

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**

**Mercredi
19 juillet 2017**
Séance de 16 heures 30

Compte rendu
de la réunion n° 5

– Audition de Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des
Transports 2

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

**Présidence de
Mme Barbara Pompili**
Présidente



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je souhaite en votre nom à tous la bienvenue à Mme la ministre chargée des transports auprès du ministre de la transition écologique et solidaire. Cette prise de contact sera suivie de bien d'autres auditions devant notre commission et augure d'une collaboration étroite d'autant que Mme Élisabeth Borne connaît bien notre commission, devant laquelle est venue souvent, sous d'autres législatures et avec d'autres fonctions.

Après votre intervention liminaire, madame la ministre, je donnerai la parole aux porte-parole des groupes, auxquels vous répondrez, puis aux autres commissaires. Pour ma part, j'aimerais vous entendre préciser les contours et le calendrier des futures Assises de la mobilité. Nous souhaitons fortement que la commission du développement durable soit associée, le plus tôt possible, aux réflexions qui conduiront à l'élaboration de la loi d'orientation pour la mobilité. Il serait donc opportun que des membres de notre commission puissent travailler dès maintenant dans la perspective de ces Assises. Pouvez-vous nous donner des assurances sur ce principe ?

Quel sera par ailleurs le calendrier de l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence, en application des textes du « 4^e paquet ferroviaire » ? Une loi est indispensable pour pouvoir procéder à cette ouverture dans de bonnes conditions. MM. Hervé Maurey et Louis Nègre ont déjà déposé une proposition de loi à ce sujet sur le bureau du Sénat. Ce texte peut-il constituer une base de travail pour les parlementaires ou le Gouvernement travaille-t-il à d'autres hypothèses ?

Par quel moyen pouvez-vous espérer améliorer les réseaux territoriaux des TER ?

Vous avez évoqué dans un quotidien votre souhait de relancer la réflexion quant à la contribution du transport routier poids lourds au financement des infrastructures, sujet essentiel pour nos territoires. Quel est l'état d'avancement de cette réflexion ?

S'agissant du projet très médiatisé du canal Seine-Nord, la Cour des comptes a indiqué, dans un rapport du 31 mai 2016, que le protocole de financement « n'assure pas le bouclage financier du projet, à hauteur d'au moins 600 millions d'euros ». De plus, on peut s'interroger sur les impacts environnementaux d'un tel projet et sur son utilité économique. Mais, parce que ce projet a eu un effet d'éviction, empêchant l'étude de toute alternative, c'est actuellement le seul qui puisse permettre le développement des Hauts-de-France. Cela explique l'inquiétude de nombre de mes collègues et des citoyens de la région à l'idée de la fin ou du moins d'une pause dans sa réalisation. Pourrez-vous préciser les intentions du Gouvernement et, en cas de pause effective, nous dire quelles sont vos ambitions pour le développement des Hauts-de-France où la situation économique est très difficile, y compris dans les territoires ruraux, et où l'on a besoin de perspectives nouvelles ?

Enfin, ma qualité d'élue picarde me conduit à vous interroger sur le calendrier de réalisation d'une infrastructure dont nous avons grand besoin : le barreau ferroviaire Picardie-Roissy.

Mme Élisabeth Borne, ministre des transports. Je suis heureuse de venir vous présenter les grandes lignes de la feuille de route du Gouvernement en matière de mobilités. Nous l'avons souhaitée réaliste, ambitieuse et résolument tournée vers l'avenir. Vous le savez,

les transports et la mobilité vont continuer à connaître dans les prochaines années des mutations majeures. Les attentes de la population et les besoins de l'économie ont profondément évolué. Par ailleurs, nous devons engager résolument la transition écologique et énergétique. Enfin, la révolution digitale bouleverse notre secteur et offre de nouvelles et nombreuses opportunités.

L'action publique doit donc changer. Pendant les deux derniers quinquennats, la politique des transports a été dominée par de grands plans d'infrastructures ; il nous incombe aujourd'hui d'inventer de nouvelles réponses à tous ces besoins.

Dans ce contexte, le sens que je veux donner à l'action de l'État tient en trois mots, qui sont orienter, protéger et soutenir : orienter les mutations, réguler et protéger dans chacun des secteurs, soutenir les acteurs pour faire face aux nouveaux défis.

Orienter, c'est préparer les mobilités des prochaines décennies avec un objectif clair, celui de la mobilité pour tous et dans tous les territoires, adaptée aux besoins de la population et de l'économie. Deux défis nous pressent d'agir : apporter de nouvelles réponses à ces nouveaux besoins ; agir dans un contexte financier extrêmement contraint sur lequel la Cour des comptes a alerté avec force le 29 juin dernier.

Il existe des besoins auxquels nous répondons mal. Des pans entiers de la population, souvent situés aux franges des métropoles et dans les territoires ruraux, n'ont pas d'alternative à la possession d'une ou de plusieurs voitures pour se déplacer et accéder à la formation, à l'emploi et aux services – et ce ne sont pas des franges de la population mais 40 % de nos concitoyens !

Par ailleurs, des millions de Français subissent chaque jour la saturation des infrastructures existantes, routes ou transports publics. La mobilité a donc un rôle clé à jouer dans la lutte contre les fractures territoriales, contre l'« assignation à résidence » dont a parlé le Président de la République. Cette situation n'est pas acceptable, nous devons repenser nos politiques de mobilité pour traiter ces maux de la société.

Nous devons également les repenser pour tenir compte des nouvelles mobilités qui ont bouleversé notre vie quotidienne ces dernières années et qui ont pour noms autopartage, covoiturage et mobilités actives. Les « bus Macron » ont donné accès à la mobilité à une large population et amplifié celle des citoyens préférant arbitrer par le prix plutôt que par la vitesse. Les véhicules autonomes commenceront d'ici peu à circuler sur nos réseaux et devraient permettre de repenser à terme nos services de transport, notamment dans les zones peu denses. Les services numériques liés à la mobilité ne cessent de se développer et de s'améliorer, ce qui simplifie la vie quotidienne des usagers.

Nous devons enfin repenser nos politiques pour les mettre en cohérence avec une exigence environnementale accrue, vécue non comme une contrainte mais comme une opportunité au cœur d'enjeux industriels, sociaux et sociétaux. La décarbonation des véhicules est à cet égard un impératif stratégique à tous les niveaux.

Les besoins étant ceux-là, nous devons revoir nos priorités d'investissement. En donnant la priorité aux axes lourds interurbains, l'action publique a trop longtemps fait l'impasse sur le traitement des nœuds routiers et ferroviaires, la modernisation des infrastructures existantes et les services associés. L'entretien et la remise à niveau de nos réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux sont désormais des préalables inévitables. Ainsi, les

déplacements ferroviaires à longue distance, qui représentent moins de un pour cent des déplacements en France, ont mobilisé 16 % des investissements dans les infrastructures au cours des cinq dernières années. Alors que nous venons d'inaugurer simultanément deux lignes à grande vitesse – une première ! – les trains roulent à vitesse réduite sur plus de 5 300 kilomètres de voies ferrées car nous n'avons pas su entretenir nos réseaux de manière satisfaisante. De même, il faudra attendre 2019 pour achever la mise à deux fois deux voies de la RN10... une promesse faite aux élus et aux citoyens dans les années 1970 ! Autant dire que nous n'avons pas non plus été exemplaires dans la mise à niveau de nos infrastructures routières.

La deuxième raison qui nous pousse à nous réformer est le contexte financier, plus que préoccupant. Alors que les engagements de l'État relatifs à de nouvelles infrastructures, hors Grand Paris Express, dépassent 18 milliards d'euros sur les cinq prochaines années, les ressources identifiées s'élèvent à 11 milliards d'euros seulement. Manquent aussi trois milliards d'euros pour entretenir et rénover les réseaux routiers et fluviaux ainsi que nos grands ports. En tout, l'impasse est de 10 milliards d'euros pour la durée du quinquennat.

À cela s'ajoute que, dans le secteur ferroviaire, l'accélération de l'indispensable régénération engagée ces dernières années s'est faite au prix de l'augmentation de 16 milliards d'euros en six ans de la dette de SNCF Réseau. Au-delà de la loi qui a créé le groupe public, la question du modèle économique de notre secteur ferroviaire se pose, en particulier pour le TGV, car nous connaissons une situation paradoxale, avec un réseau à grande vitesse qui s'étend mais dont les prix augmentent, avec le risque subséquent de prix peu attractifs pour les voyageurs et, *in fine*, d'une sous-utilisation de la capacité sur ce réseau. La SNCF nous indiquant qu'aujourd'hui 70 % de ses dessertes TGV ne sont pas rentables, il est impératif de revoir le modèle avant de l'ouvrir à la concurrence.

La politique actuelle doit donc être révisée en profondeur, car la poursuite de la trajectoire est tout simplement inconcevable. Nous devons changer de paradigme, et pour cela passer d'une politique d'équipement à une stratégie de mobilité. Notre rôle sera moins de construire que d'être l'architecte de l'ensemble des mobilités, en appui des autorités organisatrices et de l'ensemble des collectivités.

Nous devons avoir pour priorités de veiller à l'entretien et la modernisation des infrastructures existantes, et de raisonner davantage en termes de services et non plus seulement d'infrastructures. Cela vaut aussi pour la logistique : il faut certes construire les quelques chaînons manquants majeurs, notamment pour l'accès aux grands ports, mais l'essentiel réside dans la modernisation de l'existant et dans l'optimisation des services – je pense par exemple à l'allocation de capacités ferroviaires ou à la logistique du dernier kilomètre.

Mon second pilier d'action sera la protection. Dans un monde de plus en plus ouvert, protéger consiste à définir le cadre dans lequel les opérateurs vont agir et anticiper les risques, et aussi donner les garanties que l'ouverture à la concurrence, étant donné les distorsions qu'elle peut créer, ne se fasse pas au détriment des salariés, des entreprises et des consommateurs.

Certaines mutations sont inévitables ; l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire et l'urbain en Île-de-France en est un exemple emblématique. Dans ce cas précis, il faudra ouvrir le secteur ferroviaire à la concurrence dès 2020 pour les TGV et progressivement, avant 2023, pour les TER – il est de l'intérêt de la SNCF que les régions n'attendent pas le

dernier moment pour se prononcer, et lui évitent de devoir tout changer en bloc. Il nous faudra préparer le cadre social de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France ; cette réforme nécessaire ne réussira que si elle se fait avec les agents de la SNCF et de la RATP.

Il faudra continuer à préserver la libre circulation des services et des personnes au sein de l'Union européenne mais pour cela encadrer plus strictement le travail détaché et le cabotage, notamment dans le transport routier de marchandises – ce pour quoi le Gouvernement est pleinement mobilisé à Bruxelles – et lutter contre les pratiques sociales déloyales, dans le transport aérien par exemple. C'est, entre autres actions, par notre détermination à tenir notre position à ce propos que nous parviendrons à redonner « l'envie d'Europe » à nos concitoyens.

Enfin, s'il faut encourager le développement des nouvelles solutions de mobilité, qui permettent de répondre à des besoins insatisfaits ou nouveaux, il faudra aussi s'assurer que les nouveaux acteurs respectent les règles du jeu – qui sont parfois encore à écrire.

Mon troisième pilier, c'est le soutien. Soutenir, c'est structurer et appuyer les filières économiques, qu'il s'agisse de l'industrie, de la logistique ou de la mer. La France a la chance d'avoir des leaders industriels mondiaux reconnus – Airbus, Safran, Alstom, CMA-CGM,... – mais le constat est unanime : il faut rassembler davantage les acteurs.

Aussi, sans se substituer à l'initiative privée, l'État doit s'impliquer plus fortement et clarifier son rôle, qui tient en trois axes majeurs : structurer les filières pour organiser la discussion ; soutenir l'innovation et l'investissement au profit des nouvelles mobilités par le biais, notamment, des appels à projets ; définir les cadres réglementaires adaptés à ces nouveaux écosystèmes. Le modèle qui s'est développé dans l'aéronautique civile montre que lorsque la puissance publique s'implique, elle parvient à porter nos industriels au meilleur niveau mondial, dans un écosystème associant de très grands groupes à des entreprises de toutes tailles et à des *start-up* en nombre toujours croissant.

Une attention particulière doit être portée à la logistique, dont l'efficacité conditionne le fonctionnement de l'économie et l'attractivité des territoires. Or, c'est un secteur en crise dont les acteurs sont fragilisés et qui peine à orienter les flux vers les modes de transport les moins polluants. De l'action publique dépendra la capacité du secteur à tenir les engagements d'efficacité environnementale et économique et à écrire son futur.

J'en viens au secteur maritime. On a beaucoup dit que la France est une grande nation maritime ; je le pense aussi, mais cela doit se traduire par des actes. Notre pays doit montrer la voie d'un secteur maritime décarboné, responsable et à la pointe des nouvelles technologies. Il nous faudra aussi réfléchir au modèle économique de nos ports, aujourd'hui fragilisés dans la compétition européenne. J'en donnerai pour illustration que la moitié seulement des conteneurs arrivant en France par la mer passe par les ports français : les autres passent par les ports de nos voisins. Nous devons faire bien mieux.

Dans un contexte de forte demande de mobilité, les entreprises doivent pouvoir recruter rapidement et massivement dans des secteurs qui souffrent d'un manque d'attrait. Par des réformes telles que celle de la formation professionnelle, l'État doit contribuer à préparer une main-d'œuvre qualifiée pour les métiers traditionnels et les nouveaux services de mobilité.

Telles sont les grandes lignes de la feuille de route que je souhaite mener à bien. Elle est ambitieuse, mais elle répond aux défis de notre temps. Ces défis, aussi contraignants soient-ils, doivent nous aider à opérer un virage vers un nouveau modèle d'action publique, davantage à l'écoute des besoins des Français et des territoires, et capable d'y répondre mieux.

C'est le sens de la démarche que le Gouvernement souhaite engager dès le mois de septembre avec les Assises de la mobilité, cadre d'une consultation nationale visant à identifier les besoins et attentes prioritaires des Français en matière de mobilité à l'horizon 2030 et à faire émerger de nouvelles solutions. De très nombreuses initiatives sont prises dans nos territoires, et il peut être bénéfique de partager les bonnes pratiques.

Citoyens, entreprises, organisations non gouvernementales, associations et élus seront invités à se prononcer. Ces Assises seront pilotées par une instance à laquelle participeront évidemment des parlementaires des deux chambres et singulièrement ceux de votre commission. Si vous souhaitez, madame la présidente, associer davantage de parlementaires à la réflexion, je me tiens à votre disposition pour trouver les formes les mieux adaptées à l'expression de leurs idées. Cette consultation sera menée parallèlement à l'audit technique des réseaux routier, ferroviaire et fluvial, pour que soient connus, au moment de débattre, l'état réel de nos infrastructures et leurs besoins de remise à niveau.

Les premiers résultats de cette concertation permettront de tracer des orientations qui seront ensuite soumises pour débat aux autorités organisatrices de transport, conseils régionaux comme agglomérations. L'ensemble des travaux devra se conclure en décembre. J'y insiste : il ne s'agira pas d'une énième consultation sans lendemain. Ces Assises prépareront concrètement la loi d'orientation sur les mobilités qui vous sera soumise au premier semestre 2018. Le texte reflétera une vision à moyen terme de nos infrastructures et la programmation des projets et des financements de l'État, année par année pour cinq ans.

C'est donc une nouveauté : la loi nous contraindra ainsi à équilibrer de façon prévisionnelle, année par année, nos programmes d'investissement. Et c'est bien le Parlement qui portera ces choix structurants, qui peuvent être difficiles.

Le 1^{er} juillet dernier, le président de la République a ouvert la voie à ces grands changements de politique dans son discours de Rennes, prononcé à l'occasion de l'inauguration simultanée de deux lignes à grande vitesse.

Vous l'aurez compris, nous souhaitons enclencher un changement de paradigme. Pour dire les choses brièvement, nous voulons la mobilité pour tous et dans tous les territoires et, à cette fin, ne pas compter uniquement sur de nouvelles infrastructures mais d'abord assurer la pérennité et la modernisation des infrastructures existantes et proposer plus de services de mobilité.

Ces choix, destinés à penser différemment notre politique de mobilité en France, peuvent être difficiles. Il nous faut donc être davantage à l'écoute des citoyens, de leurs besoins prioritaires et de leurs nouveaux usages, en tenant compte de l'impératif de redressement de nos finances publiques. Plus que jamais, nous avons besoin d'acteurs mobilisés en faveur de ces enjeux. C'est le sens des Assises que nous lancerons à la rentrée, et du travail que nous effectuerons ensemble au cours des prochains mois et des prochaines années, ce dont je me réjouis par avance.

J'en viens, madame la présidente, à vos questions.

Nous devons, dans le cadre des Assises de la mobilité, réfléchir à de nouvelles sources de financement. Il ne s'agit en aucun cas de ralentir les investissements, mais je vous ai dit l'ampleur du manque : 10 milliards d'euros. Je juge indispensable de rénover et d'entretenir le réseau mais il faudra faire des choix et trouver de nouvelles ressources. L'opinion est largement partagée qu'il est illogique que des poids lourds en transit en France, et dont le nombre est tel qu'il conditionne le dimensionnement de nos routes – j'ai parlé de la RN10 mais je pourrais aussi évoquer la RN147, la RN 149 ou la RN2 – ne participent pas aux investissements dans ces infrastructures.

Il ne s'agit pas de répéter l'épisode de l'écotaxe mais de s'y prendre différemment, en tenant compte des spécificités des territoires et en étant à l'écoute de ce que souhaitent les régions – ainsi, l'Alsace souhaitait expérimenter une taxe poids lourds – pour trouver le moyen de faire participer aux investissements les poids lourds, notamment les poids lourds en transit qui, en général, s'approvisionnent en carburant hors nos frontières, s'affranchissant même du paiement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

On peut aussi imaginer des solutions locales : ainsi, sur la RN10 dans les Landes, des barrières déployées en pleine voie laissent s'écouler sans péage le trafic local. Le même système est envisagé sur un tronçon de la route Centre-Europe-Atlantique. Alors que nous cherchons des ressources pour financer nos infrastructures, nous ne pouvons nous priver d'une contribution des poids lourds en transit.

Je ne souhaite pas me prononcer pour l'instant sur les deux projets que vous avez mentionnés. Faire la somme des projets un à un nous a conduits dans une impasse. Il nous faut définir une vision d'ensemble ; ce sera l'objet des Assises de la mobilité et de la loi de programmation qui en découlera et que le Parlement assumera avec le Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Madame la ministre, nous avons pris connaissance de votre vision pour le secteur des transports, qui devrait encore se préciser à l'occasion des Assises de la mobilité que vous avez annoncées et, plus tard, entrer dans le cadre de la loi d'orientation, a priori au premier trimestre 2018.

Sur le principe, nous partageons votre analyse du défaut de financement d'un certain nombre de grands projets d'infrastructures et nous soutenons votre décision d'opérer une pause. On pourra d'ailleurs s'interroger s'il s'agit là d'une pause ou, pour certains projets, d'un retrait pur et simple.

S'agissant du projet de loi d'orientation sur les mobilités, nous avons compris qu'il aurait trois volets.

D'abord, un volet pluriannuel qui visera à financer un certain nombre de projets liés à la mobilité du quotidien. Pourriez-vous nous donner quelques précisions sur les modalités de financement ? Quel rôle l'État entend-il jouer, et comment articuler ces financements nationaux avec le volet européen, notamment avec le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS). En clair, comment réaliser les projets quand on sait que les financements nationaux et européens seront tous les deux en baisse à moyen terme ?

Nous comprenons, ensuite, que le projet de loi traduira l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Pourriez-vous nous donner des précisions sur le réseau des TER, qui reste un champ très subventionné du secteur. Quel impact, notamment sur le plan social, votre projet de loi aura-t-il dans nos territoires ?

Enfin, le projet de loi devrait préciser ce qu'on entend par nouvelles mobilités. J'entends que les Assises prendront pleinement leur part dans cette définition mais peut-être pourriez-vous nous dire quelques mots de votre vision de la mobilité rurale. Nous sommes un certain nombre à vivre dans des circonscriptions qui souffrent d'un défaut de connectivité, ce qui crée des effets de fuite des entreprises et des populations, et, au final, pose la question même de l'existence de ces territoires.

Je finirai par deux questions rapides.

Une première sur les travailleurs détachés dans le secteur routier des marchandises. Dans le Paquet mobilité présenté par la Commission européenne le 31 mai dernier, une proposition de directive pour les conducteurs routiers a été annoncée. Comment mettre en œuvre cette directive ? Plus généralement, comment faire converger les régimes fiscalosociaux des pays européens dans le secteur des transports ? Par ailleurs, la zone euro vous paraît-elle une échelle plus pertinente que l'Union européenne à vingt-sept ?

Pour terminer, une question sur l'eurovignette, qui vise à lutter contre la congestion routière. On annonce que les futures taxes seront fondées sur la distance et non plus sur le temps et que des rabais pourraient par ailleurs être accordés aux véhicules zéro émission, ce qui fait écho à la thématique de la décarbonation du secteur des transports. Que faire concrètement pour que réussisse l'eurovignette, là où a échoué l'écotaxe ?

M. Jean-Marie Sermier. Le transport est un sujet fondamental pour toutes les sociétés, il l'est encore plus lorsque nous sommes au bord de ruptures technologiques importantes et d'un changement des usages de la société, et face à une carence du financement public.

Trois défis majeurs : optimiser et moderniser les moyens et les réseaux existants, développer les nouveaux modes de transport, moderniser les infrastructures de communication. Pour réussir, il ne faut pas opposer ces enjeux, qui sont complémentaires dans un contexte d'obligation de baisse des émissions de CO₂. Je rappelle que 30 % des émissions de CO₂ ont pour origine le transport. En outre, le transport, c'est l'aménagement du territoire, avec la fracture rurale, les enjeux urbains et les problèmes environnementaux.

S'agissant du transport routier, un certain nombre d'opérateurs internationaux envisagent de développer de grandes routes entre l'Asie et l'Europe. Qu'en est-il par rapport au transit poids lourds, qui risque d'exploser dans les années à venir ? Comment faire participer au financement ceux qui sont en transit en France ? Quelles sont les infrastructures qui permettront de répondre à ces enjeux, quel est notamment, selon vous, l'avenir du tunnel entre Lyon et Turin ?

En ce qui concerne le ferroviaire, quel bilan tirez-vous de la loi de 2014 sur l'organisation de la SNCF ? Avant de présenter un nouveau texte début 2018, ne conviendrait-il pas de faire un point précis du fonctionnement de la SNCF et de ses deux structures, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ?

Dans le contexte d'une SNCF avec pratiquement 50 milliards de dette et 50 % d'augmentation de cette dette prévue dans les dix prochaines années, comment pensez-vous vous attaquer au problème ? Une possibilité serait que l'État procède à une reprise partielle.

Dans le transport aérien, les plateformes aéroportuaires sont déjà bien engorgées. Les représentants d'ADP nous le disent chaque fois que nous les auditionnons. Quelle est votre solution, surtout dans l'hypothèse où l'opération de Notre-Dame-des-Landes ne serait pas engagée ? Les plateformes régionales pourraient-elles être qualifiées pour venir au secours de la plateforme d'ADP ?

Enfin, dans le transport fluvial, vous avez annoncé que le projet de canal Seine-Nord Europe était mis en attente. Qu'allez-vous répondre à tous les élus des Hauts-de-France qui sont très attentifs à cette infrastructure, laquelle permettra, comme chacun le sait, de réduire le CO₂ émis par le transport de marchandises ? Une solution ne serait-elle pas les possibilités offertes par l'économie mixte, avec la création notamment d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) Voies navigables de France ?

M. Bruno Millienne. Nous allons, du côté du MODEM, être beaucoup plus pragmatiques et nous attacher au transport dans la ruralité. Le déplacement dans les territoires ruraux, voire les vallées, est un sujet capital puisque cela concerne, vous l'avez rappelé, 40 % de notre population. Avec la baisse des dotations de l'État aux collectivités, nous avons remarqué au cours des dernières années la disparition de certains circuits, une disparition qui pose problème aux gens à faible mobilité, seniors, personnes handicapées, voire à nos jeunes quand il s'agit d'aller vers des activités.

Je sais par ailleurs, et nous en avons déjà discuté tous les deux, Madame la ministre, que des expériences sont menées en Europe sur la mobilité autonome – certes pas forcément en direction spécifiquement des territoires ruraux –, avec des minibus de dix à douze places totalement électriques pouvant circuler vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Ne pourrait-on pousser nos constructeurs automobiles et toutes les *start-up* qui travaillent autour de la mobilité décarbonée et autonome à conduire des expérimentations afin de désenclaver certains territoires ruraux ?

Des questions vont être posées sur le canal Seine-Nord, le transport fluvial étant un remède à la congestion du transport routier du fret. L'ouverture de ce canal, c'est aussi un enjeu économique considérable avec la possibilité de faire passer des péniches de plus de 750 tonnes. J'ai bien entendu que nous étions en pause sur ce projet, pour un problème de bouclage budgétaire. Que promettez-vous de faire pour que le bouclage se réalise et que nous avancions ?

Enfin, je pense que des questions vous seront également posées sur la mobilité des urbains, qui se complexifie de plus en plus.

M. Bertrand Panher. La situation des transports dans notre pays est – soyons francs – catastrophique. La dette ferroviaire ne cesse d'augmenter : alors que le stock atteint déjà 40 milliards d'euros, elle se creuse de plus de 3 milliards chaque année. Notre réseau secondaire d'infrastructures est à l'abandon. Notre système routier est très mal entretenu et la situation de nos canaux n'est pas meilleure.

Je vous félicite, Madame la ministre, pour vos premiers pas, avec la priorité donnée à l'entretien et à la modernisation par rapport à tous les autres investissements. Tenez bon, nous

serons à vos côtés. Nous n'arriverons pas avec notre liste de courses, comme les autres le feront sans doute, car nous avons conscience de la situation catastrophique de nos infrastructures. Prenez votre temps pour la concertation en matière de mobilité : il faut faire en sorte que l'ensemble de nos concitoyens aient bien conscience de cette situation et de la nécessité de trouver des moyens et de faire des choix. Nous ne sommes pas à quelques mois près. Dix milliards d'euros pour ces prochaines années : c'est à notre avis le besoin minimum.

J'aimerais que vous me répondiez sur quatre points et, tout d'abord, sur le partage de pouvoir entre l'État et les collectivités. L'État ne peut plus tout faire. Si le Grand Paris ne fonctionne pas en matière de transport, à la différence du Grand Madrid et du Grand Londres, c'est parce que, dans ces deux derniers cas, l'État s'est engagé dans un transfert complet de compétences et que c'est le même interlocuteur qui s'occupe des transports routiers et ferroviaires, ainsi que des taxis, qui gère les feux rouges et qui fait en sorte que la mobilité fonctionne. Il en va de même des collectivités régionales : nous devrions voir aujourd'hui à vos côtés les présidents des associations des régions, des maires et des départements de France. Nous avons besoin de trouver des interlocuteurs pour l'entretien du réseau.

Je partage vos propos relatifs aux plans de financement. Battez-vous pour une fiscalité affectée, et dites-nous pour quel type de fiscalité il faut que nous nous battions ensemble. Ce n'est pas le tout de dire qu'il faut trouver des financements innovants. Je vois ce qui se passe avec la taxe carbone : c'est très beau, on verdit la fiscalité, sauf que cela va dans le trou sans fond des poches de l'État, pour le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), pour la contribution au service public de l'électricité (CSPE), partout sauf pour l'énergie et le transport. Pourquoi pas la taxe poids lourds ? Quelque quatre cents portiques sont en train de rouiller sur les autoroutes, après que nous avons dépensé des sommes folles. N'hésitez pas non plus à faire payer les usagers : le problème de la France est que, bien que l'État soit désargenté, les usagers ne paient pas et que, par conséquent, plus rien n'est entretenu.

Ma troisième question porte sur le rôle des acteurs. Dans le ferroviaire, la SNCF se prépare à la concurrence. Pourriez-vous nous donner des précisions sur le calendrier du cadre social ainsi que sur les gains de productivité : 170 jours de repos pour le personnel roulant à la SNCF contre 129 jours chez la concurrence ?

Enfin, pour le système routier, quelle distribution des rôles entre l'État, les collectivités et les entreprises privées ? L'État n'entretient plus son réseau. Comment ferons-nous pour le fameux « dernier kilomètre », par exemple l'arrivée à Paris ?

M. Christophe Bouillon. Incontestablement, madame la ministre, vous êtes la bonne personne à la bonne place, non seulement parce que votre parcours est un gage de réussite pour les objectifs que vous vous êtes fixés, mais aussi parce que vous êtes animée par le pragmatisme. Nous l'avons compris le 1^{er} juillet quand a été posée la nouvelle doctrine qui fixe comme priorités la mobilité du quotidien et la modernisation de l'existant. Cela passe par une pause et par les Assises de la mobilité, afin de préfigurer une loi de programmation pour les cinq prochaines années.

Ce pragmatisme n'est pas nouveau. Vous vous rappelez sans doute les travaux de Philippe Duron, à l'époque député du Calvados et, surtout, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui, dans son rapport « Mobilité 21 » et le schéma national de mobilité durable, plaçait déjà le transport du quotidien parmi les priorités. Mieux, quelques années plus tard, dans son rapport sur les trains

d'équilibre du territoire (TET), il établissait une hiérarchie des priorités et indiquait non sans courage quelles lignes il fallait fermer, un exercice qui a été possible parce qu'il reposait sur une concertation.

Je souhaite mettre ce pragmatisme à l'épreuve des faits, en évoquant un cas que vous connaissez sans doute. Député de Normandie, je voudrais vous interroger sur la nouvelle ligne Paris-Normandie. Il y a dans ce projet des objectifs, auxquels nous souscrivons, de fiabilité et de régularité. Les enjeux sont importants : faire sauter le bouchon mantois, permettre une liaison plus efficace pour l'ex-Basse-Normandie, offrir une nouvelle gare à Rouen. En novembre 2013 a été ajouté un segment prioritaire entre Rouen et Yvetot de 34 kilomètres pour environ un milliard d'euros. Vous avez parlé d'une impasse budgétaire de 10 milliards : vous pouvez réaliser une économie d'un milliard si vous modernisez cette partie entre Yvetot et Rouen plutôt que de réaliser un nouveau tronçon.

Le nerf de la guerre, c'est bien sûr le financement. Au sujet de la future éco-vignette, allez-vous reprendre à votre compte les conclusions du rapport parlementaire de Jean-Paul Chanteguet, alors président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, relatives à la mise à contribution des poids lourds traversant notre pays ?

Enfin, l'AFITF a un besoin de financement de 3 milliards par an. Allez-vous remettre en cause l'écêtement de 400 millions sur les deux centimes de la TICPE ? L'État va-t-il reprendre la fameuse dette de SNCF Réseau, dont vous avez indiqué qu'elle allait augmenter de 16 milliards d'euros ? Ce serait sans doute un gage de réussite.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, La France insoumise considère comme fondamentaux le maintien et le développement des transports écologiques et accessibles.

Le transport des personnes par chemin de fer doit être un service public, au même titre que l'eau, l'électricité, la santé, et il ne doit pas faire les frais de logiques marchandes qui bradent la sécurité et délaissent les territoires éloignés et peu denses. Nous sommes persuadés que le redéploiement des transports ferroviaires permet d'assurer un maillage adapté aux différentes échelles des territoires. Cela suppose de mettre en œuvre un plan de transport desservant efficacement l'ensemble des liaisons TER intercités en complément d'un TGV qui ne sera plus le sujet exclusif de préoccupation de la SNCF.

Avez-vous l'intention de stopper la casse du ferroviaire en désobéissant aux paquets ferroviaires européens pour bloquer l'ouverture à la concurrence du trafic intérieur des voyageurs prévue en 2023 ?

Pour le transport des marchandises, il est nécessaire de développer le fret ferroviaire. Depuis trente ans, l'État a investi en moyenne six fois plus dans la route que dans le rail. Il est temps de changer cela. Nous avons encore dans le territoire cinq plateformes de triage par gravité, outils hors du commun au service exclusif du transport ferroviaire. J'ai la chance d'avoir une de ces plateformes dans ma circonscription, la troisième de Gironde : les infrastructures sont là, les personnels sont formés et motivés malgré la diminution drastique des effectifs et des moyens. Il ne manque plus que la volonté politique pour assurer cette transition du « tout camion » vers des transports de marchandises plus respectueux de l'environnement. Comptez-vous développer un service de gestion et d'information du transport intermodal ? Comptez-vous respecter la loi en interdisant les camions de quatre mètres qui ne peuvent être transportés par le rail du fait des gabarits des réseaux ferrés ? Quels

moyens allez-vous y mettre, alors que plus de 100 000 postes de cheminots ont disparu depuis 1983 ?

Un autre moyen de transport des marchandises qui doit être développé, c'est le fret fluvial. Mais pas celui des grands projets pharaoniques, comme celui du grand canal Seine-Nord Europe, dimensionné pour des péniches de 4 500 tonnes que nous n'avons quasiment pas en France, et qui sera donc uniquement emprunté par la flotte néerlandaise. Ce projet sera au passage très gourmand en terres agricoles et en argent public, pour une efficacité qui reste à démontrer. Pouvez-vous nous dire si vous abandonnez ce projet pharaonique pour investir dans les canaux de taille plus modestes du réseau Freycinet, qui desservent mieux le territoire et ont la préférence de tous les acteurs de la filière ?

Enfin, nous voulons évoquer les déplacements de faible et moyenne distance, ce qu'on appelle le dernier kilomètre, ainsi que les trajets domicile-travail. Ils sont souvent effectués dans des conditions coûteuses et non écologiques. Il faut développer pour les marchandises d'autres solutions techniquement déjà existantes, comme les camions au gaz naturel et les camionnettes électriques.

Pour les particuliers, il est plus qu'urgent de développer des réseaux de transports publics urbains ou ruraux à des prix raisonnables, ainsi que de permettre les déplacements individuels non polluants à bicyclette dans des conditions sereines avec la réalisation de davantage de pistes cyclables et la création de cheminements cyclables entre les communes.

Vous me direz que cela coûte trop cher, et vous me parlerez du déficit de 44 milliards d'euros de la SNCF, créé notamment par la séparation forcée des activités. Mais, madame la ministre, connaissez-vous le coût pour la société de la mauvaise qualité de l'air, imputable en grande partie au transport routier individuel et de marchandise ? C'est 101 milliards d'euros par an ! Ce chiffre ne vient pas d'une obscure officine dont j'aurais le contrôle mais du rapport d'une commission d'enquête sénatoriale en juillet 2015.

Alors, pouvez-vous nous dire quelles sommes vous pensez investir dans les moyens de transport écologiques, modernes et efficaces que nous venons d'évoquer et qui sont une priorité absolue pour notre pays et selon quel calendrier ? Nous espérons que nos propositions trouveront une place dans la loi de programmation que vous annoncez.

M. Hubert Wulfranc. Qu'en est-il de la dette de la SNCF, qui est un frein majeur et conditionne, pour les mois et années à venir, les rapports sociaux dans l'entreprise ? En ce qui nous concerne, au groupe de la Gauche démocrate et républicaine, nous avons déjà indiqué qu'il nous semblait utile et désormais décisif de prendre la précaution de prévoir une structure *ad hoc* pour la gestion de cette dette. Cette structure devrait trouver des ressources : taxe additionnelle sur les bénéfices des sociétés d'autoroute, prélèvement sur les bénéfices des grandes surfaces... Moutl pistes peuvent être explorées. Cette question est centrale et déterminera, dès lors qu'elle sera résolue, notre capacité à redynamiser le fret ferroviaire, aujourd'hui à la dérive avec 9,6 % de captage de trafic. C'est le désespoir de nos territoires. Les plateformes ferroviaires de fret sont à l'abandon. C'est le cas, dans ma circonscription, de la gare de triage de Sotteville, qui était pourtant ultramoderne, même à l'échelle européenne, en 1995. Une décision majeure va s'imposer au Gouvernement dans les mois à venir. Vos annonces sont d'ailleurs un socle de débat à mon avis très constructif.

Vous êtes particulièrement attentive à la question de l'investissement en faveur de la logistique des ports. Quelles sont plus précisément vos intentions en la matière, de Marseille au Havre ?

Mme la ministre. Monsieur Djebbari m'a demandé s'il fallait parler d'une pause ou d'un retrait pour les grands projets d'infrastructure. Il me semblerait inapproprié de me prononcer aujourd'hui sur l'un ou l'autre des projets dont nous parlons : d'une part, c'est la fonction des Assises qui vont être lancées et des débats qui suivront, d'autre part, je mesure pleinement la dimension affective que certains grands projets peuvent revêtir dans les territoires et j'entends d'ailleurs les échos suscités par la pause que nous avons annoncée. Il faut bien mesurer que, depuis des décennies, dans un certain nombre de territoires, la réflexion sur le développement s'est structurée autour de quelques grands projets. L'histoire de la LGV Poitiers-Limoges s'est terminée avec l'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) mais, pendant le temps que l'on a porté ce projet qui a très fortement soutenu, on n'a pas travaillé à d'autres solutions permettant d'apporter des réponses plus rapides aux besoins des populations.

Ce n'est souvent qu'une fois que la DUP est annulée que l'on est conduit à se poser de bonnes questions sur la façon d'utiliser les infrastructures existantes pour répondre aux besoins et parfois même à se demander à quels besoins on essaye de répondre, ce qui est tout de même un point de départ important pour apporter de bonnes solutions...

Nos ingénieurs doivent aussi repenser leur conception des projets : ceux qui nous arrivent aujourd'hui sont souvent sur le feu depuis des décennies et très datés dans leur conception. On fait souvent l'impasse sur ce que des investissements, par exemple en termes de signalisation ferroviaire ou de méthode d'exploitation, pourraient apporter, et j'ai le sentiment que l'on a plaqué des réponses de façon systématique, bien souvent en plaçant les citoyens et les élus face à l'alternative entre « on ne change rien » – et la dégradation se poursuit –, et une LGV. Ce que je décris pour le ferroviaire s'applique aussi à d'autres domaines : les gens sont placés face à des choix impossibles.

Je suis convaincue que le premier travail à faire sur nos projets est de réfléchir à ce qui est utile : j'ai en tête un projet pour lequel dépenser 15 % de son coût global ferait gagner 50 % de temps. On peut aussi réfléchir à phaser les projets.

Pour répondre plus globalement à votre question, je pense que dans un contexte contraint pour nos finances publiques et, au-delà, dans le principe, nous avons tout intérêt à remettre sur le métier certains projets.

Vous avez évoqué la dimension européenne. La France s'est beaucoup battue pour bénéficier pleinement des financements européens. Comme je l'ai dit à la commissaire européenne chargée des transports, cette dimension ne pourra être ignorée dans nos débats sur la loi de programmation des infrastructures.

S'agissant de l'ouverture à la concurrence du réseau des TER, les échéances ont été fixées par le quatrième paquet ferroviaire à décembre 2020 pour les services commerciaux et à décembre 2023 au plus tard pour les services TER. Il me semble important de permettre aux régions qui le souhaitent de mettre en concurrence certains TER sans attendre la date limite de décembre 2023. Ce sujet figurera dans la loi d'orientation des mobilités. Cette ouverture à la concurrence revêt effectivement des enjeux sociaux importants pour les salariés concernés. Elle soulève par ailleurs des questions relatives à l'entretien du matériel roulant et aux

ateliers. Nous nommerons dans les prochains jours une personnalité chargée de mener une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, au premier chef avec les régions.

Quant au volet social du paquet routier, il nous renvoie aux discussions qui sont menées par ailleurs sur la directive relative aux travailleurs détachés. Le Président de la République a souhaité que nous ayons une position très ferme sur ces sujets. Lors des conseils européens, chacun des ministres, et moi la première, soutient l'idée que l'Europe doit nous entendre quant à la nécessité de bâtir un projet européen auquel puissent adhérer les citoyens, cette adhésion passant notamment par un bon encadrement du travail détaché. Dans le domaine du transport routier de marchandises, c'est évidemment la position que je défendrai. Un autre enjeu pendant en ce domaine est celui de l'encadrement du cabotage puisque dans le droit actuel – et cela reste le cas dans la proposition qui est mise sur la table par la Commission européenne –, le cabotage peut être une activité permanente sur le territoire de l'État hôte. Il s'agit là d'une ouverture à la concurrence du transport local qui ne dit pas son nom, dans des conditions sociales impensables dans notre pays. Bref, la prise en compte du transport routier de marchandises par la directive sur les travailleurs détachés et l'encadrement réel du cabotage, qui suppose l'introduction d'une période de carence entre deux opérations de cabotage, seront des thèmes importants que je défendrai au niveau européen.

L'eurovignette est également un sujet abordé dans le cadre de ce paquet « mobilité ». Cette vignette n'est pas une révolution par rapport à la situation existante, la France ayant appliqué depuis des années quelque chose de similaire avec ses autoroutes concédées. Le dispositif nous donnera quand même des marges de manœuvre supplémentaires pour prendre en compte les externalités négatives. Je soutiendrai néanmoins mon collègue allemand quant au fait que la Commission européenne ne doit pas trop entrer dans le détail des modalités d'application de l'eurovignette par les différents États membres.

Monsieur Sermier, lorsque je dis qu'il faut prioritairement moderniser nos réseaux et qu'il nous faudra faire des choix dans nos projets d'infrastructures, il ne s'agit pas de moins investir. Nous devons de toute façon investir davantage au cours du quinquennat qui vient, compte tenu de ce qui a été engagé et de la nécessité d'assurer, à un bon niveau, la régénération et la rénovation de nos réseaux. Cela étant, nous sommes aujourd'hui au pied du mur si bien qu'il faut absolument faire des choix. Évidemment, ces derniers tiendront pleinement compte des enjeux de la mobilité décarbonée qui suppose à la fois de recourir à des véhicules moins polluants et de favoriser le report modal. S'agissant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre des véhicules, vous avez entendu les annonces qui ont été faites par Nicolas Hulot dans le cadre du plan climat. Nous continuerons à soutenir l'écomobilité, avec l'objectif de mettre un terme à la vente des véhicules thermiques à l'horizon 2040. Nous sommes néanmoins conscients qu'en promouvant des véhicules plus propres, il ne faut pas que nous mettions en difficulté les personnes qui ne peuvent pas les acheter aujourd'hui. Le Gouvernement proposera donc des mesures d'accompagnement. De telles mesures existent déjà pour l'achat de véhicules neufs mais ces derniers restent inabordables pour une bonne partie de la population. Notre objectif est donc de proposer un accompagnement à l'achat de véhicules d'occasion. J'insiste sur le fait que ce sont bien toutes les motorisations moins polluantes qu'il s'agit d'encourager – la mobilité électrique mais aussi, dans les territoires ruraux, le bio gaz naturel pour véhicules (bio GNV). Une fois encore, c'est ce dernier qui est le plus efficace en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous continuerons aussi à soutenir la filière hydrogène : il ne faut pas que la France prenne de retard en ce domaine.

La seconde manière de promouvoir une mobilité décarbonée consiste à favoriser le report modal. Je suis convaincue que la révolution digitale est une chance en ce qu'elle permettra une utilisation optimale de chaque mode et qu'elle favorisera en conséquence le report modal. Dès lors que les voyageurs seront capables d'organiser de façon fluide leurs déplacements, en démarrant leur trajet à vélo, en le poursuivant en TER et en le finissant en autopartage, ils n'auront plus à prendre leur voiture et tout le monde y gagnera. Je sais que de nombreuses actions sont menées en ce domaine par les autorités organisatrices de la mobilité urbaine et que les régions ont engagé des démarches en ce sens. L'État a de toute façon la responsabilité de mettre en place un point d'accès numérique couvrant l'ensemble du territoire et recensant les offres de mobilité. Je souhaite que nous soyons aux côtés des collectivités, autorités organisatrices, qui veulent développer des outils de mobilité intelligente. C'est ainsi que nous gagnerons la bataille du report modal et de l'utilisation de chaque mode à bon escient, en intégrant bien les mobilités actives.

Le bilan de la loi de 2014 portant réforme ferroviaire a été tiré : il a notamment fait l'objet d'un excellent rapport parlementaire. Je pense que les modèles sont connus. J'ai déjà évoqué le modèle économique du TGV. Il y a également le problème de la dette ferroviaire. La question du modèle ne se pose d'ailleurs plus seulement en termes économiques : quand on augmente les péages au point que la SNCF doive les répercuter sur les voyageurs qui finissent par être dissuadés de prendre le train, cela devient un enjeu majeur de la politique des transports. Je suis prudente dans ce que je dis puisque ces questions font l'objet de débats sur l'effacement de la dette et qu'il ne faut pas ici anticiper sur des décisions futures. Mais le Président de la République l'a clairement dit : le système n'est pas tenable. Il faudra donc que l'on règle la question de la dette.

Je l'ai dit aux organisations syndicales de la branche ferroviaire : le secteur doit aussi s'engager à assurer l'efficacité des euros supplémentaires que nous serons amenés à apporter, que ce soit sous forme de subventions ou d'aide au financement de la dette. Il ne s'agit pas là de faire du chantage mais de répondre à une préoccupation légitime de nos concitoyens. Il nous faut réfléchir aux processus de production pour nous assurer que le système contribue à l'amélioration de la performance économique.

Le transport aérien connaît effectivement une croissance importante que le groupe Aéroports de Paris accompagne par un plan d'investissements important, de 3 milliards d'euros dans l'actuel contrat de régulation économique, soit le double du contrat précédent. On peut se réjouir que le développement soit largement plus rapide pour les plateformes régionales qu'à Paris : cela montre qu'il ne faut fort heureusement pas systématiquement passer par Paris pour se déplacer en Europe. C'est une tendance qu'il faut absolument encourager. Évidemment, Aéroports de Paris joue un rôle majeur dans les liaisons entre notre pays et l'ensemble de la planète mais il faut se réjouir de voir se développer les liaisons directes entre nos métropoles régionales et les principales villes européennes.

Monsieur Millienne, l'expérimentation des véhicules autonomes dans les territoires ruraux me semble une excellente idée. Il est vrai que ce n'est pas spontanément vers ces territoires que se tournent les producteurs et opérateurs de véhicules autonomes mais au Japon, par exemple, c'est précisément dans les zones rurales que cette expérimentation a démarré. On ne peut se satisfaire d'une situation où les habitants des territoires ruraux restent prisonniers de la voiture alors qu'ils n'en ont pas toujours, qu'il est préférable de ne pas utiliser au-delà d'un certain âge et que cela pèse massivement sur le budget des ménages modestes. Il est impératif de promouvoir des solutions de mobilité, y compris dans les zones rurales. Je suis d'ailleurs frappée de voir le nombre d'initiatives qui sont prises pour organiser

de l'autopartage et du covoiturage. De fait, dans les zones très peu denses, la voiture restera le moyen de déplacement privilégié. Il faudra donc que ce soit une voiture propre et passer de la voiture individuelle au covoiturage, à l'autopartage et au transport à la demande. C'est ce que permettent les plateformes de mobilité dont nous soutiendrons les initiatives et que nous essaierons de multiplier. Il conviendra de réfléchir au rôle de chacun dans le dispositif car 40 % de la population sont aujourd'hui en dehors des périmètres de transport urbain. Depuis les dernières évolutions de la répartition des compétences entre l'État et les collectivités, les régions ont une responsabilité générale de coordination des mobilités sur leur territoire. S'en saisissent-elles ou faut-il que les intercommunalités bénéficient pour cela d'un soutien des départements, nous en débattons dans les prochains mois. Mais l'objectif est clair : on ne peut pas se désintéresser des 40 % de la population qui vivent dans des territoires où personne n'a les capacités techniques et financières d'organiser une mobilité adaptée.

Monsieur Pancher, je ne dirais pas que la situation des transports et de leurs infrastructures est catastrophique dans notre pays mais il est vrai que celle du transport ferroviaire est vraiment préoccupante. Il faut effectivement parvenir à remédier à la dégradation des réseaux, qui fait que les trains circulent à vitesse réduite sur 5 300 kilomètres de voies.

Vous l'avez dit, le réseau routier national se caractérise par une situation duale qui n'est guère plus satisfaisante : le réseau concédé a fait l'objet de nombreux investissements tandis qu'on ne fait pas le nécessaire pour le réseau non concédé, que ce soit en termes d'entretien ou de régénération. Il suffit, pour le constater, d'emprunter les voies rapides d'Île-de-France. On voit aussi sur les routes nationales des files quasi continues de poids lourds qui ne circulent pas sur deux fois deux voies, ce qui pose d'autant plus de problèmes de sécurité que ces routes traversent le cœur des bourgs et des villages. J'ai ainsi pu voir, dans la région où j'ai été préfète, des poids lourds frôler les façades des maisons. Il y a donc un vrai problème de mise à niveau de ce réseau routier.

La répartition des compétences a fait l'objet, sous la précédente législature, d'ajustements que nous ne souhaitons pas remettre en cause car, comme l'a souligné le Président de la République, on ne peut pas passer son temps à donner des coups de volant dans un sens puis dans l'autre. Les compétences sont largement décentralisées, ce qui est une bonne chose car cela permet de traiter les dossiers au plus près des besoins. Il conviendra néanmoins que nous débattions dans les mois qui viennent, d'une part, des territoires où il n'y a pas, de façon évidente, d'entité organisatrice de la mobilité, d'autre part, des interfaces entre les différentes autorités organisatrices – voire, comme vous l'avez souhaité, d'une plus grande cohérence entre les responsabilités des uns et des autres. Ces sujets méritent d'être débattus dans le cadre des Assises de la mobilité.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'il faut s'interroger sur la part payée par l'utilisateur. Je ne reviendrai pas sur la question des poids lourds mais l'on pourrait évoquer les TER, dont les déplacements ne sont financés qu'à 25 % par les voyageurs, et plus généralement, les transports publics en France qui ne sont financés qu'à moins de 30 % par ces derniers. Dans un contexte contraint pour les finances publiques de l'État et des collectivités locales, il convient de se demander si la répartition actuelle du financement des transports publics entre l'utilisateur et le contribuable est la bonne. Ensuite, les décisions sont prises à l'échelle décentralisée puisque les régions ont désormais une liberté de tarification. Il me semble en tout cas que lorsqu'on pratique des tarifs trop bas dans le transport urbain, on se prive de recettes, donc de la capacité à développer des réseaux. Nous appliquons en France des tarifs inférieurs à ceux des autres pays. Disant cela, je garde évidemment en tête la

nécessité de proposer des tarifs sociaux à certaines catégories de la population. Reste que l'existence de personnes aux revenus modestes ne doit pas empêcher de faire payer sa part à l'usager sans quoi nous aurons beaucoup de mal à assurer la soutenabilité de nos modèles et *in fine*, le service ne sera pas assuré.

Monsieur Christophe Bouillon, je m'associe pleinement à ce que vous avez dit à propos de Mobilité 21. Un travail très courageux et très intéressant a été mené de façon partenariale, qui a fait avancer la réflexion sur la mobilité. Nous tiendrons les Assises de la mobilité puis nous préparerons un projet de loi qui vous sera présenté au début de l'année 2018. Mais il importe que nous nous dotions de façon pérenne d'un comité d'orientation des infrastructures car si les travaux de Mobilité 21 ont été salués pour leur qualité, ils ont été quelque peu oubliés par la suite.

J'ai déjà abordé la question de la dette de SNCF réseau. Il convient en effet de résoudre ce problème qui ne se pose pas seulement en termes financiers mais aussi en termes de politique des transports.

J'en viens aux ressources de l'AFITF. Nous ne débattons pas au sein de votre commission d'une question qui doit être tranchée par le Premier ministre mais je vous confirme que l'agence ne touche pas en totalité les centimes de TICPE qui lui avaient été affectés. Face aux dépenses que nous avons à couvrir, y remédier pourrait être une première solution. Je pense, comme Nicolas Hulot, que les Français comprendront d'autant mieux que l'on veuille instaurer une fiscalité écologique qu'ils verront à quoi sert ce qu'ils auront à payer : je suis persuadée qu'ils seraient heureux que cela permette d'améliorer les transports de la vie quotidienne. Nous en débattons au sein du Gouvernement.

Monsieur Prud'homme, ayant eu la fierté de présider une entreprise qui transportait 1,2 million de voyageurs par jour dans le RER A, je trouve le mode ferré absolument formidable, et irremplaçable pour le transport de masse. Il ne peut néanmoins assurer à lui seul la mobilité de tous les Français. Pour offrir à chacun une alternative à la possession d'une voiture individuelle, il nous faut articuler notre réseau de transports autour du mode ferroviaire, dont j'espère qu'il pourra attirer de plus en plus de voyageurs. J'ai eu l'occasion de le dire aux présidents de région avec lesquels j'ai discuté ainsi qu'à la SNCF : j'aimerais voir beaucoup plus de voyageurs dans les TER, ce qui suppose sans doute une coordination de différents acteurs. Ainsi, en Afrique du Sud, pour la liaison entre Johannesburg, Pretoria et l'aéroport, la concession porte à la fois sur la ligne ferroviaire, sur les parkings et sur les bus de rabattement : quand on procède de la sorte, on a des voyageurs dans les trains. Bref, le ferroviaire a toute sa place. Mais comme il ne peut transporter les voyageurs de porte à porte, il est important que nous pensions les enjeux de la mobilité dans leur globalité.

Je souhaite que l'on accorde une place plus importante au fret ferroviaire et fluvial par rapport au fret routier. Cela suppose avant tout d'assurer une concurrence loyale entre les modes, et donc que nous protégeons nos entreprises du dumping social dans le secteur routier. Cela suppose aussi une prise en charge équitable du coût des infrastructures. Une réflexion ayant été menée avec l'ensemble des acteurs pour définir la stratégie « France Logistique 2025 », il nous faut maintenant décliner cette stratégie sous forme de plans d'action et faire en sorte que soient effectivement prises les mesures que l'on annonce depuis longtemps. Dans une vie antérieure, j'ai entendu parler d'un objectif de doublement du fret ferroviaire mais nous avons dû aujourd'hui revoir cet objectif fortement à la baisse. Pour pouvoir redonner une place plus importante au fret ferroviaire, il conviendra de disposer de sillons de qualité sur le réseau – ce qui, je le crains, n'est pas le cas aujourd'hui. Cela n'enlève

rien aux qualités écologiques de ce mode de transport, mais les chargeurs souhaitent que leurs marchandises arrivent à destination à la date prévue.

Outre la dette, dont j'ai déjà parlé, M. Wulfranc a évoqué les ports. C'est évidemment un enjeu majeur pour notre pays, compte tenu de la place plus importante que pourrait prendre le réseau portuaire dans les échanges de marchandises entre notre pays, l'Europe et le monde. Renforcer notre réseau portuaire nous permettrait aussi de développer notre tissu industriel autour des ports. Cela suppose que l'on sache relier ces derniers à leur *hinterland* : c'est un problème lancinant que nous aurons à examiner. Cela suppose aussi que l'on procède par axes. Je voudrais à cet égard saluer la qualité des missions parlementaires qui ont été menées sur ce sujet car elles nous offrent matière à travailler sur chacun des grands axes de notre territoire. Il nous faut à présent décliner ces travaux sous la forme d'un plan d'action tout en étant conscients que le modèle économique de nos ports est fragilisé par l'évolution de l'économie. En effet, ils vivaient beaucoup jusqu'ici de la rente du transport d'hydrocarbures ; dès lors que l'on s'oriente vers une économie décarbonée, cette rente est vouée à disparaître. Il faut donc se préparer à cette mutation qui intervient dans un contexte de très forte concurrence entre les ports européens. Se posent par ailleurs des questions d'ordre fiscal auxquelles nous devons être attentifs pour donner toutes leurs chances aux ports français dans la compétition européenne.

M. Jacques Krabal. Madame la ministre, merci d'avoir repris les engagements du Président de la République relatifs au transport du quotidien. Si les Français ont beaucoup d'attentes, vous ne pourrez effectivement pas tout faire du jour au lendemain, tant la situation s'est aggravée depuis quelque temps dans le secteur ferroviaire. Les usagers sont fatigués, je le dis au nom des quatre associations d'usagers de la ligne TER de la vallée de la Marne sur laquelle incidents et retards se succèdent. Les engagements du Président de la République devront donc être tenus au cours de ce mandat.

Nous sommes plutôt rassurés par la feuille de route que vous nous avez présentée. Nous attendons d'avoir en main le projet de loi d'orientation sur les mobilités et le futur projet de loi de programmation sur les infrastructures pour savoir comment cette feuille de route sera financée.

Dans le cadre de la rénovation et de la réhabilitation des infrastructures, la règle d'or prévaudra-t-elle ou pas ? Comment trouverez-vous les moyens pour financer ces projets ? Le 7 juillet dernier, un audit a été publié qui faisait apparaître des problèmes d'infrastructures mais aussi de gros dysfonctionnements au sein du groupe SNCF – problèmes d'organisation, formations insuffisantes, outils informatiques défaillants. Surtout, les responsabilités y sont trop fragmentées et l'organisation du groupe est trop cloisonnée. Comment comptez-vous faire en sorte qu'il soit mieux répondu aux attentes des usagers ?

Mme Valérie Beauvais. Depuis de nombreuses années, le réseau capillaire SNCF marnais – je suis élue de la Marne, mais la même situation prévaut dans toute la France – souffre d'un défaut d'entretien, voire d'une absence de rénovation.

En réponse à ce constat, Réseau ferré de France a réduit la vitesse des trains et abandonne même l'exploitation de certaines voies. L'utilité de ce réseau n'est pourtant plus à démontrer puisqu'il participe au développement économique, à celui de l'agriculture, à l'aménagement de notre territoire ainsi qu'à la réduction du trafic routier.

Un plan d'action associant les collectivités et les acteurs économiques doit être mis en œuvre afin de restaurer la praticabilité du réseau capillaire. Le conseil régional du Grand Est ainsi que les structures agricoles sont engagés financièrement pour participer à la réalisation de travaux de remise à niveau de certaines lignes du réseau.

À ce jour, Réseau ferré de France entend toujours limiter ses engagements au strict minimum.

Pouvez-vous préciser les mesures que vous entendez préconiser pour enjoindre RFF à s'engager dans un plan de rénovation afin que ce réseau recouvre toute son efficience ?

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre, en une minute je n'aurai pas le temps de poser toutes les questions que j'avais préparées, aussi vous remettrai-je un courrier.

Vous avez annoncé une pause du projet ferroviaire Lyon-Turin, partenariat public le plus coûteux de France, soit six milliards d'euros, alors qu'il ne correspond pas à un besoin d'intérêt général. En outre, sa conception a été entachée de soupçons de conflits d'intérêts.

L'association les Amis de la Terre vous a déjà remis une synthèse des rapports publics montrant que ce projet méconnaît les règles du financement public : le projet Lyon-Turin n'est ni financé ni finançable.

Comptez-vous, en tant que représentante de l'actionnaire qu'est l'État, annuler le lancement de 5,5 milliards d'euros de marché public qu'a annoncé la société d'exploitation du Tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT), sans autorisation d'engagement ni de crédits de paiement votés ?

Cette situation est d'autant plus choquante que le report modal, urgent pour la planète et la santé publique, est possible sur les voies existantes. Quels moyens allez-vous allouer à ce report modal ?

Mme Aude Luquet. Mon intervention a pour objet la mobilité domicile-travail dans les territoires urbains, en particulier pour les Franciliens travaillant dans la métropole parisienne.

L'accès aux transports est un enjeu majeur, mais aussi une source d'inégalités. En effet, les usagers – dont je suis – qui empruntent ces transports sont confrontés à la vétusté de certaines installations ainsi qu'à de nombreux retards qui les pénalisent au quotidien.

Le Président de la République a pris la mesure de la situation, et a annoncé, à l'occasion de l'inauguration de la LGV Paris-Rennes, vouloir donner la priorité à la rénovation et l'amélioration des transports du quotidien existant en investissant cinq milliards d'euros au cours du quinquennat.

Pourriez-vous, Madame la ministre, nous apporter des éléments plus détaillés quant à la politique de transports que vous souhaitez mener afin de réduire ces inégalités, et répondre aux griefs des Franciliens quant aux retards et aux trains saturés ?

J'ajoute que la perspective que Paris accueille les Jeux olympiques de 2024 laisse prévoir un afflux massif d'usagers supplémentaires.

Mme la ministre. Les questions de Mme Luquet et M. Krabal se rejoignent : les usagers veulent des améliorations maintenant. Ce qui nous invite d'autant moins à promettre de très grands projets lointains, et nous incite nécessairement à donner la priorité, dans la durée, à l'entretien et la régénération.

Je salue la démarche de vérité et de transparence qu'ont eue les présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilité en commandant un rapport indépendant dans le but d'améliorer la robustesse de l'exploitation. Je les rencontrerai vendredi prochain afin qu'ils m'exposent les marges de manœuvre existantes améliorant les méthodes d'exploitation. C'est une bonne nouvelle. Il va maintenant falloir se mettre à l'ouvrage afin d'améliorer au plus vite les transports du quotidien de nos concitoyens.

La question des réseaux capillaires est très importante, et je mesure que certains acteurs économiques sont totalement dépendants de notre capacité à maintenir une desserte par le rail. Je souscris pleinement à la démarche entreprise par mon prédécesseur pour trouver des modèles d'exploitation innovants de ces lignes du réseau capillaire.

Je me réjouis de constater que les régions souhaitent désormais s'emparer du sujet. Je ne peux toutefois pas vous dire que je vais demander à SNCF Réseau, dont la dette s'accroît de trois milliards par an, d'investir dans ces lignes capillaires. Nous devons trouver entre nous le modèle permettant de progresser, tout en continuant à travailler à des normes allégées puisqu'il ne s'agit pas de faire circuler sur ces lignes cent trains de voyageurs à grande vitesse mais quelques trains de marchandises par jour.

Madame Panot, si la régularité des procédures de la conduite du projet Lyon-Turin doit être mise en cause, cela sera du ressort de la justice, et ne relève pas de la compétence du ministre des transports. Pour ce qui me concerne, la ligne Lyon-Turin fait partie des projets pour lesquels le Président de la République a annoncé une pause et une réflexion. Celui-ci présente la spécificité de faire partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et d'être financé à 40 % par l'Union européenne et à 35 % par l'Italie. Nous devons le prendre en compte dans notre décision.

Mme Frédérique Tuffnell. Éluée de la deuxième circonscription de Charente-Maritime, à Rochefort, je suis préoccupée par le désenclavement du territoire routier entre cette ville et Fontenay-le-Comte après l'abandon de l'autoroute A831 qui anime les débats depuis de nombreuses années. Je crois que vous connaissez bien ce dossier.

Avec le département, nous cherchons des solutions de remplacement de cette autoroute par l'amélioration des réseaux existants, la mise à deux fois deux voies des tronçons et, surtout, le contournement de la ville de Marans, que vous connaissez bien. Reliant la Charente-Maritime à la Vendée, cette ville est traversée par 15 000 véhicules par jour en hiver et 25 000 en été. Ce flux routier incessant prend les habitants et les commerçants en otage, et les structures annexes comme le pont du Brault, fragilisées par le trafic secondaire, méritent aussi des travaux.

C'est avec le plus grand intérêt que je vous ai entendu évoquer les annonces faites lors des Assises de la mobilité, car elles sont riches d'espoir pour notre action publique. J'ai rencontré le président du conseil départemental : nous sommes convenus d'organiser une table ronde : pourrions-nous bénéficier de l'appui du ministère ?

M. Fabrice Brun. Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et avant lui la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), soulignent depuis des années que la question du désenclavement des territoires ruraux se pose avec une acuité particulière dans une dizaine de bassins de vie – mon collègue du Cantal pourra vous parler d'Aurillac.

Pour ma part, je connais mieux la situation du bassin d'Aubenas, au cœur de l'Ardèche méridionale, dont le désenclavement repose à la fois sur la poursuite de la modernisation de la route nationale 102 et la création d'une nouvelle gare TGV au sud de Montélimar. Ces deux projets ont malheureusement disparu de la circulation depuis 2012, et nous comptons bien les remettre au cœur de l'action publique.

Mme la ministre, au moment où le Gouvernement annonce la tenue prochaine d'Assises de la mobilité, quelles initiatives fortes comptez-vous prendre pour développer les infrastructures routières et ferroviaires dans les territoires ruraux, qui, comme pour les infrastructures numériques, souffrent d'une inégalité territoriale inacceptable ?

Ma question porte bien sur les infrastructures, sachant que, dans nos territoires ruraux, la route est l'épine dorsale du désenclavement et qu'il faut bien inclure la voiture individuelle au sein des politiques de mobilité rurale.

Mme Sophie Auconie. Il me semble curieux que les réglementations relatives s'appliquent de façon identique aux automobiles et aux 3,6 millions d'usagers de la route que sont les motards. Depuis le premier juillet 2017, ces derniers sont contraints de changer leurs plaques d'immatriculation afin de les mettre en conformité. Or, une directive européenne obligera en 2020 à adopter encore d'autres plaques. Cette incohérence mériterait un examen attentif et je souhaiterais connaître votre avis à ce propos.

M. Matthieu Orphelin. Les Assises de la mobilité abordent la question des ressources financières nouvelles, ce qui est une très bonne chose, car il s'agit d'un enjeu réel.

Dans ce cadre, serait-il possible de remettre à plat l'ensemble de la fiscalité applicable aux modes de déplacement, ce qui n'a jamais été fait jusqu'à présent ?

Ainsi, la déduction des frais réels de l'impôt sur le revenu des particuliers est toujours basée sur le nombre de chevaux fiscaux, ce qui favorise les véhicules les plus puissants ; il y a des années que l'on essaie de modifier cela.

Autre exemple, le kérosène bénéficie toujours d'une exonération totale de taxe ; ce n'est pas être contre le transport aérien que de considérer que cela n'est pas normal. La seule imposition des vols intérieurs rapporterait 200 à 300 millions d'euros par an, ce qui permettrait de financer un très beau plan de mobilité active.

Afin de les faire évoluer et d'encourager les comportements et achats les plus vertueux, serait-il possible de disposer d'un travail sur les signaux fiscaux adressés aux différents types de mobilité ?

Mme la ministre. Madame Tuffnell, je me réjouis du travail engagé dans un département que je connais bien. Des solutions peuvent être recherchées dans le sens que vous évoquez, mais il s'agit de routes départementales, qui concernent peu mon ministère.

Je souhaite que les Assises de la mobilité puissent se démultiplier dans les territoires. Bien évidemment, nous utiliserons les réseaux sociaux et la consultation par internet, mais, afin d'avoir connaissance des diverses réalités rencontrées dans les territoires, nous voulons aussi organiser des réunions de terrain – pas forcément dans chaque département. Nous réfléchirons à la façon de vous accompagner si vous souhaitez conduire des consultations susceptibles d'enrichir la réflexion globale.

Monsieur Brun, compte tenu de ce que j'ai évoqué, je ne suis pas sûre que l'heure soit à imaginer de nouvelles gares TGV... Mais, je le redis avec force, nous devons nous préoccuper de la mobilité dans les zones rurales, et les réponses peuvent revêtir plusieurs aspects. Lorsque les infrastructures existent mais que les solutions de mobilité sont absentes, je ne doute pas que la mobilité s'organisera autour de la voiture individuelle. Heureusement, nous aurons demain des véhicules propres et la voiture sera en fait de moins en moins individuelle, avec l'autopartage, le covoiturage, mais aussi le transport à la demande.

Par ailleurs, selon le type d'infrastructure concernée, le désenclavement relève de la compétence soit de l'État, qui a effectivement à se préoccuper de la mise à niveau du réseau routier national, soit, fort heureusement, d'autorités décentralisées.

Je ne suis pas capable, Madame Auconie, de répondre à la question du changement de plaques d'immatriculation des motos, dont il me semble qu'elle relève de la compétence du ministre de l'intérieur. En tout état de cause, une réponse vous sera adressée avant la fin de la semaine.

Je retiens la proposition de Matthieu Orphelin de dresser l'état des lieux des signaux fiscaux qui sont envoyés aux différents modes de mobilité. Un tel bilan sera utile à la réflexion sur d'autres signaux fiscaux.

M. Benoit Simian. En tant que rapporteur, avec ma collègue Anne-Laure Cattelot, de la commission des finances pour la mission « Transport », je souhaite vous interroger sur le financement des infrastructures de transports.

Outre les grands projets nationaux qui seront abordés lors des Assises de la mobilité, des projets sont aussi cofinancés par les collectivités territoriales. Le taux de réalisation des contrats de plan État-régions (CPER) ne devrait pas dépasser 60 %, ce qui est plutôt faible. Une réflexion est en cours quant aux capacités de financement des collectivités territoriales et à une refonte de la gouvernance du portage de ces projets.

La possibilité d'un transfert de compétences, total ou partiel, aux collectivités, notamment les régions, en leur donnant la possibilité d'instaurer un péage ou de bénéficier du produit d'une taxe, vous semble-t-elle pertinente ?

Préconisé par l'Union des ingénieurs des ponts (UNIPF) dans un récent rapport, le recours à une forme de contrat de partenariat public-privé permettrait de surmonter la rigidité du contrat de concession applicable aux seules autoroutes et de faire émerger rapidement des projets structurants.

M. Vincent Descoeur. Vous avez évoqué, Madame la ministre, la pause annoncée par le Président de la République pour les projets de grandes infrastructures, la priorité devant être donnée à une mobilité pour tous et pour tous les territoires.

Cette orientation pourrait être – j'utilise le conditionnel à dessein – de nature à satisfaire les territoires qui attendent de longue date la modernisation de leur réseau routier national. C'est le cas de nombreux départements ruraux, au premier rang desquels celui du Cantal, malheureusement resté à l'écart des infrastructures autoroutières.

Si cette annonce est de nature à nous satisfaire, vous avez dans le même temps évoqué l'impasse financière à laquelle vous êtes confrontée, mais aussi les perspectives de réduction de crédits dès cette année.

Aussi souhaiterais-je savoir si cette réduction de crédits et, demain, les arbitrages que vous serez amenée à rendre, toucheront les contrats de plan État-régions ou si, au contraire, nous pouvons nourrir l'espoir de bénéficier demain de crédits de paiements permettant de conduire ces opérations de modernisation.

M. Bruno Duvergé. Cet après-midi, dans sa réponse à une question posée au sujet du canal Seine-Nord, le Premier ministre a centré son propos sur la question du financement, ce qui était assez rassurant pour les élus des Hauts-de-France que nous sommes.

La proposition faite par le président du conseil régional, Xavier Bertrand, offrirait une solution à l'État et permettrait de se concentrer sur la garantie. Si la pause annoncée par le Président de la République concerne ce financement, la chose est tout à fait acceptable. En revanche, si elle est destinée à remettre en cause le projet, ce serait un drame pour toute notre région. En effet, les territoires, les entreprises et la population travaillent déjà à ce projet, la société est créée, 250 millions d'euros ont déjà été dépensés pour les études, et les aménagements fonciers sont en cours.

Arrêter ce projet serait dramatique pour la région, qui a déjà montré son désespoir lors des dernières élections.

Mme Jennifer De Temmerman. Certains projets de grandes infrastructures, dont le canal Seine-Nord, cristallisent depuis de nombreuses années les espoirs de nos populations. Élus du Nord, nous sommes interpellés sur la pause annoncée et sa réelle nature : s'agit-il d'un arrêt définitif ?

Dans le cadre des Assises de la mobilité, vous avez évoqué la réalisation d'audits des infrastructures existantes. Est-il envisageable, dans le même temps, de créer des missions d'évaluation de ces grands projets qui permettraient de déterminer leur viabilité et de les confirmer, ou sinon, de proposer d'autres solutions porteuses, en termes économiques et écologiques, pour nos territoires ?

Mme la ministre. Les contrats de plan État-régions, évoqués par plusieurs d'entre vous, portent largement sur les transports de la vie quotidienne, et lorsque le Président de la République a annoncé une pause dans son discours de Rennes, il a indiqué que ces contrats n'étaient pas concernés par cette pause. Ainsi, les projets doivent continuer à leur rythme actuel, dans le but d'aller à leur terme. Pour autant, parce qu'ils sont rarement menés à leur terme dans le délai annoncé, il n'est pas totalement exclu que nous soyons contraints d'exécuter les CPER sur une durée légèrement plus longue que prévu.

Nous devons réfléchir au cadre qui pourrait permettre des initiatives comme l'instauration de péages. Une fiscalité spécifique a ainsi été adoptée en région Île-de-France afin de financer le réseau de transports du Grand Paris ; d'autres métropoles pourraient

s'interroger sur ce type de fiscalité. Le Président de la République l'a dit lors de la Conférence des territoires, il faut laisser des marges de manœuvre aux initiatives, sans toutefois créer des effets d'octroi ou d'autres instruments illisibles pour les usagers.

Je me réjouis que l'UNICEF réfléchisse à des modes de financement innovants. Il peut être intéressant de réfléchir à d'autres modèles. J'évoquais la nécessité de sortir de l'alternative « on ne fait rien ou on fait une ligne à grande vitesse », il serait aussi bon de sortir de l'alternative « on ne fait rien ou on fait une route concédée avec des standards extrêmement exigeants ».

Tout ce qui pourra permettre de trouver des solutions plus adaptées, plus compatibles avec les préoccupations environnementales et moins coûteuses me semble aller dans le bon sens et mérite d'être pris en considération.

S'agissant du canal Seine-Nord, comme vous pouvez l'imaginer, je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit le Premier ministre.

Par ailleurs, aucune annulation de crédits de l'AFITF n'est prévue au titre de l'exercice 2017 ; seuls les programmes budgétaires classiques sont concernés.

M. Jean-Luc Fugit. Quelles seront les modalités d'organisation des Assises de la mobilité dans les régions ?

Aujourd'hui, les observatoires de la qualité de l'air sont financés à hauteur d'un tiers par l'État, un tiers par les collectivités et un tiers par la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), financée par les industriels.

Ne serait-il pas envisageable que les sociétés d'exploitation des autoroutes soient soumises à la TGAP et, le cas échéant, que les ressources nouvelles ainsi collectées soient affectées aux observatoires afin de financer des études prospectives, portant notamment sur des projets d'infrastructures autoroutières ou à leurs alternatives, ce qui permettrait d'éclairer les choix de l'État et des collectivités qui financent ces infrastructures.

M. Stéphane le Foll. J'ai bien compris, Madame la ministre, que vous avez dressé un constat très sombre ; et vous renvoyez les grandes décisions à des Assises. Pourrez-vous, à l'ouverture de ces Assises indiquer d'une part le niveau d'investissement de ce quinquennat, que vous souhaitez voir plus élevé que celui du précédent ; d'autre part quelle sera la répartition entre les grands enjeux liés aux nouvelles infrastructures et la rénovation des infrastructures anciennes, sujets du nouveau paradigme que vous évoquez ; enfin ce qui sera consacré aux nouvelles mobilités ?

Si nous devons avoir un débat dans le cadre des Assises, celui-ci doit être cadré avec des objectifs d'investissement, sinon chacun pourra proposer des projets à l'envi.

Il manque par ailleurs un élément au dossier de la mobilité en milieu rural – que je connais bien –, celui de la compétence des intercommunalités en matière de transport. En milieu urbain, les agglomérations investissent et dressent des schémas de transports. Dans le secteur rural, si l'on compte sur la région pour réfléchir à la place des intercommunalités, cela ne marchera pas. Je fais donc une proposition simple afin de construire cette mobilité du rural : donner cette compétence aux intercommunalités.

M. Lionel Causse. Je partage pleinement votre pragmatisme et vos objectifs, madame la ministre.

En tant qu' élu des Landes, je ne vous poserai pas de question sur la ligne LGV Grand Sud-Ouest vers Toulouse et l'Espagne ; mais ce que vous avez dit me rassure, car je ne fais pas partie des élus qui demanderont la réalisation de grands projets, qui pourraient coûter cher sans pour autant répondre aux attentes des habitants.

J'ai été maire d'une commune de 5 000 habitants, trop petite pour pouvoir délivrer des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public, mais trop grande pour ne pas offrir de transports urbains vers l'agglomération bayonnaise toute proche.

Il semblerait donc bon de simplifier les compétences, notamment des intercommunalités, ainsi que la réglementation applicable aux AOT. Ces sujets seront-ils examinés dans le cadre des Assises de la mobilité ?

M. David Lorion. En une minute, madame la ministre, je vais vous emmener dans l'île de La Réunion, département français d'outre-mer, uniquement accessible par avion et par bateau, et qui ne possède pas de ligne de chemin de fer.

Le président Macron avait promis aux Réunionnais de financer 200 000 billets d'avion par an dans le cadre de la continuité territoriale, à l'instar de ce qui est fait en Corse. Cette mesure sera-t-elle appliquée et à quelle date ?

Par ailleurs, alors que La Réunion vit du tourisme, dix compagnies aériennes seulement desservent l'île, contre vingt pour l'île Maurice. Nous aiderez-vous à améliorer la desserte, dans le cadre de l'ouverture du ciel réunionnais ?

Enfin, on ne circule pas à La Réunion comme on circule en métropole, et nous avons besoin d'une réglementation adaptée, notamment pour le transport de marchandises par camions. Pourrons-nous vous faire parvenir un projet de réglementation ?

Mme la ministre. Vous m'avez interrogée sur la déclinaison territoriale des Assises de la mobilité. Je souhaite que la démarche se démultiplie ; nous aurons l'occasion d'aller débattre dans des territoires très différents après avoir calé les réunions avec les présidents et les préfets de région. Je vous l'ai indiqué, l'organisation sera en deux temps, les remontées des premières conclusions alimentant un débat par région avec les autres autorités organisatrices de la mobilité avant la prise en compte et la finalisation des mesures dans la loi de programmation.

Je n'ai pas à l'esprit le modèle de financement des observatoires de la qualité de l'air. Les sociétés concessionnaires payent beaucoup de taxes et l'on peut penser que leur contrat de concession doit les protéger de nouvelles taxations. Mais je ne doute pas que, si vous leur proposez de contribuer volontairement à l'amélioration de la qualité de l'air, elles seront ravies de participer à cette grande cause...

Monsieur Le Foll, nous allons tenter de déterminer une trajectoire financée, car j'ai le regret de constater que ce n'est pas le cas aujourd'hui. Je ne suis pas sûre qu'il soit de bonne pratique de cadrer avant d'avoir débattu le niveau de ressources que la collectivité nationale souhaite consacrer à ses infrastructures. Nous expliquerons simplement que si l'on veut tout, il faudra s'interroger sur ce que cela signifie en termes de fiscalité : soit on accepte de payer l'usage, soit on accepte de payer plus d'impôt, soit on réduit les dépenses. Plusieurs scénarios

sont possibles mais il faut laisser place au débat. En tout état de cause, je me suis entretenue avec mon collègue Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics, et nous sommes convenus qu'au regard des sommes engagées et de l'impérieuse nécessité de mieux assurer l'entretien et la régénération de nos réseaux, il faudra investir davantage dans les transports au cours du quinquennat, ne serait-ce que pour respecter les engagements pris.

La question de la responsabilité de l'intercommunalité mérite d'être débattue. Ce sont bien les intercommunalités qui se saisissent de ces sujets, les départements pouvant les appuyer, notamment en les aidant à développer des aires de covoiturage intelligentes. Logiquement, les régions devraient s'emparer de ces questions mais les intercommunalités sont un bon niveau de proximité pour appréhender ces pratiques. Le font-elles par leur compétence ou peuvent-elles le faire par délégation d'une compétence régionale ? Cela peut être débattu au cours des Assises de la mobilité.

Je m'enquerrai du suivi des engagements pris à l'égard de l'Île de La Réunion en matière de continuité territoriale avec ma collègue ministre des outre-mer pour vous répondre rapidement, monsieur Lorian.

Mme Stéphanie Kerbarh. Lors de votre entrevue prochaine avec les deux établissements publics qui composent la SNCF, pourriez-vous leur soumettre l'idée d'utiliser plus systématiquement la médiation en cas de litiges avec les sous-traitants intervenant pour les opérations de maintenance et de réfection des installations ? Ainsi les tribunaux administratifs seraient-ils désengorgés et la réalisation des travaux ne cumulerait pas les retards. Sur un plan plus général, pourriez-vous aussi mettre l'accent devant eux sur la nécessité de travailler à des relations équitables vis-à-vis des sous-traitants ? Cela vaut pour l'ensemble des donneurs d'ordres intervenant pour l'entretien des structures de transports.

M. Alain Perea. Au début des années 1960, le général de Gaulle et son bras armé la DATAR, ont conçu un aménagement du territoire centré autour de Paris, avec un réseau en étoile de routes nationales, d'autoroutes et, par la suite, de lignes à grande vitesse. Ce mode d'aménagement du territoire a porté ses fruits, si ce n'est qu'il n'est jamais arrivé jusqu'en Occitanie pour ce qui est des lignes à grande vitesse, si bien qu'aujourd'hui aucune ne dessert la région où, sans vouloir faire de raccourci abrupt, le taux de chômage est parmi les plus élevés du pays. La question n'est pas de défendre ou de s'opposer à cette ligne mais de définir une stratégie de mobilité. Comment aiderez-vous les régions dans cet exercice qui dépasse largement leurs compétences puisqu'on doit se mettre ensemble pour connecter Toulouse et Montpellier à Paris ?

Mme Pascale Boyer. Depuis des mois, de nombreux Hauts-Alpins se mobilisent pour la préservation des lignes ferroviaires Gap-Grenoble et Gap-Valence. Cet accès est primordial pour l'économie du département, très largement fondée sur le tourisme, et tout autant pour la mobilité de ses habitants, singulièrement les jeunes qui font leurs études à Grenoble.

Nous faisons partie des « rescapés » des trains Intercités, puisque seules les lignes Paris-Rodez et Paris-Briançon ont été sauvegardées à l'été 2016. Mais pour faire rouler des trains il faut des lignes en état de fonctionnement, et le coût des travaux de rénovation est estimé à 50 millions d'euros. La somme est colossale, mais c'est que, depuis dix ans au moins, rien n'a été entrepris. La vétusté de ces lignes provoque de nombreux retards, donc une dégradation du service, ce qui a pour conséquence la baisse régulière de la fréquentation.

Alors que le président de la République a annoncé le 1^{er} juillet dernier que priorité serait donnée « aux transports du quotidien », quelles orientations prendra l'État en faveur de la rénovation des lignes dans les territoires ruraux, seule à même de voir augmenter la fréquentation des lignes TER que vous appelez de vos vœux et de redonner envie de prendre le train ?

Mme Danielle Brulebois. Vous avez répondu à beaucoup de nos interrogations notamment en réaffirmant que l'État tiendrait les engagements qu'il a pris au sujet de la modernisation des lignes TER, dont la fréquentation doit en effet repartir à la hausse. Dans les territoires ruraux, la mobilité passe aussi par les déplacements « doux », donc le développement des véloroutes et des voies vertes. On parle souvent du vélo d'un point de vue touristique, mais ce peut être un moyen de déplacement quotidien et il y a beaucoup à faire pour en développer l'usage auprès des lycéens, des collégiens et des élèves, que trop souvent leurs parents déposent en voiture à la porte des établissements d'enseignement. L'État envisage-t-il d'appuyer les investissements des collectivités destinés à encourager l'usage de la bicyclette ?

Quel est d'autre part l'état d'avancement du plan de développement régional de bornes électriques, dont on n'entend plus parler ?

Mme Bérangère Abba. Ma question relève à la fois de la mobilité, de la santé et de la sécurité routière. Le vieillissement de la population qui caractérise les zones rurales et la perte d'autonomie qui s'ensuit parfois laisse les familles dans un grand désarroi car rien n'est prévu actuellement, sauf à ce que les familles dénoncent les difficultés de conduite automobile de leur proche. Se saisira-t-on de cette question lors des Assises de la mobilité ?

Mme la ministre. Madame Kerbahr, je ne vois pas pourquoi la SNCF ne recourrait pas à la médiation interentreprises en cas de difficultés sur des chantiers et je poserai la question aux présidents, vendredi.

On ne saurait dire, Monsieur Perea, que l'Occitanie n'est pas « desservie » par une ligne à grande vitesse. Pendant très longtemps, la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Marseille s'arrêtait au nord de Lyon ; néanmoins, les Marseillais considéraient qu'ils « avaient » le TGV. C'était aussi le sentiment des Bordelais, alors même que, jusqu'au début de ce mois, il n'y a pas eu de ligne à grande vitesse jusqu'à Bordeaux. L'État a évidemment sa place dans la réflexion à mener, c'est pourquoi j'ai souhaité l'organisation des Assises de la mobilité : il faudra parvenir à articuler des sujets nationaux transverses puis trouver des solutions aux attentes des territoires.

Vous avez fait état, madame Boyer, de l'importante dégradation du réseau ferroviaire et du coût considérable de sa rénovation – le président de la région Nouvelle Aquitaine a fait état devant moi de 600 millions d'euros d'investissements supplémentaires pour remettre le réseau en état. Il ne faut pas se le dissimuler, nous serons amenés à établir des priorités. Or, si la classification faite par SNCF Réseau traduit ses propres préoccupations, elle n'aide pas à définir une stratégie car les lignes sont classées en fonction du tonnage transporté : si beaucoup de fret emprunte une ligne, elle monte dans le classement, cependant qu'une autre ligne où il en passe peu se trouvera en bas de la liste. J'ai fait valoir à son président que SNCF Réseau allait devoir aider l'État et les régions à faire des choix en fonction d'autres critères.

Je crois énormément, Madame Brulebois, aux mobilités actives. C'est un sujet qui doit être présent dans les Assises en tant que thématique particulière, par exemple en ce qui

concerne le développement du vélo à assistance électrique. La prime à l'achat a bénéficié à 60 000 personnes, ce n'est pas rien. Ces vélos, qui permettent de doubler la distance moyenne parcourue, deviennent un véritable moyen de transport, parfaitement écologique et en outre bon pour la santé. Il faut absolument encourager le développement de ces mobilités actives. Dans une loi d'orientation sur les mobilités, beaucoup de sujets sont de bon sens : quand une piste cyclable arrive dans une gare, il vaudrait mieux qu'il y ait sur place un garage à vélo...

Madame Abba, nous aurons forcément à traiter aussi, avec ma collègue en charge du handicap, la question du transport des personnes vulnérables. L'approche très cloisonnée qui prévaut encore laisse finalement beaucoup de monde au bord de la route, si je puis dire.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, Madame la ministre, d'avoir pris le temps de répondre à chacun. Vous avez pu le constater, nous sommes nombreux à être passionnés par les sujets qui relèvent de votre ministère et vous pouvez donc compter sur nous pour travailler avec vous, notamment dans le cadre des Assises de la mobilité, ce premier grand rendez-vous où nous serons présents et actifs pour trouver les meilleures solutions pour notre avenir.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 19 juillet 2017 à 16 h 30

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feur, M. Stéphane Le Foll, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, Mme Isabelle Muller-Quoy, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Ludovic Pajot, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaut, Mme Frédérique Tuffnell, Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Gérard Menuel, Mme Brune Poirson, M. Napole Polutele, M. Thierry Robert, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - Mme Anne-Laure Cattelot, Mme Natalia Pouzyreff, M. Benoit Simian