellement au financement des infrastructures. Pourriez-vous nous donner des informations concrètes, notamment sur la négociation de ces contrats de plan État région ?

Je terminerai en réaffirmant le soutien inconditionnel, total et franc, de notre groupe à la proposition de la nomination de M. Philippe Duron.

M. Martial Saddier. Mes chers collègues, le développement des infrastructures de transport, qui va de pair avec le développement de notre société, doit se faire dans le respect de l'environnement. C'est un enjeu social (trajet domicile-lieu de travail, accès aux loisirs, etc.), sur tous les territoires – notre groupe est très attaché à l'égalité entre les territoires –, et pour tous nos concitoyens : jeunes, moins jeunes, personnes en difficulté ou dépendantes, etc. C'est ensuite un enjeu économique, notre activité étant liée à la qualité des transports de personnes – notamment des touristes – comme de biens et de marchandises. Enfin, c'est un enjeu environnemental, dans la mesure où nous devons préserver la qualité de l'air (notamment en limitant les émissions de CO₂) et les territoires traversés par les infrastructures de transport.

Au sein de notre République, des débats incessants avaient lieu chaque année pour savoir comment seraient financés l'ensemble de ces enjeux, jusqu'à ce qu'un comité interministériel décide, en 2003, de la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport. Vous comprendrez que nous soyons très attachés à la pérennité de cette agence.

Je rappellerai également, au nom des députés UMP, que le secteur des transports, et plus largement du BTP, est de ceux qui subissent le plus lourdement la crise économique. Nous pensons à toutes les femmes et les hommes qui travaillent dans ce secteur d'activité et qui attendent le signal de la relance des grandes infrastructures.

Mais venons-en, à votre candidature. Nous reconnaissons bien évidemment vos qualités et nous saluons votre connaissance parfaite du monde du transport. L'agilité et le talent dont vous avez preuve pour vous sortir de la commission « Mobilité 21 » en dit d'ailleurs long sur votre talent ! Je vous le dis sans détour : nous allons voter pour votre reconduction à la présidence de l'AFITF.

Néanmoins, ce vote n'est pas un blanc-seing sur la politique qui sera conduite. Nous nous interrogeons sur l'avenir du financement des infrastructures. Compte tenu du retard pris et des débats sur la taxe poids lourds, comment allez-vous vous en sortir ? Et si le financement allait à manquer, comment arbitrez-vous le report d'un certain nombre d'infrastructures ?

M. Stéphane Demilly. Mon cher collègue, au nom de l'UDI, je voudrais vous souhaiter bon courage pour votre second mandat à la présidence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. En effet, du courage, il va vous en falloir. Nous savons tous que la question des ressources, évidemment indispensables pour financer les projets, se pose de façon cruciale à l'AFITF. Pour l'instant, même si des pistes ont été évoquées, on peine à voir comment l'État va pouvoir la régler.

L'écotaxe devait être une ressource majeure pour l'Agence et lui rapporter chaque année environ 800 millions d'euros. Mais elle a été abandonnée à l'automne dernier, et le Gouvernement a décidé de la remplacer par un nouveau dispositif dit « péage de transit poids lourds », qui rapportera beaucoup moins – 550 millions au maximum. La ministre de tutelle de l'Agence, Mme Ségolène Royal, s'est elle-même montrée très prudente jeudi dernier à propos de ce nouveau péage de transit, en déclarant qu'on allait l'expérimenter « pour voir si ça marche ».

Alors même que l'Agence a déjà eu les plus grandes difficultés à adopter son budget 2014, on voit mal, pour l'instant, comment elle pourra, dans ce contexte, honorer ne serait-ce que les engagements pris par l'État et financer les projets déjà décidés. Et je ne parle même pas du financement des projets non encore lancés officiellement. Je pense plus particulièrement au financement du Canal Seine-Nord Europe et à la participation d'un milliard d'euros que l'État doit apporter *via* l'Agence. Quand l'État parle de déposer le dossier du canal auprès de l'Union européenne en février, je me demande s'il ne nous mène pas « en bateau ». (*Sourires*)

Il faut donc, comme vous l'avez déclaré vous-même, que l'État identifie et mette en place des financements complémentaires pour abonder le budget de l'Agence, en plus du produit du péage de transit poids lourds. Pourriez-vous m'éclairer sur ce point ? Je vous en remercie à l'avance et vous assure, cher Philippe Duron, de notre soutien – même s'il n'est pas inconditionnel comme celui que vous a accordé M. Rémi Pavvros.

Mme Catherine Beaubatie. Monsieur le président, vous êtes à la tête de l'AFITF depuis deux ans. J'ai trois séries de questions à vous poser.

Premièrement, quelles infrastructures nécessitent des investissements d'urgence ? Je pense évidemment à l'accident de Brétigny-sur-Orge en juillet 2013 et aux interrogations qu'il soulève quant à l'état de certaines de nos lignes ferroviaires.

Deuxièmement, quelle est votre perception de la nouvelle version de l'écotaxe ? Pensez-vous que la nomination d'un médiateur pour désamorcer les conflits sera suffisante ?

Troisièmement, en tant qu'élu de la Haute-Vienne, je suis évidemment préoccupée par l'avenir de la ligne à grande vitesse Paris-Limoges-Poitiers, mais aussi par l'aménagement routier de la nationale Limoges-Poitiers. Où en est-on ?

Mais quelles que soient les réponses que vous me donnerez, soyez assuré, monsieur le président, de mon soutien.

M. Jacques Kossowski. *Via* le programme du réseau transeuropéen de transports, la Commission européenne prévoit d'apporter des financements pour une quinzaine de projets d'autoroutes de la mer. Ces autoroutes ont pour vocation de désengorger les axes routiers et de réduire l'empreinte carbone. L'AFITF participe elle aussi au financement de certains projets de ce type. Quelle est la hauteur de cet engagement et n'est-il pas le parent pauvre des infrastructures de transport ? Je souhaiterais également connaître les projets de ce type que vous souhaiteriez développer en coopération avec l'Union européenne.

M. Bertrand Pancher. Les mérites de notre ami Philippe Duron étant inversement proportionnels aux moyens de l'organisme qu'il va continuer à diriger, et par conséquent immensément importants, je me contenterai de poursuivre sur la même tonalité que nos collègues en indiquant que nous soutiendrons sans aucune réserve sa candidature.

M. Gilles Savary. J'ai le privilège de représenter l'Assemblée nationale au sein de l'AFITF – Mme Valérie Lacroute y siégeant en tant que maire, au titre des élus locaux – et je voudrais féliciter M. Philippe Duron pour le stoïcisme dont il a fait preuve ces derniers mois. Il n'a échappé à personne que le gel de l'écotaxe a complètement bouleversé les prévisions. En puisant sur les réserves, nous avons pu assurer un très haut niveau d'investissement. L'année 2013 constitue même un record : 23,4 milliards d'euros, soit une augmentation de

12 % par rapport à 2012, ont ainsi été investis. Si l'on excepte le budget de Voies navigables de France (VNF) et celui des aéroports, tous les autres budgets ont augmenté : le budget routier s'est élevé à 11,4 milliards et le budget ferroviaire à 7 milliards d'euros, soit deux fois son niveau de 2009. Nous avons donc maintenu un très haut niveau d'investissement, tout en étant en panne de recettes – situation dont il faudrait assez vite sortir.

Je voudrais ensuite dire à M. Martial Saddier que l'AFITF est un outil remarquable mais fragile. En effet, il constitue un défi à la doctrine d'universalité de l'impôt. Nous n'avons pas de loi de programmation, mais des recettes d'affectation spéciale. C'est un outil très précieux, qui doit être préservé. Si la Cour des comptes n'est pas d'accord, c'est parce qu'elle défend une autre doctrine.

Enfin, j'accorderai sans hésiter ma confiance à M. Philippe Duron. Le rapport de la commission « Mobilité 21 » sur les infrastructures, auquel il a participé, suffirait d'ailleurs pour nous convaincre qu'il est l'homme de la situation. Mais je souhaiterais lui poser quelques questions.

Où en est la négociation des contrats de plan État région ? Il y a quelques jours, lors de l'inauguration du pont sur la Dordogne, le Premier ministre nous a expliqué que ces contrats seraient bouclés dans trois mois. Disposez-vous déjà d'un stock de dossiers ? En avez-vous apprécié l'ampleur et le coût ? Avez-vous une quelconque visibilité ? Faute d'écotaxe, ces contrats de plan État région ont en effet été suspendus.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais rejoindre l'autoroute de louanges qui accompagne la nouvelle candidature de M. Philippe Duron, dont chacun connaît le sérieux et les compétences. Je souhaiterais par ailleurs connaître son point de vue sur les projets qui ont vocation à structurer l'axe Seine qui, je le sais, lui tient particulièrement à cœur.

Le rapport du commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine identifiait cinq éléments susceptibles de donner de l'importance à cet axe en termes de mobilité durable et de réindustrialisation. J'en retiendrai trois, qui sont très attendus par les Normands : le développement du fret ferroviaire, le renforcement de la liaison fluvio-maritime entre Le Havre et Rouen, et bien évidemment la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Après la création du GIE HAROPA, réunissant les ports de Rouen, du Havre et de Paris, étape décisive pour structurer une offre maritime de premier plan, après le second comité de pilotage de la LNPN qui a eu lieu le 2 juillet dernier, j'aimerais que notre collègue nous présente les orientations qu'il souhaite donner, en tant que président de l'Agence, s'agissant de l'axe Seine.

M. Yannick Favennec. Monsieur le président, où en est-on de l'élaboration des contrats de Plan État région, et par conséquent des PDMI qui devaient couvrir la période 2015-2020 ? Est-ce que la liste des projets financés dans le cadre de ces PDMI est aujourd'hui arrêtée ? Est-ce que la modernisation et la sécurisation de la RN 12 entre Alençon et Fougères y figure ? C'est un projet très important, sur lequel les différents ministres de l'équipement et des transports se sont engagés au cours de ces dernières années.

Mme Françoise Dubois. L'AFITF devait récupérer les sommes perçues au titre de l'écotaxe poids lourds. Nous avons voté l'hiver dernier, car c'était indispensable, la modification du dispositif prévu. Où en est-on aujourd'hui ?

M. Guillaume Chevrollier. Monsieur Philippe Duron, vous êtes à nouveau candidat à la présidence de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dans un contexte de rareté de la ressource. Il sera nécessaire d'opérer des choix, en confrontant, selon vos propres termes, ce qui est souhaitable et ce qui est finançable.

Je vous ai bien entendu mais je voudrais, en tant qu'élu d'un département rural, vous alerter sur les besoins réels de nos départements ruraux, dont on ne parle pas suffisamment au niveau national et exprimer ma crainte concernant la réalisation des contrats de Plan État région 2014-2020.

En dernier lieu, j'évoquerai le cas de mon département, la Mayenne, et insisterai sur l'intérêt de procéder à l'aménagement de la RN 162, qui faciliterait la vie quotidienne des habitants et améliorerait la compétitivité de nos entreprises actuellement mise à mal par la politique du Gouvernement.

M. Jean-Louis Bricout. Chacun a rappelé l'importance des investissements d'infrastructure pour l'économie, l'environnement et surtout l'équilibre des territoires. Comme de coutume, je souhaite intervenir à propos de la RN 2, qui constitue un enjeu majeur pour le désenclavement de la Thiérache et la liaison Paris-Bruxelles. Aujourd'hui, le tronçon qui traverse ma circonscription est totalement abandonné.

Malgré plusieurs relances effectuées auprès du ministère, les engagements sont restés lettre morte. Je regrette, en tant qu'élu, de ne pas avoir davantage de visibilité sur les programmes d'aménagement ou tout au moins de sécurité et d'entretien. En l'occurrence, cette route est dans un état lamentable. En outre, tant pour des raisons de confort et de sécurité des riverains que pour des raisons économiques, le contournement de certains villages peut s'avérer nécessaire. Je voudrais en savoir un peu plus sur ces projets, comme d'ailleurs sur les CPER.

M. Philippe Duron. Soyons clairs : le président de l'AFITF n'est pas le ministre des transports ni le ministre du budget et n'est pas habilité à parler en leur nom. Je pourrais, éventuellement, vous parler de certains sujets en tant qu'ancien président de la commission « Mobilité 21 ». Mais je ne pourrais pas vous apporter des réponses qu'il n'est pas dans ma compétence d'évoquer. Vous savez que l'AFITF est une agence transparente, comme cela ressort de ses statuts. Elle est là pour mettre au point avec l'État les conventions de financement, elle n'est pas là pour faire des choix à la place de l'État.

Comme notre président, j'ai lu l'article dans lequel il était question d'une augmentation de 2 centimes de la TICPE. Il ne m'appartient ni de confirmer, ni d'infirmer cette assertion. Je pense que c'est au Gouvernement de le faire. Plusieurs hypothèses de travail ont été évoquées à Bercy. Celle-ci a le mérite d'avoir la consistance nécessaire pour régler les problèmes de l'AFITF. Une telle augmentation produirait en effet à peu près 800 millions d'euros. Mais autant que je le sache, les choix du Gouvernement n'ont pas encore été arrêtés. C'est une hypothèse de travail qu'un journaliste a mise en avant. Je ne peux pas vous en dire plus.

Mes chers collègues, vous avez tous eu à mon égard des propos très sympathiques. Mais je les trouve très excessifs, car je connais mes limites. Je vais cependant essayer de répondre sur les questions de fond que vous avez soulevées.

M. Rémi Pavvros s'est interrogé sur les conséquences des difficultés financières sur les projets et les travaux en cours. Il nous manquait en effet cette année à peu près 500 millions d'euros. En outre, le versement de la subvention de l'État se fait lentement. Mais nous avons obtenu très récemment 300 millions, ce qui permettra, dans les semaines qui viennent, d'achever des projets qui avaient été ralentis, voire suspendus. Ces projets, généralement sous maîtrise d'ouvrage de l'État, avaient connu des retards fâcheux, parfois contreproductifs parce qu'on ne livrait pas des ouvrages qui étaient achevés, parfois dangereux pour les entreprises qui, bien évidemment, comptent sur ces commandes de l'État.

M. Rémi Pavvros a également évoqué la question des TET. À l'automne 2013, nous avons signé une convention avec l'État et la SNCF pour le financement de la première tranche de remplacement des TET – des TET thermiques qui, pour des raisons environnementales, ne pouvaient pas continuer à être exploités. Cette convention portait sur plus de 500 millions. Dès cette année, nous avons inscrit 110 millions. Chaque année, nous envisageons d'inscrire une somme équivalente.

Cela dit, nous devons réfléchir à la suite. En effet, l'ancien Premier ministre Jean-Marc Ayrault avait annoncé que la totalité des matériels TET serait remplacée entre 2015 et 2025. Reste à savoir avec quel matériel. La question n'est pas encore tranchée, même si je sais que la SNCF y travaille. Dans certains cas, nous avons des besoins qui vont peut-être au-delà de ce que les nouveaux matériels régionaux que nous avons aujourd'hui – du style « Régiolis » – peuvent nous apporter. Il faudra y travailler dans les semaines et dans les mois qui viennent. Il en a été question avec le ministre des transports lors de notre débat sur la réforme ferroviaire. Nous verrons avec M. Alain Vidalies, son successeur, ce qu'il convient de faire.

Ensuite, nous n'avons pas pu inscrire de recettes dans le budget 2014 pour financer les contrats de plan État région, sur lesquels vous avez été nombreux à vous interroger. En revanche, si les solutions que le Gouvernement prévoit pour refinancer l'Agence en 2015 aboutissent, il est bien évident que les contrats de plan seront une des priorités de financement à partir de 2015. J'ai entendu comme vous le chiffre avancé par Mme Ségolène Royal. J'ai vu aussi un certain nombre de préfigurations. Des chiffres ont été avancés par les préfets. Il ne m'appartient pas, bien évidemment, de les évoquer devant vous. Mais sachez que le dossier avance bien et que nous devrions en connaître les différents éléments dans les semaines qui viennent.

M. Martial Saddier a évoqué les enjeux sociétaux et économiques des politiques de transport et d'environnement. Il a évoqué les possibilités de financement de l'AFITF – j'en ai dit quelques mots – et les conséquences que cela pouvait avoir sur le BTP. Le président de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) et les présidents des fédérations régionales des travaux publics (FRTP), dans nos différents territoires, insistent beaucoup sur les risques de baisse de cahiers des charges des entreprises. Il est effectivement important de pouvoir apporter les financements nécessaires. C'est ce que nous nous efforçons de faire actuellement en débloquent des situations difficiles.

Notre collègue a également parlé de l'avenir du financement. Le Premier ministre, mais également le ministre des transports, nous ont dit qu'il y aurait un financement en 2015. J'ai confiance dans ces engagements. En effet, ce n'est pas qu'un engagement budgétaire, c'est aussi un enjeu économique majeur, et cela correspond à la fois aux besoins de maintien de la croissance et de protection de l'emploi.

M. Martial Saddier s'est enfin inquiété du report d'un certain nombre de projets. Pour l'instant, l'AFITF n'a pas décalé beaucoup de projets. Elle a simplement eu du mal à financer les plus importants. Je pense notamment aux deux LGV, Tours-Bordeaux et Est-deuxième phase. Nous avons étalé les paiements, et il faudra récupérer, dans les années à venir, des moyens pour pouvoir nous mettre à jour vis-à-vis de RFF. Mais jusqu'à présent, ces projets continuent de courir. Ils vont même plus vite que ce que l'on avait envisagé au moment de leur signature.

Au sein de la commission « Mobilité 21 », nous nous étions demandé si nous pourrions mener à bien la totalité des programmes LGV que nous avons imaginés dans la première loi du Grenelle de l'environnement. Nous avons conclu qu'il était nécessaire de phaser ces projets dans le temps. Nous avons ainsi recommandé de réaliser la première tranche de la ligne Bordeaux-Toulouse, et de décider ensuite, au fur et à mesure des possibilités financières. Mais je crois qu'aujourd'hui l'idée n'est pas de remettre en cause les projets du passé. Il est de les phaser dans une séquence un peu longue, pour tenir compte des moyens de l'État français.

M. Stéphane Demilly a parlé lui aussi de l'écotaxe et, comme d'autres collègues, il m'a demandé mon point de vue sur le péage de transit. Eh bien, celui-ci est infiniment moins productif que l'écotaxe poids lourds. L'année prochaine, il ne nous rapportera pas un euro. Peut-être même nous coûtera-t-il quelques euros, car il nous faudra financer deux années de loyer en même temps. Donc, au début, le péage de transit sera une opération blanche pour l'AFITF. En revanche, nous avons mis en place un système de paiement par l'utilisateur. Sans doute faudra-t-il que les prochains gouvernements et que le Parlement reviennent sur ce sujet dans quelques années pour donner un peu de consistance au dispositif.

Quant au projet de canal Seine-Nord, il n'est pas encore dans la maquette financière de l'Agence. Il en est de même de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Mais, derrière ces deux projets, se profile la question de l'intégration des systèmes de transport français dans un contexte européen. Celle-ci figurait dans la feuille de route fixée par le ministre Frédéric Cuvillier à la commission « Mobilité 21 ». Simplement, nous n'avions pas la visibilité financière pour le prendre en compte. Si nous lançons ces projets, et je n'ai pas à émettre un avis sur leur qualité ou leur intérêt, nous devons bien évidemment prévoir les financements correspondants.

J'ai conduit, à la demande de notre ami Gilles Savary, une mission d'avenir transport en Suisse au cours du printemps dernier. J'ai été, comme tous les collègues qui m'accompagnaient, médusé par les exigences des Suisses. Aujourd'hui, ceux-ci votent les recettes avant de voter les dépenses ; ils ont en effet connu avant nous ces problèmes de distorsion entre recettes et dépenses. Ils bénéficient par ailleurs d'un soutien démocratique. Par exemple, sur une votation du mois de février dernier, ils ont obtenu 4,5 milliards d'euros pour la modernisation du ferroviaire – approuvée à 62 % par les électeurs. Ainsi, en expliquant bien aux gens de quoi il s'agit, on peut obtenir les financements nécessaires. Je ne doute pas que, sur des grands projets comme cela, la question puisse se poser.

Mme Catherine Beaubatie m'a interrogé sur nos priorités. Ce sont bien évidemment la maintenance et la modernisation des réseaux.

Les deux rapports de l'École polytechnique de Lausanne nous ont alertés sur l'état du réseau ferroviaire français. Celui du réseau routier, national comme départemental, mérite également d'être pris en considération. J'ai discuté la semaine dernière avec un directeur

général des services d'un département de l'Ouest de la France et j'ai appris que dans son département, les crédits routiers étaient passés en trois ans de 60 à 20 millions d'euros. On peut mesurer le risque de dégradation auquel certains réseaux seront exposés à l'avenir si l'on n'y prend pas garde et si l'on ne trouve pas les recettes nécessaires.

Nous devons être capables d'offrir des services de qualité sur un certain nombre de grandes lignes – POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), Paris-Limoges, Paris-Rouen-Le Havre ou Paris-Cherbourg. Cela suppose d'améliorer et de moderniser les infrastructures pour augmenter la capacité du trafic, notamment par des systèmes de signalisation modernes et efficaces.

Nous devons donc nous atteler à la remise à niveau de notre réseau. Hier, Mme Christine Lagarde, la présidente du FMI, a adressé une injonction à la République allemande : dépenser un demi-point de PIB supplémentaire pour ses infrastructures de transport, et notamment pour leur maintenance, malgré les efforts réalisés grâce à la taxe poids lourds. Comme vous pouvez le constater, la mise à niveau de toutes les grandes infrastructures est une problématique mondiale.

M. Gilles Savary a parlé des CPER ; je crois avoir déjà répondu.

M. Christophe Bouillon a évoqué le développement de l'axe Seine. Celui-ci passe d'abord par la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors, pour pouvoir sortir le fret ferroviaire dans des conditions acceptables à partir du port du Havre. Il passe ensuite par la mise à grand gabarit d'un certain nombre d'éléments fluviaux et par l'accès à Port 2 000 – on parlait jadis d'une écluse, on parle maintenant d'une brèche, ce qui me semble tout à fait souhaitable. Sans oublier bien sûr la LNPN et le déverrouillage du Mantois, qui reste une priorité.

M. Yannick Favennec évoquait les CPER et les PDMI. Actuellement, nous finançons les PDMI : 283 millions en 2014 et 293 millions en 2015. Il faut savoir que nous n'avons achevé que l'année dernière le volet routier des contrats de Plan 2000-2007 ; il y a donc toujours un effet retard. Cela dit, il me semble essentiel d'avancer sur les PDMI.

Personnellement, et j'ai bien l'impression de ne pas être politiquement correct, je considère que l'on ne consacre pas assez d'argent au réseau routier : d'abord, parce que c'est un patrimoine gigantesque et que si on le laisse dépérir, cela nous coûtera infiniment plus cher demain ; ensuite, parce que c'est le moyen le plus économique et le plus efficace pour désenclaver un certain nombre de petits bassins d'emplois ; enfin, parce qu'il est nécessaire de prendre en compte les problématiques liées à la sécurité du réseau.

Mme Françoise Dubois a évoqué l'écotaxe ; je crois avoir répondu.

M. Guillaume Chevrollier et d'autres collègues sont intervenus à propos de certaines routes nationales importantes : la RN 12, dont nous nous sommes préoccupés au sein de la commission « Mobilité 21 », ou la RN 162, qui pose effectivement un problème. Je crois que nous avons besoin d'un peu plus de fonds pour aborder ces sujets, qui sont essentiels pour l'économie des territoires, notamment ruraux.

M. Jean-Louis Bricout a parlé du désenclavement de la Thiérache et de la RN 2. Face à ce problème, nous devons être réalistes et vigilants : réalistes parce qu'on ne peut pas faire des voies ferrées partout ; vigilants parce que si nous laissons se dégrader ce patrimoine, nous aurons beaucoup de mal, ensuite, à le remettre à niveau.

Mes chers collègues, je crois avoir répondu à l'ensemble de vos questions. Je reste à votre disposition pour vous apporter d'éventuelles précisions.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le président, je vous remercie.

*

* *

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

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

Nombre de votants	26
Bulletins blancs ou nuls	0
Abstention	0
Suffrages exprimés.....	26
Pour	26
Contre	0



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 9 septembre 2014 à 14 heures

Présents. - Mme Sylviane Alaux, M. Alexis Bachelay, Mme Catherine Beaubatie, M. Philippe Bies, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Vincent Burroni, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, Mme Geneviève Gaillard, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, M. Michel Lesage, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Philippe Plisson, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, Mme Suzanne Tallard

Excusés. - M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Christian Jacob, M. Philippe Martin, M. Napole Polutélé, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville

Assistait également à la réunion. - M. Gérard Charasse