

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X 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

– Réunion conjointe avec la commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag sur les projets frontaliers dans le domaine des transports visés par le Traité d'Aix-la-Chapelle, le Pacte vert pour l'Europe et les stratégies pour l'hydrogène..... 2

Mercredi 27 janvier 2021
Séance de 14 heures

Compte rendu n° 32

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
*Présidente, et de
M. Cem Özdemir,
*Président de la
commission des
transports et des
infrastructures
numériques du
Bundestag****



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a tenu une réunion conjointe avec la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag sur les projets frontaliers dans le domaine des transports visés par le Traité d'Aix-la-Chapelle, le Pacte vert pour l'Europe et les stratégies pour l'hydrogène.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président de la commission, mes chers collègues du Bundestag, mes chers collègues, je me félicite que nous nous retrouvions pour tenir cette réunion de la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag et de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale. Elle fait suite à une précédente réunion conjointe qui s'était tenue le 23 octobre 2019. Poursuivant notre coopération, elle s'inscrit pleinement dans le dialogue de nos deux assemblées, concrétisé par ailleurs par l'Assemblée parlementaire franco-allemande.

Nous entendrons alternativement un orateur par groupe du Bundestag, puis de l'Assemblée nationale. Des questions ou interventions supplémentaires prolongeront ensuite les échanges. Afin de rendre ceux-ci le plus vivants possibles, je vous invite, mes chers collègues, à ne pas hésiter à répondre aux questions de nos homologues allemands au fil de vos interventions.

J'en viens au fond de notre réunion. Nos deux commissions partagent de nombreux sujets d'intérêt commun. Lors de notre précédente rencontre, nous avons évoqué la transition vers des mobilités durables et plus respectueuses de l'environnement. Elles représentent un enjeu majeur pour nos deux pays et, au-delà, pour l'Union européenne. Sur la suggestion de nos collègues du Bundestag, nous aborderons aujourd'hui les projets transfrontaliers dans le domaine des transports visés par le traité d'Aix-la-Chapelle, le Pacte vert pour l'Europe et les stratégies pour l'hydrogène. Autant de vastes sujets, qui s'avèrent structurants pour l'Allemagne comme pour la France.

Concernant les projets transfrontaliers en matière de transports, je rappelle qu'il s'agit notamment d'agir sur les liaisons ferroviaires, qui influent sur la mobilité des populations et l'attractivité des territoires, ainsi que de peser sur leur transition écologique, en privilégiant des modes peu émetteurs de CO₂. Cette transition apparaît déterminante dans notre lutte commune contre le dérèglement climatique.

À titre d'illustration, j'évoquerai les liaisons entre Colmar et Fribourg-en-Brigau, entre Strasbourg et l'aéroport de Francfort, entre Strasbourg et le Palatinat, ou encore celle entre Sarrebruck et Paris.

En la matière, j'espère que nos échanges permettront d'identifier les freins éventuels et que nous contribuerons par notre réflexion collective à obtenir que ces projets progressent.

Le sujet du Pacte vert européen ne manque pas d'étendue. Il a trait à nos ambitions climatiques à l'échelle du continent. L'Allemagne et la France appartiennent à la catégorie des États qui militent en faveur d'objectifs climatiques ambitieux. En France, nous avons d'ores et déjà adopté plusieurs dispositions législatives qui traduisent notre intention de décarboner l'économie. Je pense par exemple à la fermeture programmée des centrales à charbon à l'échéance de 2022 ou au dessein de mettre un terme à la vente de véhicules neufs thermiques à l'horizon 2040.

Au plan européen, les débats conduisent à renforcer les objectifs d'ordre climatique. La volonté tend désormais à porter la réduction des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à leur niveau de 1990, de 40 % à au moins 55 % d'ici à 2030. Nous devons donc engager une véritable transformation de nos économies. Elle nécessite que nous coordonnions nos efforts.

Je souhaite que nos échanges nous amènent à partager nos expériences respectives. Celles de l'Allemagne nous intéressent évidemment au premier chef ; vos éclairages, mes chers collègues, nous seront des plus précieux.

S'agissant de la France, je me dois de vous faire part de notre expérience récente de mise en place d'une Convention citoyenne pour le climat. Véritable exercice de démocratie participative, elle s'inscrivait parfaitement dans la philosophie du Pacte vert. Composée de 150 citoyens tirés au sort, elle a abouti à l'élaboration d'un même nombre de propositions, dans un esprit de justice sociale. Ces dernières visent à réduire de 40 % nos émissions de gaz à effet de serre avant 2030.

Cette instance a livré ses propositions à l'été 2020. Notre Parlement en débatera prochainement. Elles touchent à tous les domaines : les transports, évidemment, mais encore l'agriculture, l'alimentation, la consommation en général et l'économie circulaire, l'énergie ou encore le logement, avec la rénovation thermique des bâtiments. Nul doute que le débat s'avérera des plus féconds.

Il nous importe que la mise en œuvre du Pacte vert européen embrasse tous les secteurs, afin d'engager une transformation globale, transversale. Elle doit de plus susciter l'adhésion des citoyens. L'acceptabilité des mesures se révèle en effet l'une des conditions de leur efficacité.

Notre troisième sujet, celui de l'hydrogène, apparaît à l'évidence en France comme un secteur d'avenir pour la décarbonation de notre économie, spécialement des transports ou des sites industriels, lorsqu'il est produit à partir d'une électricité d'origine renouvelable. Pour sa part, l'Allemagne s'avère fort avancée dans ce domaine. Elle a été la première au monde à mettre en service un train à hydrogène. Nous avons tout à gagner à collaborer. Sous cet angle, nous nous félicitons de la stratégie de coopération renforcée que nos gouvernements ont annoncée, en vue de financer des projets communs. L'appui de l'Union européenne sera également décisif.

Vous le comprenez, je me réjouis des échanges que nous ouvrons sur ces sujets. Sans doute contribueront-ils à ce que nous progressions dans la voie d'une transition écologique coordonnée au service de nos territoires. Monsieur le président, je vous cède la parole.

M. Cem Özdemir, président de la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Madame, chère présidente, chers collègues de l'Assemblée nationale et du Bundestag, je tiens tout d'abord à dire que je suis extrêmement heureux de pouvoir participer à cette réunion commune. En dépit de la période de pandémie que nous vivons, nous parvenons à débattre ensemble. Je vous en remercie et j'adresse tous mes vœux à la République française. J'espère que nous vaincrons bientôt, les uns et les autres, cette pandémie.

Comme vous l'avez souligné, nous nous sommes déjà réunis à l'automne 2019. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de reconduire et d'approfondir le dialogue entre nos

commissions. Vous avez déjà cité plusieurs des projets qui nous intéressent. Ce sont notamment des projets transfrontaliers d'envergure.

Le Bundestag se saisira à brève échéance des conclusions de l'Assemblée parlementaire franco-allemande et du tracé ferroviaire entre Paris et Berlin. Le Président du Bundestag nous a transmis ce dossier, afin que nous organisions des consultations. En séance plénière, le Bundestag formulera ses recommandations.

La réalisation d'une liaison ferroviaire entre nos deux capitales prend beaucoup de sens, et pas seulement du point de vue de la politique des transports. Un message très important s'y rattache. Ainsi que vous le relevez, chère collègue, elle a valeur de symbole dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Enfin, n'oublions pas que c'est à Paris que s'est tenue, en 2015, la conférence sur les changements climatiques, dite COP21.

Nous ne disposons que d'une heure pour échanger. Je laisse donc sans plus tarder la parole aux députés qui souhaitent s'exprimer.

M. Michael Donth, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Avant toute chose, merci beaucoup pour l'organisation de cet échange. Il revêt une dimension plus que symbolique. Nous sommes en effet le 27 janvier, date qui correspond à la journée internationale de commémoration des victimes du nazisme. Il montre l'importance de travailler de concert en Europe, dans la liberté et la paix.

En matière de transports, la France et l'Allemagne forment un couple de partenaires solides en Europe. Nos deux pays ont engagé de nombreux projets de coopération. Nous entendons à présent accélérer la mise en place de liaisons moins néfastes pour l'environnement, entre nos métropoles. À ce titre, je me réjouis de la décision que l'Assemblée parlementaire franco-allemande a adoptée, qui consiste à activer celle de la ligne qui reliera Paris à Berlin. L'axe Paris-Berlin constitue un projet phare de notre coopération. J'estime qu'il nous faut sans délai le traduire concrètement et amorcer un processus de planification.

Comme vous le savez, l'Allemagne a exercé la présidence du Conseil européen au deuxième semestre 2020. À cette occasion, je crois que nous sommes parvenus à poser des jalons. Je citerai notamment, pour le transport ferroviaire, le projet TEE2.0 (Réseau Trans-Europ-Express 2.0), le rétablissement des trains de nuit, le fret ou l'automatisation des transmissions numériques.

L'an passé, nous avons adopté plusieurs lois qui prévoient de hâter, sur le plan administratif, la réalisation de projets susceptibles de contribuer à la lutte contre le changement climatique. Je pense en particulier aux aspects d'aiguillage, de signalisation ETCS (*European Train Control System*, système européen de contrôle des trains), ainsi qu'au système de réservation unifié.

M. Christophe Arend, coprésident du Bureau de l'Assemblée parlementaire franco-allemande, député de l'Assemblée nationale. Je relève avec satisfaction que l'une des missions essentielles de l'Assemblée parlementaire franco-allemande, celle qui consiste à rapprocher le travail de nos deux chambres, trouve à s'exprimer avec le plus d'intensité au

sein de la commission à laquelle j'appartiens. Vous savez combien je m'implique sur tous les thèmes que notre présidente a évoqués.

La dernière résolution de l'Assemblée parlementaire franco-allemande du 22 septembre 2020, relative à la liaison Paris-Berlin en cinq heures, ne manque pas d'importance avec l'ouverture, le 1^{er} janvier 2021, de l'Année européenne du rail. Je puis vous assurer que les Présidents de nos deux assemblées, MM. Wolfgang Schäuble et Richard Ferrand, en ont bien reçu le message et qu'ils pèseront de toute leur influence dans cette affaire.

Je vous souhaite de riches discussions. Elles porteront, j'en suis convaincu, bien au-delà des seuls aspects de transport ferroviaire, pour aborder des thématiques telles que les mobilités alternatives liées à l'utilisation de l'hydrogène, ou le trafic nord-sud en Europe.

M. Vincent Thiébaud, député de l'Assemblée nationale. Au nom de l'ensemble des députés du groupe La République en Marche, permettez-moi de vous faire part de nos meilleurs vœux pour la nouvelle année.

Sur les questions de mobilité, je souhaite insister sur le fait que les lignes ferroviaires transfrontalières constituent l'axe essentiel d'amélioration des relations franco-allemandes. Nous avons, en France, identifié un certain nombre de lignes qui requièrent notre attention. Elles relient notamment la région Grand Est, et plus particulièrement sa partie alsacienne, avec le Bade-Wurtemberg, le Palatinat et la Sarre.

À ce jour, notre problématique se rapporte à l'introduction d'un ordre de marche, avec une planification précise. La difficulté semble tenir à l'organisation de nos deux pays. La répartition des compétences n'y est pas la même. Il nous faut vraisemblablement approfondir cette question. L'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle promeut les entités transfrontalières des eurodistricts. La France leur a déjà conféré des compétences. Elles pourraient prendre en charge les transports et mener, en la matière, des projets transversaux.

M. Dirk Spaniel, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Les transports revêtent en effet une importance majeure. Plusieurs questions me viennent à l'esprit.

J'aimerais savoir ce qu'il en est exactement de la neutralité climatique de certaines liaisons ferroviaires, pour des distances inférieures à 500 km. Comment les articuler avec les lignes aériennes de courte durée ? Il me semble qu'un horizon a été fixé à 2030. Le point de vue français m'intéresse.

L'Allemagne développe une stratégie spécifique sur l'hydrogène. Côté français, que prévoyez-vous en termes de stratégie et d'infrastructures ? Réfléchissez-vous concrètement à la mise en place d'un réseau de « pipelines » ?

Je m'intéresserai ensuite à la pandémie qui sévit. En Allemagne, nous avons adopté différentes règles sanitaires. Nous avons beaucoup évoqué la vaccination. Que pense la France du passeport vaccinal ? Envisagez-vous de l'adopter vous-mêmes ou de l'accepter ?

M. Jean-Marie Sermier, député de l'Assemblée nationale. Le Pacte vert atteste du niveau d'ambition élevé de l'Union européenne. Sa stratégie entend réduire nos rejets dans l'environnement sans renoncer pour autant à la vitalité de nos économies. À l'évidence, une telle stratégie s'engage dans la bonne voie. Des mesures concrètes sont avancées, un

calendrier concerne les propositions à venir. Cette stratégie privilégie une approche globale qui inclut l'ensemble des politiques environnementales.

Le poids des annonces de la Commission européenne et l'efficacité des mesures du Pacte vert dépendront largement de l'accord qui reste à trouver entre les dirigeants des États membres sur le montant du prochain cycle budgétaire de 2021.

Les députés Les Républicains, en lien avec leurs collègues du Parti populaire européen (PPE), dont Mme Agnès Evren, membre de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) du Parlement européen, plaident pour une Europe durable, c'est-à-dire en faveur d'une Europe qui s'engage dans une transition verte tout en maintenant une compétitivité à long terme.

Ce niveau d'ambition élevé suppose que l'Union européenne s'engage pour les décennies à venir. Les députés Les Républicains entendent soutenir des propositions concrètes et réalistes, susceptibles de susciter l'adhésion des citoyens européens. Ils réaffirment que ces propositions ne sauraient se traduire par de nouvelles taxes à la charge des entreprises, ni des citoyens européens.

Avec l'Union européenne, nous encourageons la neutralité carbone d'ici à 2050, avec un objectif intermédiaire à 55 %. Nous promovons la prompte mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Nous défendons la liberté de choix du bouquet, ou « mix », énergétique, ainsi que la neutralité absolue de la Commission européenne sur le sujet du nucléaire. Nous voulons investir dans la recherche et le développement de la filière hydrogène, tout en gardant le recul nécessaire à l'endroit d'une énergie encore insuffisamment utilisée pour que nous soyons sûrs de son succès.

Mme Kirsten Lüthmann, députée du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je me souviens avec plaisir de notre réunion de l'automne 2019. Nous avons partagé nos expériences respectives et constaté que l'Assemblée nationale et le Bundestag pouvaient donner l'exemple dans plusieurs domaines.

L'article 16 du traité d'Aix-la-Chapelle traite notamment de l'amélioration de la mobilité transfrontalière. L'Assemblée parlementaire franco-allemande a adopté une résolution sur la création d'une liaison ferroviaire entre Paris et Berlin. Il s'agit d'avancées réelles.

Cependant, je crois qu'il nous faut désormais aller plus avant. Je m'interroge : dans nos pays, quels sont les obstacles qui freinent la mise en œuvre de l'article 16 précité ? Tiennent-ils au prix des trajets, aux différences de technologies, au financement des tronçons, à des problèmes de réservation dans un pays ou dans un autre ? Relèvent-ils plutôt du financement même des lignes à grande vitesse ?

Je souhaite que nous identifions ces obstacles, afin de nous adresser ensuite à l'Assemblée parlementaire franco-allemande, en la saisissant d'avancées concrètes. Sur cette base, nos parlements œuvreront à la suppression des obstacles à la mobilité transfrontalière entre nos deux pays.

D'autre part, quels sont les projets communs que nous portons en faveur de la mobilité de demain ? Tant l'Assemblée nationale que le Bundestag aspirent à de nouvelles formes de mobilité. Celles-ci doivent répondre aux besoins des usagers ainsi qu'aux exigences

de l'écologie, et trouver leur mode de financement. Pour parvenir à la décarbonation, il serait pertinent que l'Allemagne et la France mettent en commun leurs ressources. Je pense ici à la production de batteries ou à la production d'hydrogène. Des plans nationaux existent déjà, mais si nous coopérons, nous parviendrons à plus d'efficacité, sous le double point de vue écologique et économique.

Peut-être pourrions-nous en ce sens constituer un groupe de travail ?

Mme Chantal Jourdan, députée de l'Assemblée nationale. Au-delà de ses conséquences désastreuses, la crise sanitaire a permis de fixer l'attention sur certains sujets. Parmi eux figurent le dérèglement climatique et l'engagement dans le développement durable.

Au niveau européen, le Pacte vert marque cet engagement. En France et en Allemagne, il se traduit par des plans de relance qui consacrent plusieurs milliards d'euros à l'écologie.

Je centrerai mon propos sur la question de l'hydrogène. Nous savons qu'il existe deux types d'hydrogène, en fonction de la ressource énergétique mobilisée. Il en résulte que l'hydrogène dit « vert » n'est pas nécessairement décarboné.

Dans la mesure où le bouquet énergétique français privilégie fortement le nucléaire, la capacité de la France à produire un hydrogène vert demeure une perspective lointaine. Cette situation explique la volonté de miser sur la notion de décarbonation.

Au contraire, la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique allemand justifie une volonté d'insister, outre-Rhin, sur le caractère véritablement écologique de l'hydrogène.

Une divergence de vues entre la France et l'Allemagne prévaut donc sur la question de l'hydrogène. Elle se manifeste au plan européen, où les débats concernent la qualification même de la ressource.

L'objectif consiste à développer une technique réellement verte, ne dépendant pas du nucléaire. J'aimerais savoir comment s'organise le développement de l'hydrogène vert en Allemagne.

M. Oliver Luksic, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je m'intéresserai aux questions transfrontalières. En Europe, la conjonction de la liberté de circulation et de l'absence de concertation entre nos gouvernements montre qu'il devient indispensable d'intensifier nos échanges.

Nos visées, certes, ne manquent pas d'être ambitieuses, spécialement pour les infrastructures ferroviaires de longues distances. Il s'agit cependant de nous assurer qu'elles s'assortissent de mesures concrètes. La ligne à grande vitesse Francfort-Paris par Sarrebruck ne s'est par exemple toujours pas matérialisée.

Des réalisations et des projets s'avèrent assurément positifs. Ils concernent notamment la navigation fluviale sur la Moselle ou les véhicules sans conducteur.

S'agissant de l'hydrogène, dont ma collègue vient de parler, je partage son analyse. Différents types d'hydrogènes sont disponibles. Je crois de nouveau qu'il nous appartient de mener à leur terme les projets qui ont cours. Celui baptisé « mosaHYc », pour « Moselle Sarre

hydrogène conversion », offre l'exemple d'un projet transfrontalier de qualité sur lequel nous pourrions travailler conjointement.

D'autres applications en matière de mobilité mériteraient que nous les creusions et développions ensemble.

M. Bertrand Pancher, député de l'Assemblée nationale. Je défends tout à l'heure, dans l'hémicycle, la position du groupe Libertés et Territoires sur la proposition de résolution relative à l'approfondissement du suivi de l'exécution des projets franco-allemands consécutifs au traité d'Aix-la-Chapelle. Nous y sommes évidemment favorables sans réserve.

Mes questions porteront sur trois points.

Pour parvenir à atteindre les objectifs du Pacte vert européen, particulièrement dans le domaine des transports et des nouvelles infrastructures, il nous faut y consacrer des financements constants. Voulez-vous nous rappeler comment, et avec quels moyens, fonctionne en Allemagne votre agence de financement des infrastructures de transport ? L'année dernière, vous annonciez 62 milliards d'euros d'investissement d'ici à 2030 en vue de rénover le rail. Pensez-vous que vous serez à ce rendez-vous ?

L'Allemagne vient de doubler le montant de sa taxe carbone. Comment en avez-vous obtenu l'acceptation quand nous-mêmes, en France, ne parvenons pas à progresser sur ce terrain ? Quel lien établissez-vous entre cette taxe et les mécanismes européens de quotas sur les émissions de carbone ? Je rappelle que pour l'heure, le transport échappe à ces quotas.

Enfin, la crise modifie en profondeur nos modes de déplacement. Le télétravail s'impose, le travail local se renforce. La crise encourage un report vers la voiture individuelle. Quelle vision les parlementaires allemands se forgent-ils afin de mener de nouvelles stratégies en matière de transports en commun ?

M. Cem Özdemir, président de la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Madame la présidente, votre collègue vient de poser des questions tout à fait concrètes. Nous essaierons d'y répondre. Dans un premier temps, j'invite les représentants des différents groupes parlementaires à continuer de s'exprimer.

M. Thomas Lutze, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je reviens sur les propos de mon collègue, M. Oliver Luksic. De part et d'autre, il importe que nous nous attachions à la mise en œuvre effective des projets relatifs au rail définis lors du sommet franco-allemand de La Rochelle de 1992. Nous sommes cinq députés de la Sarre à participer à la présente réunion. Vous mesurez combien la liaison ferroviaire avec la France nous tient à cœur.

Au milieu des années 1990, nous avons inauguré la ligne de chemin de fer Saarbahn. Voici deux ou trois semaines, nous avons appris que les autorités françaises entendaient imposer de nouvelles redevances pour son utilisation. À nos yeux, la difficulté tient à ce que ces autorités en réclament la perception de manière rétroactive sur deux années.

Si nous voulons vraiment favoriser des projets ferroviaires transfrontaliers, nous devons nous montrer vigilants. Des problèmes de redevances ou de péages auront tôt fait de les contrarier. Si les lignes que nous évoquons sont majoritairement empruntées par des travailleurs frontaliers, elles recèlent un potentiel plus vaste. Augmenter une redevance ne

s'avère sans doute pas la meilleure façon de procéder. J'apprécierais que vous en référeriez à ceux de vos collègues qui, au sein de l'Assemblée nationale, se chargent de ces questions. Peut-être seront-ils en mesure d'intervenir ou, du moins, pourrions-nous évoquer cette difficulté avec eux ?

Nous concevons qu'il devienne nécessaire de répercuter une éventuelle augmentation des coûts d'exploitation ; mais du moins souhaiterions-nous qu'elle ne prenne aucun caractère rétroactif.

M. Michel Delpon, député de l'Assemblée nationale. J'entretiens des relations avec les acteurs du port de Bordeaux. Ils recourront bientôt à l'hydrogène. Nous voudrions créer un jumelage avec la ville de Hambourg, à la pointe dans l'emploi de cette énergie, en particulier avec l'éolien en mer.

Par ailleurs, un projet de coopération franco-allemande, voire multinationale, porterait opportunément sur la création d'un technocentre d'aéronefs court-courriers hybrides. Ceux-ci comportent un système de propulsion qui combine l'utilisation de la combustion et de l'électricité. À terme, ils pourraient fonctionner à l'hydrogène. Certains se fabriquent déjà. En Nouvelle-Aquitaine par exemple, la société Voltaéro conçoit ce type d'appareils. Il nous semble possible de progresser plus promptement dans cette direction en nous appuyant sur le projet important d'intérêt européen commun (PIIEC/IPCEI) relatif à l'hydrogène vert.

M. Markus Tressel, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) La réunion de ce jour nous permet d'aborder des thèmes fondamentaux. Nous avons évoqué la liaison de longue distance entre Paris et Berlin. La ville de Sarrebruck doit évidemment lui être associée. Ce point nous paraît essentiel.

Pour reprendre les propos de mon collègue, M. Thomas Lutze, je considère que la question de la mobilité transfrontalière s'avère extrêmement importante. Elle nous préoccupe. Je ne pense pas seulement à la Sarre. Nombre de régions frontalières nécessitent que nous y améliorions les transports, afin de permettre à leurs travailleurs de passer plus aisément d'un pays à l'autre. Je partage l'idée selon laquelle il nous faut nous montrer plus clairs dans nos intentions en matière de mobilité transfrontalière et de logistique. La crise sanitaire actuelle ne manque pas d'affecter ces domaines. Lever les obstacles suppose que nous coopérons davantage.

S'agissant du trafic aérien, il convient de relever que nous disposons de plusieurs aéroports régionaux. De nouveau, il nous incombera de réfléchir sur les conséquences de la pandémie. Ne serait-il pas envisageable que nous regroupions nos offres, que nous les intégrions les unes aux autres, enfin, là encore, que nous améliorions notre concertation au service de la lutte contre le réchauffement climatique ? Évitions les redondances structurelles.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je tâcherai de répondre aux questions qui concernent les solutions de remplacement au transport aérien pour les lignes de faible distance, compte tenu des enjeux de transition écologique.

Sur ce sujet, l'Assemblée nationale examinera dans quelques semaines le projet de loi qui donne suite aux propositions de la Convention citoyenne pour le climat que j'évoquais dans mon introduction. Parmi les 66 articles que le projet comporte, des dispositions traitent des petites lignes aériennes. L'idée consisterait à les supprimer à terme, lorsque des liaisons

par train à grande vitesse existent. Nous nous orienterions alors vers le choix de mobilités durables, moins carbonées.

Par ailleurs, sans prétendre me prononcer en son nom, respectant le principe de la séparation des pouvoirs, je dirai qu'il me semble que le Gouvernement français ne s'oppose pas au principe d'un passeport vaccinal. Il paraît cependant travailler d'abord à la définition d'une position européenne commune, conforme à la vraie politique de santé que la pandémie a fait émerger sur notre continent. Ici, nous pouvons nous féliciter d'avoir su garder nos frontières ouvertes au sein de l'Espace européen. S'il devait voir le jour, un passeport vaccinal prendrait d'autant plus de sens qu'il revêtirait une dimension européenne.

M. Vincent Thiébaud, député de l'Assemblée nationale. Sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Berlin, nous sommes, côté français, quasiment prêts. Notre propre ligne à grande vitesse dessert Strasbourg. L'amélioration de la ligne incombe surtout à la partie allemande.

Les lignes transfrontalières avec la Sarre, le Bade-Wurtemberg ou le Palatinat, le plus souvent, existent déjà. Elles nécessitent simplement que nous les remettions en état. Néanmoins, dans ce but, il est indispensable que les différents acteurs en présence se reconnaissent et se comprennent. Un problème se pose de compréhension mutuelle de nos organisations respectives. En France, les régions et l'État interviennent conjointement. En Allemagne, il s'agit plutôt des *Länder*. Pour organiser ce type de mobilités transfrontalières quotidiennes, la plupart du temps non moins importantes que celles qui se développent entre les principales métropoles, l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle permet de recourir à la création de groupements européens de coopération transfrontalière (GECT). Ainsi, nous disposons d'outils ; il nous reste à nous les approprier.

Mme Kirsten Lüthmann, députée du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je voudrais répondre à la question du financement en Allemagne des projets transfrontaliers.

Ces dernières années, le budget fédéral alloue environ 15 milliards d'euros au financement des infrastructures de transport routières, ferroviaires et fluviales. Entre les trois catégories, ce montant se répartit de la manière suivante : respectivement 50, 40 et 10 %.

Une difficulté de taille tient à la concomitance en Europe de fiscalités différentes. C'est par exemple le cas avec la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Tantôt un principe de compensation entre la TVA et l'impôt sur le revenu intervient, tantôt non. Certains États appliquent une taxe sur le carburant, d'autres pas. Les logiques diffèrent.

Quand la France a opté pour une approche différente, l'Allemagne associe la réalisation des objectifs de protection du climat à la taxe carbone. Celle-ci influe sur la mobilité et s'avère susceptible d'emporter des conséquences négatives sur les échanges transfrontaliers avec la France.

Il serait préférable qu'en Europe les systèmes fiscaux s'harmonisent mieux. Il ne s'agit évidemment pas de déterminer des montants d'application uniformes, mais d'homogénéiser la nature et les modalités des taxes en vigueur.

Quant au projet allemand en faveur de la mobilité de demain, je ne puis vous répondre. Chacun entretient encore sa propre vision. La mienne ne correspond pas nécessairement à celle de tous mes collègues.

Je réitère ici ma proposition de fonder un groupe de travail destiné à nous entendre sur le plus petit dénominateur commun à proposer à nos parlements.

En dernier lieu, je précise que l'Allemagne mettra en service en 2023 des taxis aériens purement électriques.

M. Markus Uhl, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Comme d'autres intervenants de ce jour, je suis originaire de Sarre. À la suite de plusieurs de mes collègues, je reviendrai sur le trafic transfrontalier et le tronçon Paris-Berlin. Vous savez combien ce projet apparaît déterminant pour notre région.

Lorsque je prends le train à Sarrebruck, une heure cinquante plus tard, j'arrive à Paris. En revanche, sept heures, voire davantage, me sont nécessaires pour rejoindre Berlin. Ce constat illustre les défis que nous avons à relever en Allemagne. D'autres cas de figure se présentent, d'autres liaisons mériteraient que nous les améliorions. Je pense notamment aux lignes de Sarrebruck à Baudrecourt en France, ou de Fribourg-en-Brigau à Colmar. J'ai encore à l'esprit des initiatives qui concernent la région Saar-Lor-Lux et qui gagneraient à ce que nous les développions. Il nous faut agir.

Nous préparons une étude de faisabilité, afin de comprendre comment obtenir l'avancement de projets dans notre pays. Nous lui dédions un financement d'un million d'euros.

Enfin, ne négligeons pas le petit trafic transfrontalier qui s'opère par voies cyclables ou par la route entre nos régions. Ces liaisons ne manquent pas non plus d'importance. Elles rapprochent les populations de part et d'autre de la frontière. Elles réunissent les hommes d'un double point de vue symbolique et factuel.

Je souhaite que nous désignions des projets précis que la France et l'Allemagne peuvent mener à bien, que nous réfléchissions ensemble aux prochaines étapes qui nous incombent ainsi qu'à nos gouvernements.

M. Cem Özdemir, président de la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Vous noterez que la Sarre est particulièrement bien représentée et organisée.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous connaissons le même type d'enjeux locaux en France.

M. Jean-Marc Zulesi, député de l'Assemblée nationale. Je salue l'initiative qui consiste à travailler avec vous, main dans la main, chers collègues allemands. La nécessité en est évidente dans le domaine des transports, des mobilités, des infrastructures.

Travaillons donc ensemble, notamment sur des projets de développement de l'hydrogène. Le plan de relance français lui consacre 7 milliards d'euros. En la matière, l'Allemagne nous sert en quelque sorte de référence. Consolidons nos partenariats, suscitons une dynamique à l'échelle européenne.

Nos partenariats doivent également définir un modèle routier commun. À l'heure où, à l'occasion de l'examen des propositions de la Convention citoyenne pour le climat, nous allons reconsidérer en partie la fiscalité relative aux transports routiers, en particulier la taxe

intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) avec le gazole, il importe que nous soyons en mesure d'harmoniser nos législations et de les rendre ambitieuses.

Dans le secteur du transport aérien, je juge de même que nous gagnerons à joindre nos efforts, afin de favoriser une approche européenne de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

M. Detlef Müller, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) J'aimerais revenir à ce qu'a dit ma collègue Mme Kirsten Lühmann.

Il me semble éminemment utile que nous continuions d'entretenir des échanges réguliers. Il importe que nos discussions portent sur des sujets concrets, mais également que nous matérialisons nos projets. Vouloir ne suffit pas. J'attends que nous apportions des améliorations effectives. Je pense en particulier au système de signalisation européen. Il nous appartient de le mettre en œuvre plus rapidement, au bénéfice d'un dispositif ferroviaire toujours plus intégré.

M. Matthias Gastel, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je suis originaire du Bade-Wurtemberg. Les liaisons ferroviaires, spécialement celle de Fribourg-en-Brigau à Colmar, ont notablement progressé. Peut-être des trains de passagers y recirculeront-ils à nouveau d'ici huit à neuf ans. Ils rapprocheraient nos régions entre elles.

S'agissant des trains de nuit entre la France et l'Allemagne, ou entre ces deux pays et d'autres pays européens, vous savez que l'Allemagne, notamment, a formulé des propositions en vue de les rétablir. Des liaisons de ce type ne manquent pas d'attraits. Pour certaines destinations, elles permettent de se dispenser des vols moyen-courriers. Nous pouvons intervenir à notre niveau, parallèlement aux entreprises et à nos gouvernements.

Quant au fret, nous nous étions aperçus, voici des années, à l'occasion de la fermeture pendant plusieurs semaines de liaisons ferroviaires à hauteur de Rastatt, de la nécessité de disposer de solutions de rechange pour le transport des marchandises, afin de prévenir d'éventuels risques de blocage. J'aimerais connaître votre avis : pensez-vous qu'il soit envisageable de prévoir, en France comme en Allemagne, et par notre coopération, des sortes d'itinéraires de contournement ?

M. Vincent Thiébaud, député de l'Assemblée nationale. Je suis originaire d'Haguenau, en Alsace, ville située en face de Rastatt. Des lignes de secours existent, notamment entre ces deux communes. Il s'agit de lignes anciennes. Elles nécessiteraient que nous en régénérions les infrastructures. La ligne que j'évoque entre Haguenau et Rastatt figure dans la liste de celles que la France a identifiées au titre du programme du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Désormais, la problématique tient à la désignation des entités les mieux à même de porter les projets. En France, les régions et l'État interviennent le plus souvent ; en Allemagne, il s'agit de savoir à qui, des *Länder* ou de la fédération (*Bund*), il revient de les prendre en charge.

Je vous invite à relire l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle. Il incite les États à s'organiser autour des eurodistricts et des GECT. Ces dispositifs sont pertinents, aussi bien pour définir et mener les projets, que pour drainer les financements nécessaires à leur aboutissement.

M. Jean-Marc Zulesi, député de l'Assemblée nationale. La France entend doubler la part du fret ferroviaire, en la portant de 9 à 18 %. Nous avons soutenu cette stratégie dans la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. À cette occasion, nous avons marqué notre volonté de développer ce que nous appelons des « corridors européens ». Ils passent avant tout par une étroite entente franco-allemande.

M. Arno Klare, député du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) À mon tour, je veux vous dire que j'attends que nous parlions de projets tangibles. L'un de nos collègues a évoqué la possibilité d'un partenariat ou d'un jumelage entre Hambourg et Bordeaux. Il est exact que nous sommes sur le point de fermer une importante centrale à charbon à Hambourg. Il a aussi été question des projets relatifs à l'hydrogène.

De plus, il me paraît utile que nous échangions sur les bonnes pratiques qui se manifestent.

Dans le domaine aéronautique, certains modèles d'avions se révèlent neutres sous l'angle de leurs émissions de carbone. Nos deux pays se sont déjà engagés ici dans une forme de coopération, par exemple avec Airbus. Il nous faut maintenant en accompagner les projets.

La nouvelle directive européenne relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, dite RED II (*Renewable Energy Directive*), du 11 décembre 2018 (2018/2001), nous donne un texte de référence.

Nous avons besoin de définir des critères d'approvisionnement en électricité. La France se concentre sur la production nucléaire. L'Allemagne investit dans le solaire. Tâchons de prendre des mesures qui unifient quelque peu nos deux approches.

M. Cem Özdemir, président de la Commission des transports et des infrastructures numériques du Bundestag. (*Interprétation de l'allemand.*) Je conclurai nos échanges en insistant sur l'importance des infrastructures, en particulier des infrastructures numériques. Nous nous en sommes rendu compte pendant la crise sanitaire. Nous avons pris du retard. Il convient désormais de le rattraper, en raisonnant à partir des technologies du XXI^e siècle.

Madame la présidente, chers collègues de l'Assemblée nationale, je vous remercie pour votre accueil et l'organisation de cette réunion. Le format en paraît excellent. Si vous en êtes d'accord, j'apprécierais que nous le reconduisions. De nombreux thèmes restent à traiter. En tant que parlementaires, un rôle nous incombe vis-à-vis de l'exécutif, tant en France qu'en Allemagne, afin de progresser dans le sens des objectifs que nous nous fixons.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je partage votre avis, monsieur le président. Il appartient à nos deux assemblées parlementaires d'avancer des propositions, de les soutenir et d'inciter nos gouvernements à les épouser. Vous pouvez compter sur les députés de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale pour nourrir et enrichir la réflexion et toujours œuvrer au renforcement de l'amitié entre nos deux pays.

À cette heure, nous devons rejoindre l'hémicycle, précisément afin d'examiner une proposition de résolution sur le suivi des projets franco-allemands mis en place par le traité d'Aix-la-Chapelle. Nous en profiterons pour porter les messages que vous nous avez adressés.

Nous n'avons pu répondre à l'ensemble de vos questions. Comme vous, monsieur le président, je souhaite que nous nous retrouvions pour continuer de traiter de sujets qui nous paraissent capitaux.

Je vous remercie infiniment pour ces échanges à distance, ainsi que les équipes qui, par leur préparation et leur assistance, les ont rendus possibles. Enfin, j'espère avec vous que nos deux pays sortiront prochainement des épreuves que la pandémie leur impose.

