

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie..... 2

Mercredi
15 octobre 2014
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 4

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

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

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Mes chers collègues, au nom de la Commission, je salue la présence dans la salle de Mme Sylvana Puhetini, présidente de la commission de la santé et du travail, et M. John Toromona, président de la commission des ressources marines, des mines et de la recherche de l'Assemblée de la Polynésie française, qui effectuent une visite de travail à l'Assemblée nationale.

Avant la discussion budgétaire, j'ai souhaité que notre commission auditionne M. Alain Vidalies – ce sera la première fois depuis sa nomination. Puisqu'une commission élargie se tiendra le jeudi 6 novembre au matin, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015, il me semblerait plus utile de consacrer cette réunion à des questions d'actualité.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je tiens tout d'abord à remercier le président Jean-Paul Chanteguet de m'avoir convié, dès mon arrivée au ministère, à venir devant votre commission évoquer les différents dossiers dont j'ai la charge. Je sais que, dès aujourd'hui et à l'avenir, nous débattons avec passion des questions touchant aux transports et à la mer pour relever les nombreux défis qui nous attendent. Je veux ici rendre hommage à mon prédécesseur, Frédéric Cuvillier, qui s'est particulièrement investi, entre autres grands chantiers, dans la réorganisation du groupe ferroviaire SNCF, avec l'adoption de la loi du 4 août dernier, et dans la lutte contre le *dumping* social. J'inscrirai mon action dans la continuité de la sienne.

J'évoquerai les principaux chantiers qui nous attendent et qui constituent mes priorités.

En premier lieu, je souhaite assurer le financement des infrastructures. Compte tenu des difficultés techniques et économiques de sa mise en œuvre, l'écotaxe – ou péage de transit poids lourds – a été suspendue *sine die*, au terme d'une rencontre avec les organisations professionnelles du secteur, le jeudi 9 octobre dernier. La constitution rapide d'un groupe de travail a été décidée avec les parties prenantes afin d'identifier des solutions de financement équitables et pérennes. Je réunirai les transporteurs ce jeudi matin afin d'engager ce travail.

Parmi les pistes de financement possibles, la fiscalité sur le gazole, par le biais de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), a l'avantage d'être un impôt assis sur une assiette très large. Nous aborderons également le sujet d'une éventuelle redevance d'usage à travers la création d'une vignette – proposition défendue par une organisation de transporteurs et certains chargeurs. Les poids lourds, utilisateurs d'une ressource publique qu'est le réseau routier non concédé, doivent contribuer à son entretien et à sa modernisation. Le relevé de conclusions de la réunion de jeudi dernier prend acte des engagements des deux parties.

Les infrastructures sont un moteur de croissance et d'emploi ; elles sont le vecteur d'une meilleure desserte du territoire et d'une plus grande égalité entre les territoires, déclinées dans les contrats de projets État-région (CPER), dont les mandats de négociation viennent d'être transmis aux préfets. Je m'attacherai donc à en sécuriser le financement. D'ores et déjà, le Premier ministre a annoncé l'objectif de l'augmentation, à partir de janvier 2015, de 2 centimes de la TICPE directement affectés à l'Agence de financement des

infrastructures de transport de France (AFITF), soit une ressource annuelle complémentaire de près de 800 millions d'euros.

En deuxième lieu, je souhaite faire de la maintenance du réseau ferré existant une priorité nationale. La maintenance est, en effet, un gage de fiabilité, de régularité et de sécurité. C'est la raison pour laquelle j'ai réservé ma première visite à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), implanté à Amiens, le 9 septembre dernier. J'ai annoncé la mise en œuvre d'un plan d'action déterminé pour la sécurité du système ferroviaire, la création d'un comité de suivi de la mise en œuvre de ce plan et des recommandations formulées par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT).

Je souhaite également engager le chantier important de la clarification de l'offre des trains d'équilibre du territoire (TET), et plus particulièrement de son articulation avec les autres trains – TER et TGV –, toujours dans un souci de meilleure qualité de service pour les usagers, dans un contexte de contraintes budgétaires importantes. Ce travail sera confié dans les prochains jours à une commission du type Mobilité 21 sous la présidence d'un parlementaire. Il pourra utilement contribuer à l'élaboration du schéma national des services de transport, dont la création a été décidée à l'initiative des parlementaires dans la loi portant réforme ferroviaire. L'évolution de la convention entre l'État et la SNCF ne pourra se faire qu'à la lumière de ses conclusions. C'est la raison pour laquelle l'actuelle convention TET, qui s'achève à la fin de cette année, sera reconduite pour un an.

Planifier de manière responsable la modernisation et le développement des infrastructures constitue une troisième priorité. Les grands projets sont des vecteurs de dynamisme et de croissance pour les régions. Ils sont également essentiels pour l'industrie du bâtiment et des travaux publics (BTP) qui a besoin d'être soutenue.

Concernant les sociétés concessionnaires, le plan de relance autoroutier s'inscrit dans cet objectif et pourrait générer quelque 3 milliards de travaux. Nous restons dans l'attente de la réponse officielle de la Commission. Bien évidemment, ce dossier est au cœur des discussions en cours avec ces sociétés, suite à l'avis de l'Autorité de la concurrence. J'aurai l'occasion de m'exprimer sur le sujet la semaine prochaine, devant votre mission d'information.

Par ailleurs, nos projets de dimension européenne nécessitent d'être concrétisés. L'Europe y participe en attribuant des moyens exceptionnels, jusqu'à 40 % de subvention pour les travaux du nouveau programme européen d'intervention. Deux projets phares sont concernés. D'une part, le canal Seine-Nord Europe formera un vaste corridor de transport de fret à grand gabarit, depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux. La mission confiée à M. Rémi Pavros par le Premier ministre, dans la continuité de son premier rapport, aura vocation à fédérer, autour de ce grand chantier, les acteurs locaux aux côtés de l'État et de Voies navigables de France (VNF). D'autre part, le Lyon-Turin est essentiel au développement des liens économiques entre la France, l'Italie et, au-delà, les nouveaux pays de l'Union européenne. Son impact sera considérable en termes de report modal et de réduction de la pollution dans les vallées alpines : près d'un million de poids lourds par an seront reportés de la route vers le rail. J'ai déjà rencontré par deux fois mon homologue italien, M. Maurizio Lupi. Ensemble, nous sommes convenus d'avancer vers une gouvernance renouée du projet et le dépôt conjoint du dossier de subvention à la Commission européenne avant le 26 février 2015. Les travaux représenteront le plus grand chantier du début du siècle, mobilisant les entreprises et les forces vives des deux côtés des Alpes, contribuant ainsi à la relance de l'économie dont nos pays ont tant besoin.

Quatrième priorité, l'inscription des transports au cœur du débat sur la réforme territoriale. À l'exception notable de l'Île-de-France, la compétence transport est aujourd'hui segmentée entre les différents niveaux de collectivités, selon une organisation qui n'incite ni à la bonne organisation des dessertes ni à l'efficacité de la dépense publique, ni à l'harmonisation des tarifs : le ferroviaire relève des régions, les transports scolaires des départements, les transports urbains des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). La compétence transport doit gagner en cohérence et, surtout, être repensée en fonction des besoins des usagers. Pour être efficace, elle doit être transversale : elle doit pouvoir agir sur l'ensemble des modes et sur des territoires plus larges. La nouvelle organisation territoriale de la République, dont le projet de loi arrive en novembre au Sénat, sera l'occasion de repenser les transports terrestres plus efficacement.

S'agissant d'ailleurs de l'appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable », pour lequel 120 projets attendent d'être retenus et de se voir attribuer des financements, des décisions devraient pouvoir être annoncées aux collectivités locales d'ici à la fin de l'année, après vérification de l'actualité de leurs projets, à la suite notamment des dernières élections municipales. Cet appel à projets favorisera le développement des transports collectifs et durables en ville ; j'y suis très attentif.

Dans le secteur maritime, la poursuite des réformes structurantes en vue d'assurer la protection de l'exceptionnel patrimoine maritime et littoral de la France constitue ma cinquième priorité. Les tempêtes hivernales de 2013 ont montré la vulnérabilité et la fragilité du littoral. Des mesures d'urgence ont été prises par le Gouvernement pour aider les collectivités dans les actions de réparation. Elles étaient nécessaires, mais elles ne sont pas suffisantes. Il nous faut mettre en place des mesures structurelles. C'est pourquoi je mettrai en œuvre une stratégie nationale pour la gestion du trait de côte et j'installerai le comité national de suivi d'ici à la fin de l'année.

Je veux également une gouvernance renforcée de l'action de l'État dans le secteur maritime. Tous les efforts seront faits, en lien avec les collectivités locales et les acteurs socio-économiques, pour mieux coordonner et davantage simplifier des politiques publiques trop sectorielles. Pour concrétiser cette ambition, Mme Ségolène Royal et moi-même avons décidé de mettre en place, dans les jours qui viennent, une délégation à la mer et au littoral. Elle aura pour mission d'anticiper et de désamorcer les conflits d'usage de la mer entre différents acteurs, de contribuer à promouvoir l'émergence de certaines filières maritimes d'avenir, à l'instar des énergies marines, et de sensibiliser tous les services à la construction coordonnée de la politique maritime.

Conforter la place de la France dans l'aérien sera mon sixième objectif. Sous l'effet de la concurrence des compagnies à bas coûts et des compagnies du Golfe, le pavillon français perd aujourd'hui des parts de marché. La situation financière de nos compagnies reste fragile. Le secteur du transport aérien associe de nombreux acteurs, dont certains sont en monopole de fait et d'autres rencontrent une concurrence féroce. Il a besoin d'une régulation publique, d'un État qui assure tant l'équilibre et l'équité des retours économiques pour chaque acteur que la répression de certains abus. Le groupe de travail présidé par le député Bruno Le Roux, qui associe toutes les parties prenantes du secteur – compagnies aériennes, aéroports, syndicats, administrations –, me rendra prochainement ses recommandations sur les mesures à mettre en œuvre pour renforcer la compétitivité de nos compagnies. Je serai attentif à leur donner une suite concrète.

La construction aéronautique française est une filière d'excellence, fortement contributrice à la balance commerciale et créatrice nette d'emplois. La France peut être fière d'être le seul pays du monde, avec les États-Unis, à disposer sur son territoire d'une filière aéronautique complète. Elle est aussi une industrie caractérisée par son exigence continue d'innovation. Le soutien public à la recherche-développement est donc essentiel, tant pour accompagner les grands programmes que les PME dynamiques du secteur. Je réunirai dans quelques jours le Conseil pour la recherche aéronautique civile, pour faire un point détaillé de la préparation des programmes d'avenir.

Enfin, j'accorde une importance toute particulière à la filière d'avenir, où la France peut jouer un rôle moteur, des drones dans l'aviation civile. Comme souvent, le progrès technologique a devancé l'architecture juridique qui doit venir l'encadrer. La question de l'encadrement réglementaire de l'utilisation des drones est aujourd'hui posée. La France a pris une véritable avance, avec un premier cadre réglementaire qui a permis le développement de plus de 700 entreprises qui déploient de nouveaux usages des drones. La réponse n'est cependant pas univoque : le développement des petits drones civils doit être encouragé et il faudra veiller, pour cela, à conserver une réglementation souple qui laisse toute sa place à la créativité des entreprises. En revanche, l'utilisation de drones de plus grande dimension, volant à plus haute altitude, peut engendrer des problèmes de sécurité et de sûreté qui nécessitent l'adoption d'une réglementation plus stricte et plus protectrice de la vie privée.

Avant de conclure, je souhaiterais, en quelques mots, évoquer les questions communautaires qui vont être au centre des débats des mois à venir.

Je tiens, tout d'abord, à vous indiquer que je suis et serai un ministre présent lors des réunions, formelles et informelles, du Conseil, et attentif à entretenir des relations régulières avec mes homologues, tant je sais que c'est la première condition pour être écouté et entendu, et si possible suivi à Bruxelles. J'entends, en priorité, porter une attention toute particulière à la lutte contre le *dumping* social dans le transport routier et maritime.

Lors du Conseil de Luxembourg du 8 octobre, j'ai défendu la position de la France sur le volet politique du quatrième paquet ferroviaire : notre position, et ma conviction, c'est que le modèle d'entreprise intégrée choisi par la France dans le cadre de la loi du 4 août dernier est eurocompatible et que l'ouverture à la concurrence ne devra intervenir qu'au terme d'une période préparatoire suffisante et dans le respect des contrats de service public en vigueur dans chaque État membre.

J'ai par ailleurs appuyé, au sein du Conseil, la révision du champ d'application du règlement européen concernant les services portuaires : le résultat a été une exclusion logique, et positive pour la France qui l'avait demandée, des activités de dragage et de pilotage dans notre pays. Un traitement spécifique des petits ports a également été retenu, conformément aux attentes de la France.

Enfin, l'enjeu de la construction du « Ciel unique européen 2 + » reste essentiel pour accompagner la croissance du trafic aérien et en améliorer les performances environnementales. Je m'attacherai, dans la négociation à venir, à promouvoir les atouts du modèle français.

M. Philippe Duron. Monsieur le ministre, nous vous accueillons aujourd'hui avec beaucoup d'intérêt, parce que l'actualité de la mobilité et des transports est riche en cette rentrée et en ce jour même. Nous vous accueillons aussi avec quelque curiosité parce que

certains d'entre nous ont été assez déroutés par le renoncement à la taxe kilométrique sur les poids lourds puis à son avatar, le péage de transit.

Vous venez de nous éclairer sur votre politique en matière de transports et de mobilité. Mais cette audition est aussi l'occasion de faire le point sur les questions qui font l'actualité.

Vous avez rappelé le vote de la loi portant réforme ferroviaire, promulguée le 4 août dernier. Toutefois, le ferroviaire, ce sont aussi les accidents de Brétigny-sur-Orge et de Denguin qui ont conduit à la mise en examen de la SNCF et de Réseau ferré de France (RFF). Lors de votre premier déplacement à Amiens, à l'EPSF, vous avez mis en avant le renforcement de la sécurité. C'est une priorité bienvenue après ces accidents qui ont ému les Français et frappé les esprits. À l'évidence, le renforcement et la modernisation des réseaux, soulignés par les deux rapports de l'école Polytechnique de Lausanne et de la commission Mobilité 21, s'imposent, car ils contribueront à l'amélioration de la sécurité. Cette orientation convaincra nos concitoyens tout en interrogeant les spécialistes qui se demandent si RFF aujourd'hui, SNCF Réseau demain, sera capable de faire face tout à la fois à la mise en œuvre des nombreux chantiers de régénération et de mise en sécurité, et à l'intégration des quatre lignes à grande vitesse (LGV) dans le réseau national, qui mobilisent une part importante de son ingénierie.

Le ferroviaire, ce sont aussi les voyageurs et les transports du quotidien, que votre prédécesseur avait mis au premier rang de ses préoccupations. Mais la situation du fret ferroviaire constitue un autre sujet d'importance à l'heure où il faut inciter au transfert modal pour s'inscrire dans la transition écologique et énergétique. L'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan monte régulièrement en puissance et confirme l'intérêt qu'il y a à massifier le transport de fret. Cependant, l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), très critique sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, est-il de nature à ralentir ou à remettre en cause la mise en œuvre de cette liaison nouvelle et de ce modèle de transport massifié ?

La Commission connaît très bien les besoins de financement pour maintenir un niveau de service sûr et efficace sur le réseau routier. La tarification des routes, suggérée par le Livre blanc européen et par la directive Eurovignette de 1999, a montré en Europe son efficacité. Les difficultés pour mettre en œuvre le dispositif écotaxe poids lourds puis le péage de transit, préféré aux propositions faites par la mission d'information écotaxe présidée et animée par notre président Jean-Paul Chanteguet, posent deux questions : celle de la compensation de la recette de la redevance poids lourds affectée au budget de l'AFITF et celle de la possibilité de tarifier la route dans un avenir plus ou moins lointain, comme l'ont fait nos voisins – vous avez évoqué la possibilité de créer une vignette pour les poids lourds.

Vous avez largement évoqué le troisième point que je souhaitais aborder avec vous, à savoir le financement pérenne des infrastructures et de l'AFITF, ainsi que les contrats de projets État-région et les transports collectifs en site propre (TCSP), à propos desquels je souhaitais vous interroger sur les autorisations d'engagement.

Chacun peut observer aujourd'hui des changements très notables dans les comportements de nos concitoyens en matière notamment de modes de mobilité. Il n'est que de voir le succès tant du covoiturage que du transport aérien à bas coût – que nous avons du mal à transposer en France. Je citerai encore le retour en force de l'autocar, dont ce matin, le conseil des ministres, dans le cadre du projet de loi pour l'activité et l'égalité des chances

économiques, a décidé de faciliter la libéralisation. Pourrez-vous nous dire quelques mots sur le sujet ?

M. Martial Saddier. Comme vous, monsieur le ministre, l'UMP est très attachée aux infrastructures de transport, considérant qu'elles sont indispensables au bon équilibre social, économique et environnemental du pays. Or le financement de l'AFITF pour 2015 et les années suivantes nous inquiète. Prenant acte de la suppression de la taxe poids lourds, nous notons que vous n'avez pas abordé les éventuelles indemnités à verser à la société Ecomouv' : pouvez-vous revenir sur ce point ainsi que sur l'augmentation des taxes sur le carburant ? Ne serait-il pas plus précis et plus transparent de parler des 2 centimes de la taxe carbone, puis des 2 centimes sur le gazole et enfin des 2 centimes sur la taxe carbone de l'essence et du fioul domestique ?

Vous n'avez qu'effleuré la question de l'eurovignette, celle des autocars ou encore celle de la réforme territoriale et de la décentralisation, notamment en matière de transports, laissant la représentation nationale sur sa faim. Pouvez-vous apporter des précisions sur tous ces points ?

L'examen de la loi portant réforme ferroviaire nous a permis d'avoir de longs débats sur l'État stratège. Comment celui-ci peut-il permettre à la SNCF de profiter de sa position sur les secteurs ferroviaires protégés pour s'attaquer, *via* ses filiales, au marché libéralisé européen ? Cette politique n'est pas sans engendrer des pertes considérables – un tiers de déficit public pour iDBUS –, supportées à terme par le contribuable.

Le Premier ministre a plaidé la prolongation des concessions autoroutières auprès de l'Union européenne – vous venez de le confirmer. Or, dans le même temps, Mme Ségolène Royal a annoncé, sans rire, la gratuité des autoroutes le dimanche, alors même que, la semaine précédente, une taxation des sociétés d'autoroute était envisagée, en vue de les faire participer au programme d'investissement des infrastructures. Je ne résiste pas au plaisir de vous présenter un florilège des remarques suscitées par cette proposition : le Premier ministre a recadré la ministre en soulignant que sa proposition n'était pas d'actualité ; le président du groupe PS, M. Bruno Le Roux, a déclaré : « *Elle a eu une idée ce matin. Cette idée a été arrêtée quelques heures plus tard. Je pense qu'elle n'avait pas été travaillée. Les ministres doivent bien entendu avoir des idées mais on attend que ces idées s'inscrivent dans une cohérence.* » ; pour M. Frédéric Cuvillier, votre prédécesseur : « *Il vaut mieux avoir une idée qui est réfléchie avant, plutôt que d'avoir une idée qui est réfléchie après.* » ; enfin, pour Mme Delphine Batho, « *Il y a beaucoup de légèreté dans ces idées. Personne ne prend cela au sérieux* ». Monsieur le ministre, nous attendons avec impatience votre appréciation de la proposition de Mme Ségolène Royal.

M. Yannick Favennec. Après l'abandon de la taxe poids lourds, le groupe UDI aimerait en savoir davantage sur la suite juridique et financière du dossier : *quid* de l'indemnisation de la société Ecomouv' ? Son montant s'élèverait entre 1 milliard et 1,5 milliard – 800 millions d'euros de remboursement et 250 millions de travaux engagés. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer ces montants et nous éclairer sur le financement d'une telle somme ?

Aucune clause ne définit les conditions de rupture du contrat entre Ecomouv' et l'État. Quelle issue juridique s'offre à vous ?

Outre l'abandon pur et simple d'une fiscalité écologique, le renoncement à la taxe poids lourds a pour conséquence immédiate de ne plus assurer la visibilité financière de l'AFITF. M. le ministre des finances et des comptes publics, Michel Sapin, confirme l'augmentation de 2 centimes d'euro du litre de gazole tout en laissant entendre que les transporteurs routiers pourraient en être exonérés. Pouvez-vous nous le confirmer ? Si tel est le cas, je m'interroge sur les réelles ambitions du Gouvernement en matière écologique.

Cette même augmentation du prix du gazole, qui pèserait uniquement sur les particuliers, ne suffit pas à financer intégralement l'AFITF : il manquerait encore 250 millions d'euros. Comment pensez-vous les trouver ? Dans quels délais l'AFITF sera-t-elle créditée, alors même qu'elle devrait l'être depuis déjà dix-huit mois ?

S'agissant des projets d'infrastructures de transports, votre prédécesseur, M. Frédéric Cuvillier, avait défini, lors du lancement de la commission Mobilité 21, des priorités de travaux financés par l'apport de la taxe poids lourds. Comment l'AFITF les financera-t-elle désormais ? Confirmez-vous les hypothèses de travaux dans le second scénario de la commission Mobilité 21 ?

Dix-huit mois ont d'ores et déjà été perdus pour la mise en travaux des projets, deux ans, compte tenu du temps nécessaire au versement. Pouvez-vous nous présenter les projets restant prioritaires et ceux qui seront repoussés ?

Par ailleurs, 150 millions d'euros du produit de l'écotaxe devaient être affectés aux départements, qui sont dans une situation financière très contrainte. Comment seront-ils dédommagés ? Le seront-ils seulement ?

Enfin, notre collègue Stéphane Demilly tient beaucoup au dossier du futur canal Seine-Nord Europe, qui dynamisera l'activité économique des régions qu'il traversera. Depuis la pose de la première pierre par le Président de la République en 2011, ce projet a connu un grand nombre de rebondissements, laissant dans l'attente les acteurs locaux. Je rappelle que 300 millions d'euros ont déjà été dépensés, que 1 000 hectares ont été fouillés sur le tracé concerné et que des exploitations agricoles et des maisons individuelles ont été achetées. Quant aux intercommunalités, elles ont adapté leurs documents d'urbanisme pour créer des zones d'activité. Le Premier ministre a annoncé, il y a quinze jours, à Arras, la relance de ce dossier très attendu par les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Île-de-France. Le Gouvernement en a-t-il réellement la volonté ?

M. Gabriel Serville. Récemment en Guyane, un mouvement de grève a touché le GPAR – Groupement pétrolier d'avitaillement de Rochambeau –, qui fournit l'aéroport Félix Éboué. Ce conflit, le deuxième en moins de deux mois, a lourdement fragilisé une économie déjà mise à mal par le conflit qui a bousculé la compagnie Air France deux semaines plus tôt, et dont on connaît les conséquences sur le territoire de la Guyane. Outre les désagréments liés aux nombreux retards et aux escales de ravitaillement rendues obligatoires pour les vols transatlantiques, ce mouvement social a témoigné, une fois de plus, de l'urgence qu'il y a à développer des voies de transport alternatives à l'aérien vers les communes isolées de l'intérieur guyanais. En effet, les habitants de ces communes se trouvent pris en otage puisqu'ils dépendent totalement des rotations aériennes depuis le littoral. Les services sanitaires ont dû avoir recours à l'hélicoptère de la sécurité civile pour assurer la continuité du service public de santé. La compagnie Air Guyane, qui assure le transport de passagers et de fret, s'est, de fait, retrouvée dans une situation financière très délicate.

Notre devoir, monsieur le ministre, étant de vérifier l'égalité devant la loi, je vous avais demandé par écrit de bien vouloir m'éclairer sur les dispositions que compte arrêter votre ministère visant à favoriser le désenclavement de l'intérieur de notre région.

Cette question avait déjà été posée à plusieurs reprises à votre prédécesseur. Il n'avait pas trouvé de réponse satisfaisante, ce que je peux comprendre compte tenu de l'état exsangue des finances publiques. Toutefois, à défaut de recevoir une suite favorable immédiate, j'apprécierai que soit organisée, sous votre autorité, une séance de travail avec votre cabinet en vue de parvenir, dans un avenir rapproché, à une solution satisfaisante pour les citoyens de ce territoire.

M. Olivier Falorni. Depuis le début de l'année, les professionnels de la mytiliculture de Charente-Maritime et de Vendée traversent une grave crise. Ils sont victimes de la conjonction d'événements climatiques particulièrement extraordinaires, favorables à l'action pathogène d'une bactérie, qui affaiblit les moules jusqu'à exterminer la quasi-totalité de la production en baie de l'Aiguillon. Depuis le début de la crise, les parlementaires de la Charente-Maritime ont relayé les attentes de la profession, qui portent à la fois sur la connaissance exacte des causes de cette mortalité et sur l'obtention des aides promises à la hauteur de ce désastre.

Je tiens à vous rappeler que la zone touchée est le deuxième bassin de production nationale, le seul bassin de captage, et que cette économie, qui participe grandement de l'image de notre territoire, représente un chiffre d'affaires de 20 millions d'euros et emploie 300 personnes. Le Comité national de gestion des risques en agriculture, qui s'est tenu la semaine dernière, peu de temps après le blocage du pont du Brault par les mytiliculteurs, a dégagé une aide de près 1,5 million d'euros au titre des calamités agricoles, ce qui constitue une première réponse satisfaisante. Un deuxième motif de satisfaction concerne le fonds d'allégement des charges (FAC), qui, s'il n'est pas totalement consommé, sera reversé en aide directe aux mytiliculteurs.

Je sais que vos services sont mobilisés sur la question : les représentants de la profession rencontreront jeudi votre conseiller pêche et aquaculture. Toutefois, pour sortir de cette crise, il faut encore répondre à quelques interrogations – j'en ai quatre à vous soumettre.

Premièrement, pouvez-vous me confirmer que l'ÉNIM (Établissement national des invalides de la marine), qui est prêt à concéder des exonérations de charges pour les cotisations vieillesse comprises entre le 1^{er} mars et le 31 décembre de cette année, demanderait en contrepartie que le temps de navigation des personnels navigants ne soit pas comptabilisé pour les droits à la retraite ?

Deuxièmement, les professionnels de la baie d'Yves et de l'île d'Aix, comme ceux de Marsilly et d'Eslandes, qui cultivent la moule de bouchot, sont exclus du dispositif des calamités agricoles puisqu'ils n'étaient pas touchés par la crise au moment du constat par la Direction des pêches maritimes et de l'agriculture (DPMA). Ceux-là mêmes qui valorisent notre territoire par des moyens de production traditionnels demandent, non pas la saisine d'un nouveau comité national de gestion des risques en agriculture, mais une enveloppe budgétaire équivalente afin de gagner les six mois d'instruction. Est-il possible de répondre à cette attente ?

Troisièmement, le FAC est un dispositif qui donne satisfaction aux mytiliculteurs pour 2014. Il mériterait d'être prolongé en 2015. Qu'en pensez-vous ?

Quatrièmement, les mytiliculteurs ont fait leurs comptes : il manque encore entre 2 à 3 millions d'euros pour débiter la saison 2015. C'est pourquoi je me permets de reprendre les engagements de votre prédécesseur, qui voyait dans le cadre de la préparation du programme opérationnel du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) une opportunité pour faire face à cette situation. Selon l'article 55 du Règlement du 15 mai 2014, en effet, « le FEAMP peut soutenir l'indemnisation des conchyliculteurs pendant la suspension temporaire des activités de récolte des mollusques d'élevage, lorsqu'une telle suspension a lieu exclusivement pour des raisons de santé publique ». Pour le cas qui nous intéresse, la perte de production n'est pas liée à une fermeture administrative, mais à une conjonction d'événements qui ont entraîné une forte mortalité. Pouvez-vous m'indiquer si cette crise entre bien dans le cadre du nouveau règlement du FEAMP ? Si oui, qu'en est-il de la rédaction du cahier des charges pour sa mise en œuvre ?

Je souhaite également soulever le sujet de l'autoroute A831. Depuis de longs mois, les chefs d'entreprise, les parlementaires et les collectivités territoriales, par-delà les clivages politiques, soutiennent indéfectiblement le projet autoroutier qui doit permettre de désenclaver tout un territoire et de boucler le dernier maillon de l'autoroute des Estuaires. Ce projet permettrait aussi de fluidifier la traversée de Marans et la rocade rochelaise, de sécuriser un axe très accidentogène et de désenclaver – vous y serez sensible – le grand port maritime de La Rochelle, le seul à n'être pas relié au réseau autoroutier aujourd'hui en France. Cette autoroute est attendue, car elle est importante pour le développement économique et l'attractivité touristique du territoire. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour la lancer.

M. François-Michel Lambert. La politique des transports doit répondre à des enjeux primordiaux. De sa qualité dépend la performance économique d'un pays. Elle assure l'équité et l'égalité des citoyens dans l'exercice du droit à la mobilité pour tous, un droit qui ne doit jamais être perdu de vue. C'est le principal levier d'action sur la pollution atmosphérique, enjeu majeur du changement climatique.

Personne n'ignore les contraintes budgétaires, alors que la mutation vers des transports plus respectueux de l'environnement nécessite de lourds investissements. Or ces investissements doivent être regardés à l'aune du ratio euros mobilisés/gains obtenus en termes de développement durable sur les trois piliers économique, social et environnemental. Il n'est nul besoin de gaspiller l'argent public pour atteindre la performance en termes de développement durable.

Il est important de savoir dès à présent comment les 390 millions d'euros qui manqueront au budget de l'AFITF à la suite de la disparition de la taxe poids lourds seront compensés dès 2015. Quel sera le modèle de pérennisation des moyens donnés à l'Agence ?

Ne serait-il pas plus juste de se poser la question de notre échec collectif à instaurer une taxe poids lourds, que de l'imputer au Gouvernement actuel, qui ne saurait être jugé seul responsable ? Le premier pays qui a mis en place une telle taxe, la Suisse, l'a intégrée dans une politique générale d'aménagement du territoire prenant en considération les différents modes de transport. En même temps qu'ils créaient la redevance, les Suisses prenaient des dispositions favorisant l'efficacité du transport routier, telle l'amélioration du taux de chargement, ou les alternatives à ce même transport, en créant les infrastructures nécessaires. Ils durcissaient également la réglementation pour faire basculer une partie des marchandises vers le transport alternatif à la route. La France, au contraire, a joué sur un seul volet sans créer une coordination complète : l'aménagement du territoire n'a pas été pris en compte.

La loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, adoptée en 2013, prévoit, à l'article 41 que nous devons à notre collègue Gilles Savary, la mise en place d'un schéma directeur national de la logistique. Il est temps pour la France de coordonner l'aménagement du territoire et les flux de marchandises.

C'est dans ce cadre que je m'interroge sur l'apport réel de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin – je n'ai toujours pas eu de réponses aux questions que j'ai posées il y a quelques mois. Pourquoi son surdimensionnement en gabarit C, alors que tout le réseau est dans un gabarit inférieur ? Le surdimensionnement d'un maillon du réseau coûtera 25 milliards d'euros sans améliorer la performance globale. De plus, le Lyon-Turin est conçu en ignorant les évolutions technologiques telles que le wagon automoteur ou les évolutions organisationnelles telles que l'internet physique. Or ces éléments, qui ne sont pas pris en compte par le ministère, bouleverseront la politique de transport des marchandises.

Il serait également temps de repenser la directive Bussereau sur les passages à niveau, qui bloque la rénovation et la réouverture de lignes de chemin de fer sans apporter de réponses efficaces en termes de sécurité. (*Approbatons sur divers bancs*).

Trente ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, il est temps de refonder notre stratégie de politique de transports au regard des enjeux du XXI^e siècle, que la loi de 1982, pourtant excellente, ne pouvait évidemment intégrer. Elle n'est plus d'actualité en 2014.

M. Patrice Carvalho. En plein débat sur la transition énergétique, la ministre de l'écologie et vous-même avez annoncé la suspension *sine die* de l'écotaxe poids lourds ou de ce qu'il en restait, en pleine contradiction avec le rapport établi par le président de la Commission du développement durable. C'est la deuxième reculade devant le *lobby* routier, après celle de juillet dernier qui a vu le nombre de kilomètres ramené de 15 000 à 4 000 et la recette passer de 1,2 milliard à 500 millions d'euros – les automobilistes devant payer 2 % de taxe supplémentaires sur le gazole pour compenser le manque à gagner. À présent, c'est tout le dispositif qui est annulé, et il conviendra encore d'augmenter de 2 centimes la taxe sur le gazole. À cela, s'ajoutent les pénalités pour l'État au titre de l'annulation du contrat avec Ecomouv', soit 800 millions d'euros. Outre le gouffre financier, cette reculade signe le glas du report modal et la consécration du tout routier : c'est insupportable !

Quand la SNCF affrète un train, elle verse une forte contribution à RFF ; les péniches en font autant auprès de VNF. Les poids lourds, quant à eux, s'acquittent d'une taxe à l'essieu qui a diminué et à laquelle ils ont trouvé des parades. Qui plus est, ils bénéficient d'un gazole détaxé. Les camions étrangers traversent notre territoire sans rien payer. En revanche, les automobilistes paient deux fois à leur place : une fois lorsqu'ils font le plein de carburant, en subissant une augmentation des taxes destinée à compenser celles que ne verseront pas les poids lourds ; une seconde fois en finançant, dans leurs impôts locaux, l'entretien des routes que ces mêmes poids lourds dégradent.

Le contrat avec Ecomouv' était clairement une catastrophe : doit-on pour autant renoncer au principe de l'écotaxe ? La ministre de l'écologie a évoqué, au cours du débat sur le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, la mise en place d'une commission. Pour quel objectif et dans quels délais ? La mise à contribution des sociétés d'autoroute a été évoquée, *via* notamment la gratuité des péages le week-end, ce qui n'a pas été sans causer quelques remous. Une telle hypothèse ne saurait toutefois dispenser les transporteurs routiers de participer. Quant au rapport de l'Autorité de la concurrence,

commandé par la commission des finances de l'Assemblée nationale, il établit que sur 100 euros de péage, 20 à 24 euros constituent des bénéfices pour les sociétés d'autoroute, privatisées en 2005 et cédées à des groupes de BTP. Depuis lors, les dividendes versés aux actionnaires ont été multipliés par huit, s'élevant à près de 15 milliards d'euros. Or ces sociétés s'attribuent également le marché des travaux autoroutiers, ce qui leur permet de dégager une double plus-value. Sera-t-il possible de recouvrer la maîtrise de ce réseau ? Et si oui, comment ?

Le Premier ministre a annoncé le lancement du canal Seine-Nord Europe. Ce serpent de mer hante les couloirs ministériels depuis près de vingt ans. Le chantier devrait débuter en 2017, c'est-à-dire à la veille de l'élection présidentielle – étrange coïncidence déjà rencontrée du temps de M. Nicolas Sarkozy – pour une mise en service en 2023. Pouvez-vous nous donner des précisions sur l'échéancier et le montage financier du projet ?

Enfin, est-il normal, monsieur le ministre, que le péage différencié de Senlis sur l'autoroute A1 rapporte autant au groupe SANEF, qui gère l'autoroute ? Les automobilistes y sont surtaxés ! Il suffirait que vous preniez un décret pour interdire cette pratique. Voilà cinq ans que je me bats sur le sujet. Comment se fait-il que les ministres me fassent à chaque fois, mot pour mot, la même réponse que la SANEF, qui s'enrichit sur le dos des automobilistes ? Il faut faire cesser ce scandale.

M. Jean-Louis Bricout. Je souhaite, comme de coutume, intervenir à propos de la RN2, 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. Pourtant, l'aménagement de cet axe est structurant pour faciliter le développement économique d'un territoire déjà touché par la crise. Je rappelle que, durant sa campagne électorale, le futur Président de la République s'y était engagé. En dépit de plusieurs relances effectuées auprès de votre prédécesseur, monsieur le ministre, ces engagements sont restés lettres mortes. Je regrette, en tant qu'élu, de ne pas avoir davantage de visibilité sur les programmes d'aménagement ou, tout au moins, sur les programmes de sécurité et d'entretien. Cette route est dans un état lamentable. Tant pour des raisons de confort et de sécurité des riverains que pour des raisons économiques, le contournement de plusieurs villages se révèle nécessaire.

Si je peux comprendre que, d'un point de vue budgétaire, il soit nécessaire de réduire la voilure du projet, j'insiste sur la nécessité pour les élus et nos concitoyens d'avoir une visibilité sur les travaux qui pourraient être engagés. C'est pourquoi je souhaite connaître vos intentions relatives à ce dossier et reste à votre disposition pour en discuter.

Mme Laurence Abeille. En juillet dernier, plusieurs associations ont publié une analyse des données de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) sur la pêche profonde, qui prouve ce que les écologistes dénoncent depuis longtemps : le chalutage en eau profonde est un secteur très faible au plan économique – il concerne une douzaine de chalutiers en France – mais qui a un impact très fort sur la biodiversité marine et sur la survie d'espèces menacées d'extinction.

Le 15 juillet dernier, le Gouvernement devait envoyer à la Commission européenne sa position sur le règlement relatif à la pêche profonde. Mme Ségolène Royal a alors transmis à la Commission les données de l'IFREMER en demandant d'« accélérer l'expertise pour

prendre une décision » et en reconnaissant que le chalutage profond pose de graves problèmes environnementaux. Le groupe écologiste a déposé, en juillet dernier, une proposition de loi visant à interdire cette pratique. Il a également déposé un amendement au projet de loi de finances pour 2015 pour supprimer l'exonération de TICPE dont bénéficie ce type de pêche.

Où en est le règlement sur la pêche profonde ? Le Gouvernement compte-t-il soutenir les initiatives des écologistes visant à réduire l'impact des méthodes de pêche les plus néfastes ?

M. Guillaume Chevrollier. En tant qu'élu de l'Ouest, je tiens à vous interroger sur le serpent de mer que constitue le projet de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. L'actuel gouvernement semble bien moins investi dans ce projet que le précédent. Mme Ségolène Royal se cache derrière les recours en instance devant différents tribunaux. Les habitants de la région aimeraient savoir ce qu'il en est, tout comme les entrepreneurs de travaux publics, qui manifestaient hier devant l'Assemblée nationale et qui attendent de grands travaux.

La presse a fait des révélations sur le nouveau projet : de nombreuses surfaces sont revues à la baisse – halls des départs et arrivées, comptoirs d'enregistrement, postes de contrôle et aires de stationnement des avions. C'est d'autant plus étonnant qu'un des arguments pour justifier le choix de Notre-Dame-des-Landes est la saturation à venir de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Les habitants des Pays-de-la-Loire et de la Bretagne veulent savoir ce que prépare le Gouvernement pour ce projet important pour l'avenir du Grand Ouest.

Mme Geneviève Gaillard. Je m'associe à la question de Mme Laurence Abeille, en soulignant que la biodiversité marine est rarement évoquée. Pêcher à 1 800 mètres de profondeur détruit pour mille ans de constitution des écosystèmes. Il est donc impératif d'interdire la pêche en eau profonde, d'autant qu'une telle interdiction n'aurait pas d'effets socio-économiques dramatiques.

Certaines collectivités locales cherchent aujourd'hui à développer des transports doux pour des tâches telles que la collecte des déchets, l'arrosage des plantes ou les transports scolaires. Elles recourent notamment au cheval, qui a le mérite de ne pas émettre de gaz à effet de serre (*Rires*) et d'être silencieux. Monsieur le ministre, pensez-vous utile de réfléchir au moyen d'encourager ces collectivités à développer ce type de transports ?

M. Jean-Pierre Vigier. Élu dans un territoire rural fragile de moyenne montagne, la Haute-Loire, qui est éloigné de l'attractivité des zones urbaines, je me permets de rappeler que nous nous battons tous les jours pour y conserver les artisans, les commerçants, les services, les entreprises et les écoles, bref pour y maintenir la vie et préserver l'équilibre territorial ainsi que la complémentarité entre villes et ruralité.

Développer les infrastructures routières et ferroviaires est nécessaire pour désenclaver ces territoires. Je note avec satisfaction la prolongation d'un an de la convention TET, jusqu'à la fin de 2015. En Haute-Loire, il convient de développer la RN102 et la RN88. Nous ne demandons pas des nationales de deux fois deux voies, impossibles à financer, mais des aménagements routiers de nature à fluidifier et à sécuriser la circulation sur ces axes.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer que le développement des territoires ruraux par l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaires est une de vos priorités ? Quels moyens financiers souhaitez-vous y consacrer ?

Mme Chantal Berthelot. La semaine dernière, la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la région Guyane, a présenté son projet de doublement de la RN1, qui est une nécessité compte tenu du nombre de voitures qui l'empruntent – 17 000. Le mandat de négociation du contrat de plan État-région prévoit-il les fonds nécessaires au doublement de ces dix-huit kilomètres et du pont du Larivot ? La population urbaine concernée passera de 123 000 habitants aujourd'hui à 207 000 en 2030.

Par ailleurs, le préfet a réuni, la semaine dernière, les professionnels de la pêche qui ont fait part de leur inquiétude de ce que les radars maritimes permettant de surveiller la zone n'ont toujours pas été mis en place. Ils souhaitent également pouvoir disposer d'un remonte-filet pour attraper les filets illégaux. L'ensemble de la zone de l'Ouest guyanais doit être couvert.

Vous avez annoncé la mise en place du comité national du suivi du trait de côte pour la fin de l'année : ma collègue Pascale Got et moi-même sommes très heureuses de l'apprendre. Nous attendions cette nouvelle depuis un bon moment.

M. Jacques Alain Bénisti. Monsieur le ministre, en tant que rapporteur pour avis du budget du transport aérien, je vous poserai trois questions.

La première concerne la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui est affectée au financement des aides à l'insonorisation des bâtiments situés à l'intérieur d'une zone de voisinage définie par le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport. La situation est critique en Île-de-France. Alors que nombre de dossiers sont en souffrance, la trésorerie atteint un niveau dangereusement bas cette année, à la suite de la baisse des tarifs entrée en vigueur en mars 2013. Cette taxe a ceci de particulier qu'elle applique le principe du pollueur-payeur. Or le Gouvernement semble privilégier un raisonnement qui ajuste le niveau des dépenses aux ressources, ce qui n'est pas acceptable pour les populations qui subissent au quotidien ces nuisances et qui ne constatent, pour leur part, qu'une augmentation incessante de ces dernières.

Certains aéroports ont terminé ou quasiment terminé leur programme d'aide à l'insonorisation. Pourtant la TNSA continue à y être prélevée. Dans ces conditions, il me semblerait justifié de procéder à une modification des tarifs de TNSA applicables sur certains aérodromes, en les réajustant à la baisse pour les aéroports concernés – Strasbourg-Entzheim et Toulouse-Blagnac, aujourd'hui au tarif plancher de leurs groupes tarifaires – et en les augmentant dans des proportions satisfaisantes pour Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Il m'est possible de proposer un amendement visant l'ajustement à la baisse, puisque l'abaissement des tarifs planchers relève d'une modification de l'article 1609 *quater* vicies A du code général des impôts (CGI). En revanche, l'augmentation des tarifs pour Orly et CDG relève de votre responsabilité, puisque c'est un arrêté qui fixe le tarif dans la tranche déterminée par l'article du CGI que je viens de citer.

Ma deuxième question porte sur l'attractivité du *hub* de Paris, essentielle pour le développement économique de notre région et de notre pays, dans un contexte de compétition mondiale, tant pour les compagnies que pour les aéroports. Alors que de nombreux facteurs entrent en ligne de compte pour cette attractivité, je ne retiendrai que l'aspect fiscal.

Aujourd'hui, la taxe de l'aviation civile, dont je rappelle qu'elle n'a pas d'équivalent en Europe, pèse deux fois sur les passagers au départ de France effectuant une correspondance à Paris. Or son produit est plafonné et près de 19 % abonde le budget général de l'État. Quant à la taxe d'aéroport, elle traduit une situation paradoxale puisque le secteur aérien finance 100 % des dépenses de sûreté, une situation également unique, tant vis-à-vis des équivalents étrangers que des autres secteurs de transport dans notre pays. Je note d'ailleurs que vous proposez, à l'article 8 du PLF pour 2015, de supprimer les contributions et redevances versées par la SNCF et RFF au titre des frais de surveillance et de contrôle des chemins de fer.

Je souhaiterais connaître l'état de votre réflexion sur les inflexions à apporter à ces deux taxes pour améliorer l'attractivité du *hub* de Paris et la compétitivité des compagnies nationales.

S'agissant de l'aménagement du territoire, je relève la reprise du processus de privatisation des aéroports régionaux. À cet égard, dans le cadre de l'opération concernant Toulouse-Blagnac, les motivations de certains candidats sont, me semble-t-il, plus financières que porteuses d'un vrai projet industriel. Je souhaite également mentionner l'annonce du non-renouvellement du soutien financier de l'État aux liaisons dont les conventions de délégation de service public relatives à leur exploitation arrivent à échéance en 2015. Par ailleurs, de nouvelles lignes directrices pour les aides d'État, si elles permettent assurément de revenir à une situation plus saine, auront un impact sur l'équilibre de certains aéroports.

Pourriez-vous nous éclairer sur votre appréciation du paysage aéroportuaire régional français à l'horizon de dix ans ?

Mme Sylviane Alaux. J'ai travaillé au sein de la mission d'information sur l'écotaxe. Manifestement la qualité de nos travaux n'a pas été mise à profit : pourquoi ?

Mme Ségolène Royal a lancé l'idée de la gratuité des autoroutes le week-end. À la suite d'une réunion avec le Premier ministre et le ministre concerné, elle a déclaré : « *Il ne s'agit pas de créer une taxe puisque si je fais une taxe, ils vont en effet la répercuter. Cela suffit. Les discussions vont commencer pour les mettre devant leurs responsabilités.* » Attention ! Les contrats de concession signés par ces groupes sont à ce point bétonnés que la mise en place d'une taxe sur ces sociétés se révélera très difficile à réaliser et nous exposera à devoir verser des indemnités. Quel financement des infrastructures instaurer sans que l'usager ait l'amère sensation de payer pour les autres ?

Les associations reconnues d'utilité publique poursuivant une vocation sociale étaient, depuis 1971, exonérées de la taxe « versement transport » sous certaines conditions. La loi relative à l'économie sociale et solidaire devait conforter cette exonération. Or l'article 17 du projet de loi de finances rectificative pour 2014 annonce la suppression complète de toute exonération de cette taxe. Il était pourtant prévu de trouver un *statu quo* dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015 : qu'en est-il exactement ?

Le Gouvernement avait annoncé qu'il remettrait au Parlement, avant le 1^{er} octobre 2014, un rapport évaluant l'impact financier de cet article sur les fondations et associations à but non lucratif dont l'activité est de caractère social. Nous sommes le 15 octobre : en avez-vous des échos ?

Je vous ai déjà interpellé sur la Caisse maritime d'allocations familiales (CMAF). Depuis 2012, le Gouvernement a la volonté de la faire disparaître dans un objectif

d'uniformité du système social français. Cette décision est catastrophique et suscite une inquiétude légitime, d'autant qu'elle n'engendrera aucune économie – cela a été largement démontré par les plus hautes instances. Je rappelle qu'au-delà des opérations de recouvrement et de prestations, la CMAF joue un véritable rôle social d'accompagnement de cette population si spécifique.

M. Laurent Furst. Les réseaux routiers européens s'interpénètrent : un poids lourd européen doit déjà disposer de six boîtiers écotaxe s'il traverse six pays différents pour aller d'Amsterdam à Milan – 825 kilomètres. Ne pensez-vous pas que l'écotaxe a vocation à être traitée au plan européen ou, du moins, sur un axe franco-allemand ?

Par ailleurs, l'aéroport de Roissy est mal relié au centre de Paris. Un dossier est en cours et un choix a, semble-t-il, été fait. Le soutenez-vous ?

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est, quant à lui, passé de 2 millions à 5 millions de passagers en raison de sa dimension binationale. Un problème fiscal se pose, qui n'est pas sans répercussion sur l'emploi en Haute-Alsace. Soutiendrez-vous fermement la poursuite de cette dynamique ?

Enfin, soutenez-vous, oui ou non, la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Mme Martine Lignières-Cassou. À mes yeux, l'écotaxe ne relevait pas de la fiscalité écologique : cette taxe devait être payée par des utilisateurs, même non polluants ; c'était une taxe d'usage.

Les collectivités territoriales, dans le cadre de partenariats public-privé, sont appelées à financer les lignes LGV dans des proportions considérables. Je ne suis pas certaine qu'elles puissent continuer à le faire dans les prochaines années dans les mêmes proportions – je pense à la ligne Tours-Bordeaux. Par la suite, comment seront financées les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ?

M. Michel Heinrich. La taxe poids lourds a été supprimée : ne serait-il pas pertinent, dans le cadre de la réforme territoriale, de laisser aux régions la possibilité de mettre en place une taxe de ce type ?

Le président de la Commission européenne propose le triplement des financements européens pour les infrastructures de transport : cette proposition aura-t-elle une incidence sur le calendrier de la commission Mobilité 21 ? Accélérera-t-elle les projets déjà imaginés ? Permettra-t-elle d'en envisager d'autres ?

M. Jean-Yves Caultet. L'optimisation des circuits logistiques dans l'économie pourrait être un facteur de compétitivité et d'attractivité. De quelle manière vos services comptent-ils développer la notion de schéma directeur national de la logistique ?

De nombreux circuits de marchandises liés aux modalités d'une économie linéaire sont asymétriques. La dispersion des marchandises vers les consommateurs entraîne des retours à vide : trop de mètres cubes vides circulent sur nos routes, en raison d'obstacles réglementaires qui interdisent la cohabitation dans les mêmes camions de différentes marchandises. Envisagez-vous de revisiter ces contraintes réglementaires, lorsqu'elles ne sont pas justifiées, afin d'optimiser les transports ? Des innovations technologiques permettraient également de faire cohabiter plusieurs marchandises.

M. Yves Albarello. Hier, 13 octobre, en déplacement à Créteil, le Premier ministre a réaffirmé son soutien au projet de transport Grand Paris Express et a même souhaité son accélération, s'agissant notamment de la liaison directe entre les deux aéroports internationaux Roissy et Orly.

À cette fin, il vous faudra devenir très rapidement propriétaire foncier du tracé : vous heurterez alors au problème de tréfonds. Les auditions que M. Alexis Bachelay et moi-même avons menées, en particulier celle du président de la Société du Grand Paris, nous ont conduits, s'agissant d'un projet d'intérêt national, à réfléchir à une adaptation de la législation permettant d'accélérer le processus pour respecter les délais. Une profondeur de trente mètres me semblerait pertinente – un métro étant souterrain par définition. Avez-vous été contacté sur le sujet ?

Les tunneliers entrant plus rapidement en fonction, il conviendra d'évacuer des déblais très importants que l'Île-de-France ne pourra pas accueillir. En effet, le nouveau plan régional prévoit, sous la pression des Verts, un moratoire de trois ans qui, réduisant la disponibilité des sites d'accueil, empêchera l'Île-de-France d'accueillir ses propres déchets. C'est un comble ! (*Murmures sur les bancs du groupe Écologiste*). Alors que ce projet est vertueux en termes de bilan carbone et de développement, il faudra exporter une partie des déchets que sa réalisation engendrera. Les objectifs du Premier ministre ne pourront être respectés si vous ne réglez pas ce dossier important.

Enfin, vous avez omis de parler du dossier brûlant de la SNCM, qui assure la liaison entre le continent et la Corse. Avez-vous des informations complémentaires à nous donner sur son évolution ?

Mme Suzanne Tallard. Je vous soumetts, monsieur le ministre, deux dossiers locaux au sujet desquels j'ai interrogé chacun de vos prédécesseurs.

Le premier concerne le tronçon d'autoroute de soixante-quatre kilomètres entre Fontenay-le-Comte et Rochefort, dont la procédure est bloquée depuis des mois. Le 31 juillet dernier, le Premier ministre écrivait : « Le Gouvernement n'a pas d'objection à ce que la procédure de consultation des quatre opérateurs pressentis soit lancée afin de connaître le coût de cet ouvrage ». Il a rappelé qu'en raison de « l'insertion environnementale délicate » du projet, des « modifications substantielles au projet initial » ont été apportées et doivent être portées à la connaissance du public. Il a émis le souhait d'inscrire encore davantage le projet dans une démarche de développement durable. Il a enfin affirmé la nécessité de chiffrer parallèlement la solution alternative, le contournement de Marans notamment. Pouvez-vous nous donner des précisions sur ces engagements ?

Par ailleurs, le projet de parc naturel marin sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis charentais piétine depuis plusieurs années. Lors d'une réunion de travail à la préfecture de La Rochelle, à laquelle des professionnels étaient invités, le 7 juin dernier, Mme la ministre de l'écologie a réaffirmé son souhait d'avancer vers la création de ce parc. Elle avait, à cette occasion, donné une nouvelle feuille de route aux préfets concernés pour tenir compte du périmètre géographique étendu du parc et de la diversité des territoires qu'il englobe : la future gouvernance doit refléter cette diversité en même temps que la cohérence écologique du parc.

La création de ce parc est-elle rapidement envisageable, alors que, la crise à laquelle sont confrontés les professionnels de la mytiliculture et de l'ostréiculture en témoigne, la

protection des milieux marins répond à des enjeux non seulement environnementaux mais également économiques et sociaux ?

Mme Françoise Dubois. Vous connaissez le sentiment des députés qui, comme moi, avaient fait partie de la mission d'information sur l'écotaxe. Demain matin, vous recevrez les transporteurs routiers, et ce sera comme la mise en bière de celle-ci. Qu'attendez-vous de cette rencontre ? Vous avez évoqué dans l'hémicycle une discussion sur le niveau de participation des transporteurs : quelle forme prendra-t-elle ?

J'associe, par ailleurs, mon collègue Joaquim Pueyo à ma remarque relative au projet d'électrification de la ligne Caen-Tours. Il en va de l'intérêt des bassins de vie traversés, qui sont loin d'être privilégiés, comme le nord de la Sarthe. L'enjeu est important. Dans le contexte actuel, les CPER de Basse-Normandie et des Pays-de-la-Loire revêtent une importance particulière : ils sont fondamentaux pour ces territoires. Alors que nous venons d'adopter la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, il serait bon de rendre plus confortables les transports collectifs afin d'inciter nos concitoyens à les emprunter davantage. Cette ligne Caen-Tours traverse trois régions différentes. J'espère que, le moment venu, nous pourrons évoquer avec vous ce dossier important.

M. Jean-Jacques Cottel. Élu dans un territoire rural, je sais que la mobilité y est plus difficile qu'ailleurs. Les départements et les communautés de communes s'efforcent néanmoins d'acheminer les enfants à l'école et dans les centres de loisirs gratuitement, ce qui coûte cher. Or les collectivités territoriales ne bénéficient pas du versement transport.

Les modes de mobilité évoluant, quelle place occupera l'autocar à l'avenir ?

Alors que la réforme territoriale est d'actualité, quel est, selon vous, l'avenir des transports interurbains ?

M. Rémi Pauvros. Je suis heureux que vous ayez confirmé, monsieur le ministre, l'engagement du Gouvernement à réaliser le Lyon-Turin, ce qui permet de conserver l'engagement de l'Europe. Dois-je rappeler que si nous ne consommons pas les crédits européens pour le canal Seine-Nord Europe, le prochain dossier porté par l'Europe concernera le Danube ?

La situation particulière de l'écotaxe fait que la nécessité de trouver une ressource pérenne pour financer les infrastructures dans la durée est au moins reconnue. Êtes-vous assuré que l'augmentation de 2 centimes du diesel sera affectée à l'AFITF au-delà de 2015, c'est-à-dire de manière pérenne, seule façon d'assurer la programmation des projets définis dans le cadre de la commission Mobilité 21 ?

Votre ambition en matière de TET est-elle bien de créer un produit intermédiaire entre le TER et le TGV, permettant de répondre à une attente très forte de ceux des Français qui n'habitent pas dans des secteurs desservis par le TGV ou qui n'ont pas les moyens financiers de l'emprunter ?

Comme M. Jean-Louis Bricout, je ne peux que souligner l'intérêt que je porte à la réalisation de la RN2.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Au cours d'une rencontre entre le Président de la République et le président du conseil régional du Limousin, la réalisation de la LGV entre Poitiers et Limoges a été évoquée. Je rappelle que la commission Mobilité 21 avait

classé cette opération après 2050. Il ressort de cette réunion importante que ce projet serait relancé très rapidement, l'État devant trouver 500 millions d'euros et RFF 400 millions. Que pouvez-vous nous dire sur le sujet, monsieur le ministre ?

La réponse de Bruxelles sur le plan de relance autoroutier devrait être prochainement connue. Quant au journal *Les Échos*, il titrait ce matin : « Un deuxième plan de relance ». Quelles précisions pouvez-vous nous apporter sur le sujet ? Les concessions, déjà allongées de trois ans, le seraient-elles de nouveau ? J'en serais étonné, compte tenu de la position défavorable du ministre des finances Michel Sapin sur le sujet.

M. le secrétaire d'État. J'apporterai une réponse générale aux questions portant sur le financement de l'AFITF.

Il conviendra de réfléchir à froid aux raisons de l'échec de l'écotaxe et du péage de transit poids lourds. Mme Martine Lignières-Cassou s'est interrogée sur la nature de cette taxe : elle a raison. Dès l'origine, le système ne pouvait qu'engendrer des difficultés, la loi garantissant la répercussion de la taxe des transporteurs sur les chargeurs – une innovation singulière puisque le législateur s'immisçait dans les rapports contractuels, ce qui a provoqué des dérapages regrettables alors que l'objectif initial était largement partagé.

Cet échec est également dû à la méthode retenue : le contrat Ecomouv' impliquait des charges de fonctionnement très importantes, et sans doute aurait-il fallu réfléchir à deux fois avant de confier le prélèvement d'une taxe à une entreprise privée, ce qui constituait une première en France.

Ce projet a engendré incompréhensions et affrontements, y compris lorsque le Gouvernement a décidé de suspendre le péage de transit poids lourds dans sa forme actuelle et de mettre en place un groupe de travail, que je réunirai demain jeudi et dont l'objectif est très clair : trouver une nouvelle formule de financement des infrastructures par les poids lourds. L'objectif initial de l'écotaxe demeure inchangé.

Vous avez évoqué différentes pistes, notamment la création d'une vignette. Aucune proposition ne sera *a priori* exclue du débat qui s'ouvrira demain. Le groupe de travail évoquera aussi les autres questions auxquelles est confronté le secteur des transports, notamment en matière de droit social.

Nos objectifs en matière de pérennisation du financement de l'AFITF sont clairs. Outre la recette en provenance de l'augmentation de 2 centimes sur le litre de gazole assumée par les véhicules légers, les négociations devront déterminer une recette pérenne. Il est hors de question pour le Gouvernement de renoncer à ce principe, qui du reste n'a jamais fait débat, même chez les transporteurs. C'est aux modalités de son application que le Gouvernement a renoncé, en raison du blocage dont elles ont fait l'objet.

Chacun reconnaîtra plus tard que notre décision de suspendre la taxe était la bonne, car elle nous permet de sortir d'un système contesté pour aller vers un système accepté par tous, qui assurera le financement pérenne de l'AFITF. Je ne saurais évidemment vous annoncer les choix qui résulteront de la discussion avec les transporteurs.

M. Philippe Duron a évoqué le projet de loi pour l'activité et l'égalité des chances économiques, qui a fait l'objet d'une communication du ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique devant le conseil des ministres de ce matin. Ce projet contient une

proposition visant à libérer le secteur des autocars, la France accusant un retard en la matière. Les autocars – M. Jean-Jacques Cottel les a également évoqués – sont, pour un grand nombre de nos concitoyens, le seul moyen de transport accessible du point de vue financier. Il faudra veiller à ce que cette libéralisation ne pose pas de problème aux collectivités locales.

La mise en œuvre du dossier de l'autoroute ferroviaire atlantique soulève quelques contestations au plan local, dont il est toujours possible de débattre. Nous attendons l'avis de l'Autorité de la concurrence à la suite de celui, défavorable, de l'ARAF. Ces avis complémentaires pourront faire l'objet, le moment venu, d'un débat sur le modèle – l'objectif, quant à lui, est clair. Le Gouvernement souhaite prendre une décision définitive. Je rappelle que les avis de l'enquête publique et de la Commission européenne sont favorables.

M. Martial Saddier a abordé le contrat Ecomouv' : une phase d'expertise et d'analyse juridique précise a succédé à la suspension du contrat. Les décisions, qui sont liées à la négociation en cours, seront prises assez rapidement. Nous devons évidemment payer le prix d'une éventuelle résiliation du contrat par le Gouvernement. C'est pourquoi celui-ci s'emploie actuellement à le chiffrer. Les chiffres parus dans la presse sont un maximum ; il n'y aura aucune surprise en la matière.

S'agissant du plan de relance autoroutier, la réponse officielle de la Commission européenne sera connue le 29 octobre.

M. Yannick Favennec s'est interrogé sur la pérennisation du financement de l'AFITF. Le Gouvernement souhaite s'engager sur un financement pérenne et consensuel. Tel est mon objectif. Les semaines à venir devraient permettre de préciser le dispositif, qui pourra évidemment évoluer. Les recettes devront couvrir des périodes assez longues, compte tenu de la nature des travaux à réaliser.

L'engagement de l'Europe sur le canal Seine-Nord Europe et le Lyon-Turin est, comme l'a rappelé M. Rémi Pavros, une opportunité qu'il ne faut pas laisser passer. L'Europe a fait un travail très positif en la matière puisque les corridors sont définis et que ces opérations bénéficient d'interlocuteurs et de fonds européens – les critères généralement avancés pour les projets européens permettent d'espérer 40 % de subventions pour ces deux opérations, ce qui rendrait possible leur réalisation, qui est jugée importante pour la construction européenne.

M. Olivier Falorni et Mme Suzanne Tallard se préoccupent de l'autoroute A831. La lettre du Premier ministre date du 1^{er} août ; nous en sommes donc toujours à l'étude des solutions alternatives et du contournement de Marans ainsi que des mesures supplémentaires pour une meilleure insertion dans le milieu. Lorsque cette phase sera terminée, le Gouvernement fera connaître sa position.

Je partage vos interrogations, monsieur Olivier Falorni, sur l'origine des difficultés que rencontrent aujourd'hui les mytiliculteurs. Vous avez rappelé les réponses apportées par le Gouvernement, notamment au titre des cotisations sociales. Mon cabinet recevra les professionnels pour étudier le dossier au fond. La différence entre ce qui est attendu et ce qui sera versé sera, comme toujours, importante mais l'État a déjà consenti un effort de solidarité en direction de cette profession en difficulté. J'ignore s'il pourra aller plus loin. Il reste en tout cas attentif, aux côtés des parlementaires, à la situation de cette profession.

Monsieur Gabriel Serville, vous m'avez interrogé sur le désenclavement intérieur de la Guyane. Le futur contrat de plan État-région prévoit pour la Guyane une intervention à plus de 110 millions d'opérations au total, pour lesquelles l'État interviendra de manière importante. Il s'agira d'améliorer considérablement les conditions de circulation sur la RN1 et la RN2.

S'agissant de l'aérien, j'ai regretté, comme vous, les grèves des personnels de l'avitaillement, mais aussi des pompiers, qui affectent régulièrement les aéroports des Antilles-Guyane. L'État a dû trop souvent avoir recours à la réquisition des agents pour assurer la continuité du service public.

Les dessertes aériennes intérieures à la Guyane sont aujourd'hui organisées par le conseil régional et aidées par l'État *via* une convention d'obligation de service public. Sur les lignes de Cayenne, les aides versées se sont élevées à 5,474 millions d'euros en 2013, dont 1,676 million à la charge de l'État. Je suis tout à fait favorable à votre proposition de poursuivre le travail sur le sujet.

Monsieur Jean-Louis Bricout, vous savez qu'il avait été demandé au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'expertiser la RN2 en vue d'identifier les priorités d'aménagement en Picardie et Nord-Pas-de-Calais. Cette expertise a conclu que les premières priorités en Picardie se situent au sud de l'A26. Les financements prévus au CPER seront cohérents avec cette expertise et concerneront notamment les déviations de Gondreville, de Vaumoise, de Villers-Cotterêts et de Péroy-les-Gombries. Une discussion est en cours sur les choix à effectuer dans le cadre du mandat de négociation.

Le chalutage en eau profonde, sur lequel Mmes Laurence Abeille et Geneviève Gaillard m'ont interrogé, sera abordé au niveau européen au début du mois de novembre. Vous connaissez la procédure et l'état du dossier. Le Parlement européen a pris une décision équilibrée. Le Gouvernement est attentif à la fois à la nécessité de maîtriser ce mode de pêche et aux conséquences économiques des mesures qui pourraient être prises en la matière. Mme Ségolène Royal et moi-même avons effectué une démarche commune auprès de Bruxelles. C'est une question de développement durable et de protection des milieux qui se pose au plan européen. Rien ne serait pire que d'adopter des législations différentes, car il faut, en la matière, éviter toute compétition entre les différents pays.

La position du Gouvernement sur Notre-Dame-des-Landes est claire : il considère, comme l'a déjà souligné le Premier ministre, que la réalisation de ce nouvel aéroport est justifiée mais que les travaux ne sauraient débiter avant que tous les recours aient été jugés – à ce jour cinquante-deux sur plus d'une soixantaine ont été rejetés.

La liaison A75-Brioude devrait bénéficier, dans le CPER, d'un engagement de l'État. Il en sera de même de l'achèvement du contournement du Puy-en-Velay. La réponse de l'État pour la Haute-Loire me paraît à la hauteur des enjeux.

Madame Sylviane Allaux, je ne saurais être en désaccord avec le texte de loi s'agissant de la CMAF, d'autant qu'il n'y a pas d'enjeu en termes d'emplois ou de proximité de service : d'une part, tous les personnels conserveront leur emploi ; d'autre part, il n'existe aucune obligation pour les marins de s'y affilier, et 70 % d'entre eux sont d'ailleurs déjà affiliés à une caisse proche de leur territoire. La décision qui a été prise me paraît la bonne au regard de la rationalisation de la gestion : elle ne saurait donc être remise en cause.

L'exonération du versement transport (VT) relève du PLF pour 2015 : celui-ci ne fait que revenir sur un amendement à la loi de finances rectificative adoptée en juin 2014, qui élargissait le champ de l'exonération du VT à toutes les associations et diminuait, de ce fait, le financement du transport urbain. Il s'agit aujourd'hui de revenir aux dispositions antérieures à juin 2014, qui prévoient d'exonérer les associations reconnues d'utilité publique poursuivant un but non lucratif et dont les activités présentent un caractère social – celui-ci relève d'une jurisprudence précise.

MM. François-Michel Lambert et Jean-Yves Caullet ont évoqué le schéma directeur national de la logistique : j'ai déjà été sensibilisé à cette question et souhaite poursuivre le travail en ce sens.

L'axe Lyon-Turin fait l'objet d'un débat parmi vous : je tiens à rappeler qu'il s'agit d'un très grand projet sur le long terme, dont l'objectif est d'assurer un report modal massif. Il en est de même du canal Seine-Nord Europe. Il est difficile de créer du report modal dans le cadre de petits projets, surtout lorsque les contraintes géographiques sont importantes. Les régions et les pays sont favorables à ce projet. Les résistances du côté italien ont porté non sur le principe de la réalisation mais sur ses conséquences environnementales. Je ne peux que vous rappeler l'engagement du Président de la République et du Gouvernement de présenter un dossier commun avec l'Italie, avant le mois de février, afin d'obtenir un financement européen.

Monsieur François-Michel Lambert, la directive Bussereau prévoyait, après un accident survenu en Haute-Savoie, l'interdiction de rouvrir une ligne comportant des passages à niveau pour des raisons de sécurité. Elle a été adaptée afin de permettre le maintien de certains passages à niveau sous réserve du respect de critères de dangerosité – trafic du train et des voitures, visibilité. Je suis prêt à regarder de nouveau la question si, effectivement, cette directive provoque les difficultés que vous avez évoquées.

Je regarderai de près le problème de la SANEF, évoqué par M. Patrice Carvalho. Si les faits qu'il rapporte le justifient, je pourrai intervenir. Je lui répondrai directement.

S'agissant des sociétés gestionnaires des autoroutes, sujet sur lequel je serai auditionné par la mission d'information, chacun connaît l'avis de l'Autorité de la concurrence et le rapport de la Cour des comptes. Ce débat n'est pas sans effet sur celui du péage de transit poids lourds et du financement des infrastructures. C'est pourquoi le Premier ministre a pris l'initiative de rencontrer les sociétés d'autoroute, invoquant un objectif gagnant-gagnant, qui ne peut reposer que sur l'avis de l'Autorité de la concurrence et le rapport de la Cour des comptes. Je ne saurais vous donner une réponse plus précise ce soir, les négociations étant en cours.

S'agissant des conclusions de la commission Mobilité 21 évoquées par M. Michel Heinrich, je le répète, le Gouvernement souhaite trouver des ressources pérennes pour les mettre en œuvre.

Madame Chantal Berthelot, vous m'avez interrogé sur les radars maritimes : un préfet a été nommé sur le sujet pour les Antilles. Le périmètre de son action pourra être utilement étendu à la Guyane. Il existe, du reste, un programme de renforcement de la VHF en Guyane structurant pour la navigation maritime dans ces zones. Toutefois, les questions évoquées étant interministérielles, le secrétariat général à la mer en assurera évidemment la coordination – il prouvera ainsi son utilité.

Je connais, par ailleurs, votre investissement dans la gestion du trait de côte, qui n'est pas sans poser des questions d'ordre structurel. L'engagement de cette démarche permet d'en mesurer l'enjeu : elle concerne l'ensemble des Français.

Le mandat de négociation relatif aux infrastructures routières en Guyane prévoit un total d'investissement de plus de 100 millions d'euros, avec des opérations sur la RN1 et la RN2. Il prévoit également la construction de nouveaux ponts pour plusieurs dizaines de millions d'euros. La négociation est en cours.

Madame Suzanne Tallard, le dossier du parc naturel marin sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis charentais est régulièrement suivi par Mme Ségolène Royal, qui a rencontré les acteurs. C'est un espace d'une grande importance pour la préservation des dernières populations d'esturgeons en Europe notamment. L'objectif est de contribuer à apporter des solutions aux enjeux de l'économie conchylicole actuellement en grande difficulté. S'agissant de la gouvernance du parc, il est envisagé de créer au sein du conseil de gestion des comités géographiques, qui pourront être autant d'enceintes de dialogue et de travail ainsi que, le cas échéant, de prise de décisions. Les services de l'État établissent actuellement les modalités de consultation des collectivités et des parties prenantes de manière coordonnée entre les différents départements concernés. La signature du décret de création du parc pourrait ensuite être rapide.

Monsieur Jacques Alain Bénisti, vous avez anticipé le débat budgétaire. Il existe, c'est vrai, un effet de ciseau entre la demande d'insonorisation et les ressources disponibles. La première a brutalement augmenté du fait de l'annonce par le gouvernement précédent d'un financement à 100 % limité à deux ans – annonce qui a mobilisé les riverains –, tandis que les secondes ont été réduites sur certains aéroports.

Comme vous l'avez noté, il convient de baisser la TNSA de certains aéroports pour augmenter celle des aéroports parisiens où les besoins sont élevés. J'ai proposé au Premier ministre de procéder à ces ajustements, y compris avec un taux zéro pour Strasbourg. Ces dispositions seront inscrites dans le PLFR pour 2015. Je prendrai les arrêtés d'application dès qu'elles auront été adoptées. Il convient d'améliorer le système, qui fonctionne actuellement comme un guichet, mais dans lequel le montant de la recette liée au trafic aérien est indépendant des flux de demandes. C'est pourquoi nous ferons une circulaire visant à établir des priorités et à en programmer les dépenses en concertation avec les commissions consultatives locales. La solution la plus efficace pour résorber les files d'attente serait d'obtenir une avance sur les ressources futures de la TNSA. Cette possibilité existe déjà dans la loi pour les collectivités locales qui le souhaitent. Nous réfléchissons à élargir cette possibilité aux exploitants d'aéroport.

L'Agence des participations de l'État (APE), qui gère l'appel d'offres, est très attentive à l'ouverture du capital de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. La société Airbus ne l'est pas moins ; elle est en relation régulière avec mes services. Les conséquences de la décision doivent être maîtrisées, les acteurs y veillent sur le terrain.

La compétitivité du transport aérien fait partie de la mission qui a été confiée à M. Bruno Le Roux. La situation des compagnies est difficile, tous les acteurs de l'aérien doivent en être conscients. Nous devons garantir la compétitivité des compagnies confrontées au développement des vols à bas coût et aux initiatives prises par des compagnies du Moyen-Orient. C'est dans cet esprit que je mènerai mon action en la matière.

Monsieur Yves Albarello, je vous répondrai par écrit sur la question très précise que vous avez posée à propos de l'accueil des déblais des tunnels.

S'agissant du Grand Paris Express et des questions d'attractivité, de nombreux projets sont déjà en cours de réalisation à Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle. Vous avez envisagé, à juste titre, une modification législative sur le tréfonds : une disposition inscrite dans la loi relative à la transition énergétique permettra de prendre une ordonnance visant à accélérer les travaux.

Le Premier ministre s'est exprimé sur la SNCM. Le débat aura lieu dans les prochains jours. Il devra tenir compte de l'histoire de la compagnie et de sa situation financière et juridique. Dans cette affaire, personne ne pourra s'affranchir ni des contraintes financières ni des contraintes européennes qui pèsent sur nous et qui sont considérables. Il conviendra de se montrer à la fois respectueux des décisions prises par les actionnaires et attentif aux situations humaines. Ce dossier d'une très grande complexité doit entrer dans une phase de décision.

M. Laurent Furst m'a interrogé sur la dimension européenne de l'écotaxe : puisse-t-il être entendu ! Je joins ma voix à la sienne. Malheureusement, nous ne sommes pas dans l'Europe telle que nous la rêvons, sinon nos concitoyens y croiraient davantage.

Une réponse a été apportée lors des questions au Gouvernement sur l'aéroport Bâle-Mulhouse.

Monsieur Rémi Pauvros, s'agissant des TET, je vous confirme la prolongation de la convention et la création d'une mission.

Madame Françoise Dubois, je ne saurais apporter la réponse à votre question avant la tenue de la réunion, demain, avec les transporteurs. Le relevé des conclusions que Mme Ségolène Royal et les transporteurs ont signé, prend acte, non seulement de la suspension de la taxe de transit poids lourds, mais également du fait que le groupe de travail se penchera sur les problèmes de la profession et sur sa participation au financement des infrastructures. Tel est le cahier des charges du groupe de travail.

Mme Françoise Dubois. Voilà six mois que notre mission d'information a rendu son rapport.

M. le secrétaire d'État. Votre mission a si bien travaillé que son rapport a influencé les orientations du Gouvernement.

De nombreux aménagements à la RN12 ont été inscrits dans le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) et seront repris dans le CPER 2015-2020. Une étude est engagée pour préciser le parti pris d'aménagement sur ce futur axe.

J'ai pris note de votre demande relative à l'électrification de la ligne Caen-Tours. Toutefois, les priorités sur les lignes structurantes sont à définir : c'est pourquoi je ne voudrais pas vous donner un espoir déraisonnable.

Monsieur le président, vous m'avez interrogé sur la ligne Poitiers-Limoges : bien que le projet ait été classé en seconde priorité par la commission Mobilité 21 et compte tenu de la réserve exprimée par la commission d'enquête, les études, les procédures et les réflexions autour du mode de réalisation et du financement du projet LGV Poitiers-Limoges doivent se

poursuivre. Le mandat qui sera transmis au préfet de région du Limousin comprendra une ligne permettant de financer ces études. Telle est la seule réponse que je peux vous faire sur le sujet.

L'idée d'un deuxième plan de relance s'inscrit dans la négociation, souhaitée par le Premier ministre, avec les sociétés concessionnaires. Nous aurons la réponse de la Commission européenne le 29 octobre prochain sur le premier plan de relance. Les décisions de l'État en la matière dépendront des négociations actuelles, qui doivent reposer sur le rapport de la Cour des comptes, l'avis de l'Autorité de la concurrence et les conclusions, à venir, de votre mission d'information.

Monsieur le président Jean-Paul Chanteguet. Merci, monsieur le ministre, pour ce long échange de qualité, qui témoigne de l'importance que nous attachons, les uns et les autres, à votre ministère.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 15 octobre 2014 à 16 h 30

Présents. - Mme Laurence Abeille, Mme Sylviane Alaux, M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, M. Jacques Alain Bénisti, Mme Chantal Berthelot, M. Philippe Bies, M. Jean-Louis Bricout, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. François-Michel Lambert, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Rémi Pauvros, Mme Barbara Romagnan, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Vincent Burroni, M. Christian Jacob, M. Philippe Martin, M. Yves Nicolin, M. Bertrand Pancher, M. Napole Polutélé, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary

Assistait également à la réunion. - Mme Annick Le Loch