

Assemblée nationale

Commission élargie

Commission des finances,
de l'économie générale
et du contrôle budgétaire

Commission du développement durable
et de l'aménagement du territoire

(Application de l'article 120 du Règlement)

Mercredi 28 octobre 2009

Présidence de M. Didier Migaud,
président de la Commission des finances,
et de M. Christian Jacob,
président de la Commission
du développement durable

La réunion de la commission élargie commence à seize heures quinze.

Projet de loi de finances pour 2010

**Écologie, développement et aménagement durables ; Contrôle et exploitation aériens (budget annexe) ;
Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ; Avances au fonds d'aide à
l'acquisition de véhicules propres (comptes spéciaux)**

M. le président Didier Migaud. Je suis heureux d'accueillir avec Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, pour l'entendre sur les crédits consacrés, au sein de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », aux transports. Nous sommes convenus avec le président Jacob de consacrer l'après-midi aux transports et la soirée au développement durable et à l'écologie en présence de Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie auprès de Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie. Ce dernier est en déplacement à l'étranger, pour préparer le sommet de Copenhague, et m'a demandé de l'excuser auprès de vous.

La procédure de la commission élargie est, vous le savez, destinée à privilégier les échanges en donnant toute leur place aux questions et aux réponses. La mission dont nous allons débattre regroupe des crédits multiples, très importants, et ils sont suivis par onze rapporteurs de quatre commissions. C'est pourquoi nous avons décidé de diviser le temps et le travail. Avant d'entendre M. le secrétaire d'État, nous allons écouter d'abord les rapporteurs spéciaux de la commission des finances et les rapporteurs pour avis de la commission du développement durable, sur les transports, puis un orateur de chaque groupe.

Nos travaux devront être terminés avant l'audition d'Alain Juppé et de Michel Rocard sur le grand emprunt, qui aura lieu à dix-neuf heures.

Avec Christian Jacob, je tiens à saluer la qualité du travail accompli tout au long de l'année par nos rapporteurs dont l'exposé ne donnera pas forcément la mesure. Il leur faut en effet non seulement préparer les lois de finances mais aussi évaluer leur exécution en procédant, entre autres, à de nombreuses auditions.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes. Les inscriptions budgétaires qui figurent dans le projet de loi de finances pour 2010 sont

cohérentes avec les engagements du Gouvernement et les objectifs adoptés dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Restent les questions de financement.

Ainsi, en 2009, le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – l'AFITF – n'a pas été entièrement assuré puisque l'augmentation prévue de la redevance autoroutière prélevée sur les sociétés concessionnaires d'autoroute n'a pas eu lieu, par insuffisance de concertation. Il en découle des questions sur la pérennité des ressources de l'AFITF, sur le calendrier d'entrée en vigueur à moyen terme de la taxe poids lourds et sa montée en charge. Après le flou qui a entouré, tout au long de l'année, l'augmentation de la redevance des sociétés d'autoroute, quelles sont, sur ce point précis, les intentions du Gouvernement en 2010 ?

De même nature est le problème posé par les péages ferroviaires réclamés par Réseau ferré de France à la SNCF. Après plusieurs années d'apaisement, la polémique entre les deux établissements publics a repris de la vigueur, et c'est regrettable. La SNCF fait valoir que le modèle économique du TGV sera perturbé par l'augmentation des péages. Lesdits péages sont inscrits dans le contrat de performance que vous avez signé, monsieur le secrétaire d'État, avec RFF. Comment allez-vous trancher ? De quels moyens financiers RFF est-il assuré de disposer, en particulier pour financer la régénération ? RFF a par ailleurs reçu des instructions explicites du Gouvernement pour donner sa garantie à un emprunt dans le cadre d'un contrat de concession. Cette façon de faire ne me semble pas conforme aux règles qui s'imposent à RFF ni compatible avec la transparence financière qui lui est demandée.

Les partenariats public-privé sont indispensables pour tenir les engagements souscrits dans le Grenelle de l'environnement. Or ils rencontrent aujourd'hui des difficultés. Quelles solutions le Gouvernement propose-t-il pour les surmonter ? Le grand emprunt ? Le plan de relance avait permis d'apporter des garanties. Comment stabiliser le bouclage financier des PPP ?

Dans le domaine de la sécurité routière, les résultats ne sont pas bons. J'ai effectué, dans le cadre de mes travaux, un contrôle à Rennes, qui a révélé que, si la constatation des infractions suivait un processus bien maîtrisé, il n'en allait pas de même des contestations. Le dispositif administratif était très insuffisant. Quelles inflexions, monsieur le secrétaire d'État, allez-vous donner à l'organisation ? Allez-vous créer un établissement public ? Selon quel calendrier ?

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les transports terrestres. La commission du développement durable sur penche régulièrement sur les problèmes considérables que pose le transport terrestre. Nous étions encore hier soir en commission mixte paritaire pour traiter de l'Autorité de régulation ferroviaire. Un groupe de travail spécifique se consacre au transport ferroviaire de marchandises. Globalement, plusieurs points concernant la politique de transports terrestres méritent d'être évoqués.

Monsieur le secrétaire d'État, le fret ferroviaire fait l'objet d'un nouveau plan, ambitieux, dont les moyens se superposent à ceux prévus pour l'entretien des voies. Comment faire en sorte qu'il ne se solde pas, comme les précédents, par un échec ou un semi-échec ? A-t-on suffisamment réfléchi aux causes profondes de la désaffection des clients pour le ferroviaire ? Le débat dépasse la seule question des moyens. Notre collègue Yannick Paternotte a présenté des propositions concrètes. Quelles suites entendez-vous leur donner ?

Monsieur le secrétaire d'État, le Grenelle de l'environnement a fait naître dans nos régions l'espoir d'être desservies par des lignes à grande vitesse. Nous souhaiterions que vous fassiez à nouveau le point des concertations existantes et que vous nous précisiez le plan de financement et le calendrier.

Après une longue période d'oubli, vous souhaitez, dans la logique du Grenelle, relancer les transports urbains et périurbains, qui mobilisent l'effort financier public. Quels sont les grands projets en cours de réalisation ?

En matière de sécurité routière, après avoir enregistré de grands progrès sur plusieurs années, la politique menée semble marquer le pas. Quelles en sont, à votre avis, les causes profondes ? Comment modifier le comportement des conducteurs ?

Le projet de canal Seine-Nord Europe a suscité beaucoup d'intérêt dans plusieurs régions. Où en est-il ? Le fret fluvial connaît-il un essor qui profite à la région parisienne ou à la région lyonnaise ?

Le Grenelle I a mis l'accent sur la nécessité de développer des modes de transport riches de potentialités, et certains élus se sont engagés dans cette voie. Je pense en particulier au transport par câble en milieu urbain. J'avais déposé un amendement, mais je ne suis pas le seul à m'intéresser à ce mode de transport qui a été développé dans de grandes mégapoles internationales parce qu'il est peu coûteux à installer et consomme peu d'énergie.

Pouvez-vous nous dire, même si Bercy est aussi concerné, où en sont les réflexions sur la voiture propre ? De quelles réalisations concrètes pouvons-nous faire état ? Et quels équipements faudra-t-il pour que les voitures propres puissent circuler partout sur notre territoire ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les affaires maritimes. Messieurs les présidents, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je vais essayer d'être bref même si 2009 peut être considérée comme l'année de la mer. En effet, le Président de la République a donné, le 16 juillet dernier au Havre, un nouveau souffle à notre politique maritime, dont il a défini les grands axes. Il y a eu aussi le Grenelle de la mer qui a souligné l'importance stratégique que revêt pour notre pays une politique maritime énergique. Je souhaite vous interroger sur quatre points.

Premièrement, le pavillon français. Il est en nette croissance. Depuis le vote du registre international français – le RIF –, nous avons beaucoup progressé. En 2005, 212 navires battaient pavillon français, il y en a 302 aujourd'hui. Et l'objectif de 500 navires dans cinq ans est réaliste. L'emploi a suivi dans leur sillage : 13 500 marins en 2005, 15 100 en 2009. Avec les emplois à terre, la filière a créé 4 800 emplois, directs et indirects depuis 2005.

Notre pavillon a été qualifié par deux syndicats français de « complaisant ». Dans le cadre du Grenelle de la mer, les armateurs et les organisations de salariés devaient évoquer le sujet. Où en sont leurs conversations ?

Notre grand armateur CMA-CGM connaît des difficultés financières, comme d'ailleurs MSC. Quelle est la position de l'État sur ce point ?

Deuxièmement, la formation des marins. C'est un grand sujet ! Si on développe le pavillon français, l'emploi, il faut que la formation suive. Les quatre écoles de la marine marchande – Marseille, Le Havre, Nantes et Saint-Malo – ont formé d'excellents capitaines au long cours, mais elles étaient trop repliées sur elles-mêmes. Vous avez donc décidé que l'État conserverait la compétence de l'enseignement maritime. Pour mobiliser les énergies au plan national, il ne faut pas laisser la responsabilité au niveau régional, qui, sans rien vouloir enlever à son mérite, ne peut pas à lui seul représenter l'intérêt général. Une loi du 25 septembre a donc gravé dans le marbre la compétence de l'État en créant un établissement unique placé sous l'autorité d'un directeur qui coiffe les quatre établissements. Le cœur de métier restera la formation des marins, mais ces écoles deviendront progressivement des écoles d'ingénieurs. Nous allons tripler les moyens pour que les 1 000 élèves qui entrent chaque année et les 300 officiers qui sortent deviennent respectivement 3 000 et 1 000, d'autant que la pénurie en Europe est de 10 000 officiers. La demande est donc très forte.

La nouvelle école du Havre sera le moteur de l'opération. Les établissements, une fois qu'ils seront placés sous la responsabilité de l'État, auront besoin de l'autonomie la plus large possible. C'est pourquoi le statut de grand établissement pourrait être retenu dans le décret en Conseil d'État qui se prépare. Pour l'installation du directeur, je me permets de plaider la cause du Havre. Le Havre est le port de Paris mais compte peu de centres de décision. La nouvelle école sera aux normes internationales, en liaison avec l'École navale, et les grandes écoles internationales que

sont Malmö, Southampton ou Brême. Dans ces conditions, il serait cohérent d'en faire en quelque sorte le laboratoire de notre nouvelle politique et d'y installer le directeur.

Le projet porte sur 30 millions d'euros. L'État, qui intervient avec d'autres partenaires, pourrait-il jouer un rôle moteur en s'engageant à hauteur de 10 ou 15 millions d'euros pour « booster » le projet qui en a besoin ? Il faut aller vite.

Troisièmement, le développement des grands ports maritimes. Après la réforme intelligente que vous avez menée, monsieur le secrétaire d'État, j'exprime notre satisfaction de voir transcrits dans les chiffres les engagements que l'État a pris en 2008. Ainsi, 138 millions sont prévus pour 2010, dans le cadre du contrat de projet, sur les 500 millions annoncés jusqu'en 2013. Mais il reste le grand sujet de la desserte ferroviaire, routière et fluviale de nos ports qui sont mal reliés à leur hinterland. Pourriez-vous faire le point ainsi que sur les autoroutes de la mer ? Le grand emprunt pourrait être une source de financement. L'État a annoncé un investissement considérable de 7 milliards d'euros dans le ferroviaire. Comment se les procurera-t-il ? La réforme se met en place, avec quelques couacs, et c'est normal. Mais comment l'État financera-t-il les liaisons avec les ports, qui constituent un enjeu stratégique, en particulier pour Le Havre et Marseille ? Je vous remettrai d'ailleurs un rapport détaillé sur le sujet. Vous pourrez aussi nous dire un mot de l'autoroute de la mer que vous avez mise en service entre l'Espagne et la France.

Quatrièmement, la sécurité maritime, domaine dans lequel la France a fait des progrès considérables depuis le naufrage de l'*Erika*. Toutefois, quelques questions subsistent. Les moyens des centres régionaux opérationnels de surveillance et de secours – les CROSS – doivent être remis à plat, mais il ne faudrait pas qu'ils tombent trop bas.

Je suis favorable aux hydroliennes et aux éoliennes en mer, mais j'ai entendu dire qu'il était question d'implanter un parc d'éoliennes à quarante kilomètres au large d'Ouessant sur le plateau d'Iroise. Or il s'agit d'une zone où passent 230 000 navires par an. Il serait à mon avis prudent de définir des aires, telles les aires protégées, où il ne serait pas possible de le faire. Monsieur le secrétaire d'État, qu'en pensez-vous ?

J'ai peut-être été un peu long, mais ce sujet, qui est en pleine évolution, le méritait.

M. Charles de Courson, *rapporteur spécial, pour les transports aériens et la météorologie*.
Messieurs les présidents, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais, à travers quelques questions, aborder trois thèmes : l'augmentation, en 2010, des taxes et redevances qui pèsent sur les compagnies aériennes, pour financer notamment la mission « Contrôle et exploitation aériens » ; la nécessaire réforme de la gestion des ressources humaines au sein de la Direction générale de l'Aviation civile ; et enfin l'avenir statutaire de celle-ci.

Quel est l'impact des diverses augmentations de charges sur la reprise du trafic aérien ? Les recettes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » dépendent étroitement de l'évolution du trafic. Or, du fait de la crise économique, celui-ci a très fortement diminué depuis un an.

Afin de garantir au budget annexe des ressources suffisantes, il est prévu d'augmenter de 5 % la taxe de l'aviation civile et les redevances de navigation aérienne. De leur côté, les aéroports, notamment Aéroports de Paris, prévoient également d'augmenter les redevances pour service rendu. Enfin, les plafonds de la taxe d'aéroport – qui sert essentiellement à financer des dépenses de sûreté que je qualifierai d'excessives et dont j'ai à plusieurs reprises démontré l'inefficacité – pourraient être relevés en loi de finances rectificative. Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'État, que ces différentes augmentations de charge vont peser sur la reprise du trafic aérien, la compétitivité de nos plateformes et l'avenir immédiat des compagnies aériennes ?

J'en viens à la réforme de la gestion des ressources humaines à la DGAC. Afin de réaliser le « bouclage » du budget annexe, celle-ci a annoncé pour 2010 un plan d'économies de 40 millions d'euros, effort qu'il convient de saluer.

Mais des efforts supplémentaires pourraient être faits en matière de gestion du personnel. Depuis 1988, celle-ci passe par la conclusion de « protocoles sociaux » triennaux, reposant sur l'octroi d'avantages financiers et sociaux en contrepartie – théoriquement – d'une amélioration de la productivité. En réalité, ces protocoles sociaux sont pour la DGAC un moyen de garantir la paix sociale.

Pour la troisième fois depuis 2002, la Cour des comptes s'est penchée sur cette question. Il ressort de l'un de ses référés, qu'elle a communiqué à la commission des finances au début du mois d'octobre, que les principales primes versées aux personnels techniques de l'aviation civile, parfois de manière rétroactive, sont irrégulières depuis leur origine ; que les contreparties des avantages sociaux accordés sont modestes en termes de gains de productivité ; qu'une organisation officieuse des vacations des contrôleurs aériens a été mise en place – des autorisations d'absence, dites « clearance », seraient accordées aux contrôleurs, ces derniers étant censés assurer une vacation, et, selon la Cour des comptes, le nombre de contrôleurs réellement présents ne serait pas suffisant pour garantir la sécurité des vols.

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous apporter des précisions sur chacun de ces trois points et nous indiquer les mesures qu'entend prendre le Gouvernement ?

Quant à l'avenir statutaire de la DGAC, il se trouve que lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2009, nous avons adopté l'un de mes amendements tendant à ce que le Gouvernement remette au Parlement, avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2010, un rapport sur les perspectives d'évolution du statut de la DGAC.

En matière de navigation aérienne, la construction européenne s'accélère. À terme, un système intégré de navigation aérienne pourrait être mis en place pour les différents « blocs d'espace aérien fonctionnel ». L'attribution de la personnalité morale à tout ou partie de la DGAC faciliterait l'intégration européenne, lui permettant notamment de nouer des partenariats avec ses homologues.

Je regrette que le Gouvernement n'ait toujours pas transmis son rapport au Parlement, mais j'ai cru comprendre qu'il projetait de transformer la DGAC en établissement public administratif. Qu'en pensez-vous ? Pourquoi privilégier cette piste ? Quelles sont les autres pistes possibles ? Faut-il maintenir l'unité organique de la DGAC ? Enfin, quel pourrait être le calendrier de mise en œuvre de cette indispensable réforme ?

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les transports aériens. Monsieur le secrétaire d'État, ma première question porte sur l'évolution du trafic aérien mondial. Nous assistons depuis la fin de l'année dernière à une baisse du trafic – passagers et fret – qui frappe prioritairement les moyens courriers européens et les longs courriers internationaux, tandis que l'aviation *low cost* résiste assez bien à la crise. Toutefois, nous constatons à l'heure actuelle de légers signaux de reprise, puisque la situation du « fret express » se redresse depuis quelques mois et que le taux de remplissage des avions s'est quelque peu amélioré au cours de l'été. Pouvez-vous confirmer ces données ? Peut-on d'ores et déjà prévoir l'évolution du trafic aérien pour 2010 ?

Ma deuxième question porte sur le sujet sensible de la sécurité du transport aérien. Nous avons tous été frappés par l'accident survenu le 1^{er} juin dernier à un Airbus A330 de la compagnie Air France, d'autant que les causes de l'accident ne sont pas élucidées et qu'elles risquent, hélas, de le rester. Cette situation porte cruellement atteinte à la crédibilité d'Air France, dont la stratégie commerciale repose en partie sur sa réputation de sécurité, ce qui a conduit la compagnie à accepter la réalisation d'un audit externe sur la sécurité.

Tout récemment, la presse s'est fait l'écho d'une nouvelle polémique opposant la direction de la compagnie à l'ensemble des syndicats de pilotes. Les propos tenus par le porte-parole du SNPL, syndicat majoritaire, ont de quoi faire frémir : « Nous traversons une véritable crise de management au sujet de la sécurité des vols. Cette rupture de confiance crée des conditions accidentogènes. » Je présume que vous suivez avec attention cette situation, monsieur le

secrétaire d'État : quelle analyse faites-vous de cette polémique et de ses perspectives d'évolution ?

Plus généralement, que peut-on escompter des recherches menées notamment à travers les enquêtes techniques du BEA – Bureau d'enquêtes et d'analyses ? Que penser de l'action de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ? Quelles sont les marges de progrès en matière de sécurité des aéronefs ?

Vous avez sollicité le président du conseil de l'OACI pour que soit inscrite à l'ordre du jour de la Commission de la navigation aérienne la problématique des moyens permettant d'assurer une communication permanente avec les aéronefs dans les zones océaniques, grâce notamment aux liaisons satellites. Existe-t-il des entraves techniques pour leur mise en œuvre ? Quel en serait le calendrier ?

Ma troisième question concerne la sûreté aérienne. Celle-ci se trouve au confluent de deux problématiques : l'efficacité des contrôles, et la préservation des libertés et de l'intégrité des personnes. Des progrès ont-ils été réalisés sur ces deux points ?

Où en est-on en particulier de l'« inspection filtrage unique » et de la mise en place de nouvelles techniques de détection ? Quelles évolutions peut-on envisager dans ce secteur ?

Ma dernière question a trait à la problématique des nuisances aéroportuaires, qui est une préoccupation majeure pour notre commission.

Avec le Grenelle I, nous avons réaffirmé le rôle majeur de l'ACNUSA – Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires – en lui confiant de nouvelles responsabilités significatives en matière de pollution atmosphérique. Ces nouvelles missions, plus difficiles à remplir, et le renforcement de la lutte contre la pollution sonore s'accommodent mal, selon nous, de la faiblesse des effectifs de cette autorité administrative. Ne peut-on renforcer le budget de l'ACNUSA pour qu'elle soit en mesure de remplir ses missions ?

Que penser des outils dont dispose l'ACNUSA pour obtenir le paiement des amendes et contraindre les compagnies aériennes au respect de leurs obligations ? La déconcentration du recouvrement des amendes est, selon les intéressés eux-mêmes, source de nombreuses difficultés. Est-il envisageable de revenir au système antérieur ?

Enfin, l'aéroport du Bourget est devenu un important aéroport d'affaires. Or, force est de constater qu'il n'existe, sur la zone du Bourget, ni plan d'exposition au bruit, ni plan de gêne sonore. Cela complique la vie des riverains, d'autant que les avions d'affaires volent généralement à plus basse altitude pour s'intégrer dans le trafic aérien. Quelles mesures entendez-vous prendre pour diminuer la gêne sonore dans la zone du Bourget et aider les riverains à s'équiper pour y faire face ?

M. Maxime Bono. Monsieur le secrétaire d'État, la loi Grenelle I fixait à la fin de l'année 2009 la date butoir pour l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport, qui, plus qu'une simple liste de projets compatibles avec les objectifs du Grenelle, devait être un authentique outil de planification.

Le budget que vous nous présentez nous donne l'occasion de faire le point sur l'état d'avancement de ce schéma national, fruit d'une large concertation avec tous les acteurs du transport. Où en est ce schéma ? Selon quel principe allez-vous l'organiser ? Les budgets successifs refléteront-ils les objectifs que vous lui aurez assignés ?

Les pouvoirs publics et Réseau ferré de France ont signé en 2009 le contrat de performance, le dotant de 13 milliards d'euros. Quant au plan fret, il est doté de 7 milliards d'euros. Mais où en sommes-nous du plan de régénération 2006-2010 ? Selon l'Institut polytechnique de Lausanne, qui avait réalisé l'audit du réseau, il faudrait, pour conserver un réseau performant et limiter les frais d'entretien, investir environ 500 millions d'euros supplémentaires chaque année. Le plan

2006-2010 prévoyait une enveloppe de 110 millions d'euros supplémentaires en 2006 – elle se limita à 70 millions –, de 270 millions en 2007 – qui sont devenus 85 millions –, de 270 millions en 2008, et cette enveloppe devait atteindre 600 millions d'euros en 2010. Depuis le contrat de performance signé en 2009, RFF reçoit une enveloppe globale de 2,653 milliards d'euros. Il nous est donc difficile de savoir quelles sommes sont affectées à la régénération du réseau. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur l'exécution du plan 2006-2010 ?

Par ailleurs, pouvons-nous continuer à demander la hausse des péages alors que la participation de l'État est en baisse ? Comment accélérer le désendettement de RFF, dont la dette est l'un des principaux obstacles à la réalisation d'un réseau performant ?

J'en viens à l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et à la pérennité de ses recettes, dont l'équilibre, depuis deux ans, est assuré par des dotations budgétaires, les 4 milliards de dotation initiale étant malheureusement épuisés – suite à la funeste vente des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le rapport Gressier ouvre des pistes de financement, mais il devait être mis en œuvre d'ici à la fin de l'année.

Quelles recettes entendez-vous affecter à l'AFITF d'ici à 2020 ? Le rapport Gressier suggérait que l'AFITF soit affectataire des produits provenant de l'autorité concédante qu'est l'État vis-à-vis des autoroutes, ou encore des dividendes versés à l'État par la SNCF et les grands ports maritimes. Parmi les pistes évoquées, quelles sont celles qui, selon vous, pourraient être retenues ?

Malgré l'entrée en vigueur de la réforme portuaire, des besoins d'investissements subsistent pour relier les ports à leur hinterland. Le plan fret traduit les efforts prioritaires de l'État en direction des ports, mais il est trop tôt pour en voir les effets. Qu'en sera-t-il à l'avenir ?

M. Yanick Paternotte. Je souscris aux propos de mon collègue Fruteau s'agissant du transport aérien. Je souhaite que nous puissions indemniser les riverains du Bourget – j'avais déposé un amendement en ce sens lors de l'examen du projet de loi relatif aux entreprises de transport aérien.

Que pensez-vous de l'extension du PEB de Roissy à la zone du Bourget ? Selon la DGAC, la trésorerie disponible avoisine les 60 millions d'euros – il est donc possible d'indemniser les riverains.

Dans le cadre des questions au Gouvernement, j'ai interrogé celui-ci sur la clairance et la possibilité offerte aux contrôleurs aériens d'avoir deux emplois. N'ayant pas obtenu de réponse, pouvez-vous m'apporter des précisions sur ce point ?

Si l'aide, directe et indirecte, apportée aux compagnies aériennes *low cost* situées à Beauvais pose quelques problèmes, la situation de Britair et de Regional Airlines – deux filiales de notre compagnie nationale – m'inquiète, car toutes deux connaissent d'importantes difficultés financières, ce qui risque de poser des problèmes sociaux et d'aménagement du territoire. Comment concevez-vous l'avenir de ces filiales ? J'ai entendu parler, pour Regional Airlines, de dépôt de bilan, ce qui aurait des conséquences pour la ville de Clermont. Quel soutien le Gouvernement entend-il apporter à ces deux filiales d'Air France ?

Le récent dépôt de bilan de VFLI – Voies ferrées locales et industrielles –, filiale de la SNCF, contredit le plan Fret d'Avenir présenté par le Gouvernement. Quel est le calendrier de mise en œuvre de ce plan ? Le Gouvernement annonce de nombreuses mesures et des perspectives à moyen ou long terme, mais si nous ne faisons rien à court terme, nous risquons de nous retrouver dans une situation économique et sociale extraordinairement complexe, tant pour l'entreprise nationale que pour les entreprises des territoires concernés.

M. Daniel Paul. Je souligne à mon tour l'écart qui existe entre les annonces faites par le Gouvernement depuis quelques semaines et la dure réalité qui s'impose aux Français, dans le domaine ferroviaire en particulier. Et le projet de loi de finances pour 2010 ne contredit en rien ce jugement. En effet, au lieu de « verdier » les transports collectifs, il consacre plus d'un milliard

d'euros au développement des infrastructures routières – plus de la moitié des fonds de concours est attribuée au programme « Infrastructures et services de transport ».

La présentation stratégique du projet annuel de performance mentionne pourtant que le secteur des transports représente aujourd'hui 26,5 % des émissions nationales à effets de serre, dont l'essentiel provient du mode routier. Si la présentation stratégique évoque la priorité accordée au ferroviaire, celle-ci n'apparaît pas dans les chiffres.

Qui plus est, le projet de la SNCF d'abandonner le service du « wagon isolé » et la filialisation de l'activité du fret au sein de la SNCF, préconisée dans le rapport de la commission des affaires économiques, sont en totale contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Tout cela est préjudiciable à notre économie. Si Jean-Louis Borloo ou vous-même, monsieur le secrétaire d'État, avez annoncé à grand renfort de communication le plan de 7 milliards d'investissements, le budget pour 2010 en est loin.

Je le répète dans toutes les enceintes où j'ai l'occasion de m'exprimer, la situation réelle de la ligne Le Havre-Paris est un scandale permanent. Comment osez-vous parler du Havre comme étant le port maritime de Paris alors que la ligne fonctionne par intermittence ? Ce scandale est à l'image de votre politique.

J'en viens au transport maritime. S'agissant du Registre international français, nous sommes loin des ambitions affichées. Selon le rapport de la commission des finances, 286 navires sont actuellement immatriculés au RIF – 302 selon M. Besselat. Pour attirer les jeunes vers les métiers de la mer, nous devons développer les emplois maritimes et la formation. À ce titre, le redéploiement des écoles va dans le bon sens.

Contrôler l'état des ports est une obligation. Je ne reviens pas sur les catastrophes qui se sont produites au cours des dernières années, mais nous craignons que les réorganisations en cours – certainement liées à la RGPP – nous privent de moyens, alors que ceux-ci devraient augmenter pour faire face aux engagements qui ont été pris.

J'insiste, après M. Besselat, sur la nécessité de développer les liaisons terrestres, fluviales et ferroviaires dont dépendent nos ports et leurs emplois. Un port n'est rien sans les liaisons terrestres qui lui permettent d'acheminer rapidement les marchandises. Que sont devenus les engagements des armements d'investir dans les ports ?

Des inquiétudes persistent quant à l'avenir de l'autoroute de la mer entre la France et l'Espagne, dont la presse spécialisée s'est fait l'écho il y a quelques jours. Il n'y a pas d'avenir pour ces autoroutes sans une forte implication financière de l'État, au moins dans les premières années. Mais j'en conviens, la situation n'est pas simple.

Enfin, permettez-moi de vous rappeler l'engagement pris dans le Grenelle de la mer « d'encourager et d'organiser la constitution d'une filière industrielle française de démantèlement, de recyclage et de dépollution des navires », et la promesse de nommer rapidement un pilote et de lancer les travaux de préparation de la filière. Faut-il rappeler que du 27 juin au 24 septembre, 229 navires sont partis pour la démolition, que des centaines d'autres sont en attente de déconstruction sur notre littoral ?

Que devient le *Clemenceau*, dont le démantèlement semble connaître des problèmes de calendrier. Même s'il ne se trouve plus dans nos eaux territoriales, les personnels maritimes ont un faible pour ce navire. L'organisation d'une filière industrielle englobant la plaisance et les bâtiments militaires pourrait créer des centaines d'emploi, tout au long d'une chaîne allant de la déconstruction au recyclage des matériaux, laquelle illustrerait parfaitement le terme d' « emplois verts ».

M. Yves Bur. À mon initiative, et avec le soutien de M. Daniel Paul, notre assemblée a adopté en décembre 2005 le principe d'une écotaxe expérimentale en Alsace concernant les camions,

laquelle n'est toujours pas appliquée. Or, l'ensemble du réseau autoroutier allemand faisant quant à lui l'objet d'une taxation depuis le 1^{er} janvier 2005, le report du transit de 2 000 à 3 000 camions sur l'axe nord-sud alsacien suscite un certain nombre de gênes pour les usagers. Conformément à la directive européenne « Eurovignette », le Premier ministre a annoncé en juillet 2007 la généralisation de cette écotaxe. Je souhaiterais savoir si cette taxe est toujours d'actualité malgré la mise en place de la taxe carbone ? Si oui, quel sera le calendrier de sa mise en œuvre et selon quel principe s'effectuera-t-elle ? Enfin, l'Alsace sera-t-elle toujours pilote en la matière ?

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial*. Parmi les dispositifs issus d'amendements parlementaires ayant force de loi et qui ne sont pas appliqués figure aussi depuis le PLF pour 2009 la « familialisation » du bonus-malus. Qu'en sera-t-il donc précisément ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. S'agissant de la redevance domaniale, monsieur Mariton, l'augmentation prévue en 2009 n'a pas été appliquée en raison de la crise mais, également, de la baisse du trafic sur les autoroutes. Néanmoins, elle demeure d'actualité et nous envisageons son éventuelle application en 2010.

S'agissant des recettes, l'AFIFT dispose, quant à elle, outre de la possible augmentation de la redevance que je viens d'évoquer, de la subvention budgétaire ainsi que de l'écotaxe poids lourds – à ce propos, Monsieur Bur, l'Alsace restera bien pionnière puisque cette taxe y sera mise en place six mois avant sa généralisation, laquelle devrait intervenir à la fin de 2011 ou au début de 2012. Un appel d'offre de concessions a par ailleurs été réalisé et, à ce stade, trois compétiteurs sont en lice. Une fois déduits les frais de fonctionnement, la recette moyenne annuelle devrait s'élever à 880 millions environ.

Nous poursuivons par ailleurs le combat sur le plan européen afin que l'Union se prononce le plus rapidement possible sur l'application de la directive « Eurovignette III » permettant d'améliorer encore les conditions de perception ainsi que les recettes. Malgré nos efforts, je précise qu'une telle adoption n'a pas été possible sous la présidence française en raison notamment des réticences de l'Allemagne dues à son calendrier politique.

J'ajoute, enfin, que la nouvelle concession de l'autoroute A 63 au sud de Bordeaux apportera des recettes supplémentaires.

Notre réforme de la tarification ferroviaire s'est par ailleurs inspirée des conclusions des rapports de 2007 : il s'agit, en l'occurrence, d'atteindre l'équilibre financier, de faire en sorte que les péages couvrent les coûts marginaux d'usage et d'infrastructure et, enfin, que l'ouverture de notre réseau ferroviaire à la concurrence pour les liaisons intra-européennes le 1^{er} janvier prochain soit équitable, les éventuels compétiteurs de la SNCF devant également s'acquitter du paiement. Un débat – dont j'estime d'ailleurs qu'il devrait moins se dérouler sur la place publique que dans des lieux plus adéquats – agite en ce moment la SNCF : il faut selon moi s'en tenir au contrat de performance qui a été mis en place, la SNCF devant tout compter sur l'augmentation de ses recettes par l'amélioration du taux de remplissage des trains ainsi que de sa politique commerciale. Enfin, nous avons d'importants projets de constructions de lignes nouvelles et RFF doit disposer des moyens nécessaires afin de rénover et de régénérer le réseau.

Les sites et liaisons de Bordeaux, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier font quant à eux l'objet de PPP. Le plan de relance prévoit à ce propos que l'État pourrait éventuellement se porter garant d'engagements financiers, la garantie publique des grands projets étant portée par le maître d'ouvrage – notamment RFF – comme l'ont validé le conseil d'administration de cette structure et Bercy.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial*. Cela est-il conforme à la loi ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Je gage que oui, mais je ne manquerai pas d'interroger le ministère de l'économie de votre part.

Nous avons par ailleurs engagé une politique de raffermissement de la sécurité routière, mais si nous sommes passés en quelques années de 13 000 à 4 274 morts, les derniers chiffres dont nous disposons pour 2009 sont inquiétants puisque l'on peut craindre 4 400 décès – le Président de la République, je le rappelle, souhaite qu'il n'y en ait plus « que » 3 000 en 2012. J'ai donc réuni les associations de lutte contre la violence routière afin qu'elles formulent des propositions et je souhaite, avec M. le ministre de l'intérieur, qu'un comité interministériel de sécurité routière soit organisé avant la fin de l'année de manière à ce que des mesures précises soient annoncées. Je souligne, toutefois, que tous les pays ayant mené une politique aussi ferme que la nôtre ont connu de tels « paliers » dans la baisse du nombre d'accidents.

Le centre de traitement des infractions routières de Rennes devrait quant à lui devenir un établissement public administratif au début de 2010, la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) conservant la compétence de l'installation et de la maintenance des radars.

La « familialisation » du bonus-malus est en cours mais une circulaire de Bercy est encore nécessaire. Quoi qu'il en soit, monsieur Mariton, votre appel ainsi que celui d'un certain nombre de vos collègues a été entendu.

M. le président Didier Migaud. Cela fait un an !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Mieux vaut tard que jamais !

L'engagement national pour le fret ferroviaire, monsieur Saddier, est d'autant plus fondamental – notamment en ce qui concerne le report modal – qu'à la différence des autres pays européens avant la crise, notamment la Grande-Bretagne, le fret n'a pas regagné des parts de marché en France. L'État fera un effort considérable en ce qui concerne les infrastructures. Nous envisageons ainsi de créer deux autres autoroutes ferroviaires – en l'occurrence entre le nord de la France et l'Espagne et entre le nord-est et le sud-est de notre pays –, mais également de doubler la part du transport combiné de marchandises et de créer des opérateurs ferroviaires de proximité – c'est un des points du texte sur l'ARF. Je rappelle, par ailleurs, le projet CAREX, cher à M. Paternotte, permettant de réaliser du fret à grande vitesse entre aéroports grâce à des rames de TGV adaptées, la création d'un réseau orienté fret, la suppression des goulets d'étranglement, la desserte ferroviaire des ports et, enfin, la mise en place de nouveaux services ouverts aux transporteurs. L'État s'engage à hauteur de 7 milliards et la SNCF dispose quant à elle d'un plan de financement de un milliard.

Quelques précisions, maintenant, en ce qui concerne l'avancement des différents projets de LGV. Le deuxième tour de l'appel d'offres a été lancé pour la ligne Tours-Bordeaux afin qu'un contrat de concession soit signé au premier semestre de 2010 et que la mise en service ait lieu en 2016. S'agissant de la liaison entre Bordeaux et l'Espagne, mais également entre Bordeaux et Toulouse, RFF prépare les études préalables au lancement de l'enquête publique prévue fin 2011. Un appel public à concurrence a également été lancé en 2008 pour la liaison Nîmes-Montpellier – nous souhaitons lancer l'appel d'offres avant la fin de l'année et signer un contrat de partenariat en 2010. Le protocole de financement de la ligne Bretagne-Pays de Loire a quant à lui été signé avec l'ensemble des collectivités, et RFF a lancé de son côté un appel d'offres – l'objectif étant, là encore, de signer un contrat avant la fin de 2010. Le doublement de la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon doit bientôt faire l'objet d'un débat public et que les travaux sont en cours sur la première partie de la LGV Rhin-Rhône, la mise en service étant prévue pour 2011. La deuxième partie des travaux de la LGV-Est au-delà de Baudrecourt est quant à elle prévue pour l'été 2010 et nous travaillons au tracé de la LGV PACA. Enfin, concernant la ligne Lyon-Turin, nous attendons que l'Italie ratifie l'accord international dont nous avons besoin. J'ajoute, monsieur Paul, que vous seriez sans doute bien en peine de me citer des gouvernements – dont ceux auxquels votre formation politique a participé – ayant lancé autant de grands chantiers, notamment la construction de trois lignes de TGV.

En ce qui concerne les transports collectifs, monsieur Saddier, le Grenelle de l'environnement a fixé les échéances qui s'imposent. Nous avons ainsi lancé un premier appel à projets pour les transports urbains ; 50 d'entre eux ont été retenus et l'État s'engagera à hauteur de 800 millions – notamment dans le cadre du plan Espoir Banlieue. Avec M. Borloo, nous lancerons de surcroît,

en 2010, un deuxième appel à projets pour les collectivités, les travaux commençant à partir de 2012. L'Île-de-France, quant à elle, bénéficiera d'un plan spécifique de 35 milliards, lequel fera l'objet d'un projet de loi.

Nous avons par ailleurs défini trois projets majeurs de canaux : le canal Seine–Nord-Europe – un protocole d'intentions a été élaboré avec les régions et un appel à candidature a été lancé dans le cadre d'un PPP, le lancement des travaux étant prévu en 2011 et la mise en service en 2015 ; un débat public sera organisé sur la liaison Saône-Moselle et Saône-Rhin ; enfin, l'aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine – un débat public étant prévu avant la fin de 2011.

Les transports collectifs de type téléphériques ou télécabines sont quant à eux éligibles à l'appel à projet Transports collectifs en site propre (TCSP), un projet de funiculaire ayant été ainsi retenu à Grasse.

ERDF, par ailleurs, s'apprête à créer une filiale dédiée aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, la commission Rocard-Juppé ayant l'occasion de se saisir de cette question.

Monsieur Besselat, nous discutons en ce moment de la situation du pavillon français et nous essayons, en particulier, de faire en sorte que le RIF ne soit plus absurdement considéré comme un pavillon de complaisance. Je précise, à ce propos, que ce dernier a favorisé le retour d'un certain nombre de navires sous pavillon français et que, comme me l'a rappelé le président de la fédération des industries de plaisance, Jean-François Fontaine, la grande plaisance s'est inscrite également pour la première fois sous ce pavillon.

Le troisième armateur mondial de containers, CMA-CGM, connaît des difficultés et négocie en ce moment avec les banques sans pour autant avoir fait appel au soutien du fonds stratégique d'investissement (FSI). Mme Lagarde et moi-même suivons ce dossier de très près en liaison avec M. Saadé, son président.

Nous souhaitons, par ailleurs, réinstaller un établissement public national de formation maritime multipolaire – Le Havre, Marseille, Nantes, Saint-Malo – délivrant également des diplômes d'ingénieur, pour les officiers marins. Plutôt que d'essayer de départager Le Havre et Marseille, sa direction administrative pourrait être située à Saint-Malo compte tenu de l'histoire de notre transport maritime. En l'état, rien n'a toutefois été décidé.

Les sept milliards que j'ai évoqués contribueront également à financer le plan de relance des ports et des dessertes de l'*interland*, le projet le plus important étant à ce jour l'aménagement de la sortie du port du Havre et la remise en service de la voie ferrée Serqueux-Gisors envisagée en 2011. J'ajoute que le raccordement Saint-Georges au port de Dunkerque – dont l'électrification est envisagée – a été mis en service. Enfin, nous souhaitons que soit installé dans chaque port un opérateur ferroviaire de proximité – on en dénombre 50 dans le seul port de Hambourg : le premier sera mis en place avant la fin de l'année au Havre, et le second à La Rochelle.

En ce qui concerne les autoroutes de la mer, c'est le projet avec l'Espagne qui sera sans doute d'abord réalisé, même si nous avons aussi des projets avec le Portugal et, au-delà, en Méditerranée. Nous avons également demandé à la Commission européenne de revoir sa politique d'aide en la matière puisque les différents systèmes existants se parasitent parfois : l'Union doit clairement proposer une aide au démarrage, au fonctionnement ou à l'achat de navires.

Nous travaillons, en outre, à la modernisation et au renforcement des équipements des CROSS, aucune réduction des effectifs n'étant prévue.

Il n'est par ailleurs pas question d'autoriser des projets de construction d'éoliennes en mer – lesquels sont soumis aux préfets de départements et aux préfets maritimes – dès lors qu'ils entraîneraient une perturbation de la navigation, des missions de sauvetage ou de surveillance.

Conscients des difficultés du transport aérien, monsieur de Courson, nous avons proposé une hausse modérée des tarifs et des principales recettes du budget annexe de 4,9 % – cela concerne les redevances de navigation aérienne et les taxes d’aviations civile, dont les niveaux étaient inchangés depuis quatre ans. Même dans ce cas-là, nous conserverons notre avantage tarifaire par rapport aux pays voisins. Parce que la perte de trafic des aéroports pèse bien entendu sur leur équilibre financier, nous avons mis en place un plan pluriannuel comportant une possible hausse de la taxe des aéroports. Je souhaite, s’agissant d’Aéroports de Paris, qu’elle soit la plus modérée possible.

M. Charles de Courson, *rapporteur spécial*. Aux alentours de 3 % ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d’État chargé des transports*. En effet.

S’agissant des moyens dont dispose la Direction générale de l’aviation civile, la démarche protocolaire classique constitue un bon vecteur du dialogue social mais il n’est pas question, en l’état, d’augmenter les effectifs. Le dispositif indemnitaire actuel n’ayant pas vocation à perdurer, nous nous engageons à en concevoir un nouveau, plus clair, plus moderne, transparent, lié à la performance et sans indexation sur l’indice des prix.

Pour ce qui est de l’évolution du statut de la DGAC, le rapport que vous aviez demandé au Gouvernement vous sera prochainement transmis. Parmi les différentes options que vous avez indiquées – *statu quo*, transformation en établissement public administratif (EPA), création d’un établissement public industriel et commercial (EPIC), privatisation –, nous penchons pour la solution de l’établissement public administratif, qui présente notamment l’avantage, du fait de l’acquisition de la personnalité juridique, de permettre l’établissement de partenariats. La décision définitive n’est pas prise, le dialogue social doit se poursuivre. Je sais qu’une partie des contrôleurs aimerait évoluer vers un statut plus européen ; nous tenons compte de l’ensemble des demandes, ainsi que de la réorganisation du contrôle aérien en Ile-de-France.

Monsieur Fruteau, le trafic mondial de passagers a reculé sur les huit premiers mois de l’année. Le directeur général d’Air France m’indiquait ce matin que le groupe Air France-KLM avait des perspectives meilleures sur ses différents marchés pour le dernier trimestre de l’année, mais nous étions jusqu’à présent dans une période de régression des trafics, de pertes de recettes pour les compagnies aériennes et de fragilisation des grands constructeurs, les commandes étant différées. Si la baisse semble stoppée, on ne sait pas combien de temps prendra la reprise. Il faut aussi se demander si le modèle n’a pas changé, notamment avec l’apparition de compagnies *low cost* asiatiques qui viennent sur le marché européen. Le paysage aérien évoluait déjà avant la crise, il peut continuer à évoluer à cause d’elle.

J’en viens à la sécurité. Nous avons déploré le 1^{er} juin dernier la catastrophe terrible du vol Air France 447. Puis nos compatriotes franco-comoriens ont été victimes le 30 juin du crash de l’A 310 de la Yemenia Airlines. Ces accidents sont intervenus alors que, depuis quelques années, le niveau de sécurité du transport aérien mondial s’améliorait considérablement. Nous avons une politique déterminée de contrôles inopinés des avions, qui nous avait d’ailleurs fait repérer précédemment certaines déficiences sur l’avion de la Yemenia. Nous avons demandé à l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) l’inscription de trois points à l’ordre du jour de la prochaine conférence mondiale sur la sécurité, qui aura lieu en mars prochain : les nouvelles technologies permettant de mieux localiser les épaves, notamment en mer, et de sauvegarder les moyens de vol ; la transmission immédiate de données de sécurité par des moyens satellitaires – je pense au système ACARS –, ce qui pose aussi le problème de la confidentialité de ces données ; enfin, une meilleure information du public sur les conditions de sécurité, en particulier sur le site de la DGAC.

En ce qui concerne le vol 447 d’Air France, les campagnes pour retrouver l’enregistreur de vol n’ont rien donné jusqu’à présent. Le Bureau d’enquêtes et d’analyses (BEA) continue à travailler et publiera un rapport d’étape avant la fin de l’année. Les familles se rendront prochainement sur place, comme Air France en avait pris l’engagement. Nous prévoyons une nouvelle campagne de recherche au printemps prochain dans les hauts-fonds de l’Atlantique Sud.

Quant aux enregistreurs du vol de la Yemenia, ils sont en cours d'examen. Le BEA devrait être en mesure, sous le contrôle des autorités comoriennes, de faire part le moment venu de ses premières conclusions.

Nous souhaitons augmenter les moyens de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), améliorer les modalités de sanction des infractions et étendre le champ d'action de l'Autorité à l'ensemble des nuisances environnementales. S'agissant du Bourget, aéroport qui totalise 70 000 mouvements annuels – à comparer aux 550 000 mouvements de Roissy et aux 230 000 d'Orly – mais qui est situé dans une zone urbaine dense et qui est appelé à jouer un rôle important dans le Grand Paris, nous allons mettre en place une commission consultative de l'environnement. Nous devons examiner pourquoi il n'y a pas de plan de gêne sonore. Le Bourget bénéficiera de toutes nos avancées en matière de trajectoires aériennes. Dans le cadre du processus de relèvement des trajectoires sur les plateformes de Roissy, d'Orly et du Bourget, qui doit s'achever en 2011, nous travaillons sur la question de la descente continue, pour éviter les paliers au-dessus des populations.

De nouvelles technologies sont à l'étude pour améliorer la sûreté, tout en réduisant l'attente des passagers : systèmes de détection automatique des explosifs liquides, couloirs rapides *ad hoc* pour une détection des explosifs et des armes sans palpation.

Monsieur Bono, le schéma national des infrastructures de transports doit traduire le Grenelle 1 et tirer les conséquences de l'évaluation qui a été faite de divers projets routiers et autoroutiers anciens. Nous comptons engager la concertation au début de l'année 2010 et soumettre le schéma au Parlement au premier semestre.

S'agissant de l'état du réseau ferré, nous sommes passés, grâce au contrat de performance signé entre l'État et RFF, ainsi qu'à l'investissement de régions et de départements, de la régénération d'environ 450 kilomètres de voies en 2005 à 750 kilomètres en 2009 et à un objectif de 1 000 kilomètres en 2011.

Monsieur Paternotte, concernant le Bourget nous allons examiner ce qui faisait l'objet d'un amendement tombé sous le coup de l'article 40.

S'agissant de la polémique ouverte par *Le Figaro* à propos des contrôleurs, j'avais demandé à la DGAC, au lendemain de la publication de l'article, de nous faire un rapport dans les vingt-quatre heures. Celui-ci a été rendu public. Lorsqu'il y a des baisses de trafic en cours de journée, il peut y avoir des excédents de personnel, et donc des absences momentanées ; mais cela ne porte aucunement atteinte à la sécurité des vols, et il était scandaleux de mettre en cause la compétence et la conscience professionnelle de nos contrôleurs aériens.

Comme dans toute l'Europe, c'est le transport régional qui a le plus souffert de la crise ; nous sommes donc très attentifs à l'avenir de Britair et de Regional, filiales d'Air France, dont le rôle est très important pour le dynamisme de nos territoires. Quant à VFLI (Voies ferrées locales et industrielles), c'est une filiale de la SNCF très active, mais nous serons très attentifs à la situation de sa filiale VFLI Cargo, confrontée à des difficultés avec la cokerie de Carling.

Monsieur Paul, je ne sais pas à quoi vous faites allusion quand vous parlez de « dure réalité ferroviaire ». Hier encore, la SNCF, s'appuyant sur six régions, a passé une nouvelle commande de cent rames nouvelles de TER ; et elle envisage la commande de sept cents rames supplémentaires. Trois chantiers de LGV seront en cours l'année prochaine, alors que jusqu'à présent nous les avions toujours faites une par une. Enfin, dans les engagements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, la part du non-routier, qui est aujourd'hui de 61 %, va monter à 65 % en crédits de paiement et 81 % dès 2011 en projets nouveaux. L'AFITF est donc véritablement un outil de report modal. Je ne peux pas non plus vous laisser parler d'abandon du wagon isolé ; il s'agit simplement d'une réforme.

Quant à la liaison Le Havre-Paris, elle a fait l'objet de l'annonce par le Président de la République de la construction d'une ligne nouvelle, avec une branche vers la Basse-Normandie. De plus, nous

lançons le projet de prolongement du RER E entre la gare Saint-Lazare et La Défense, afin d'améliorer le trafic du RER A dans sa branche Ouest, ainsi que de la ligne classique partant de Saint-Lazare et desservant Mantes. S'ajoute à cela la réouverture de la ligne de Serqueux-Gisors pour la desserte fret. Que la situation actuelle de la ligne Le Havre – Paris soit très mauvaise, c'est incontestable ; le niveau de service est navrant par rapport à ce qu'il était, même à l'époque de la traction vapeur.

Sur le contrôle des navires, nous ne baissons pas la garde. Quant à la réforme des ports, j'ai dit aux syndicalistes de la CGT que j'ai reçus avant-hier que nous continuerions à la mettre en œuvre, faute de quoi les grands ports maritimes français seraient amenés à disparaître. Enfin, le démantèlement des navires est un engagement du Grenelle de la mer, justifiant une mission confiée au secrétaire général de la mer et une mission parlementaire à venir.

M. Christophe Priou. Je voudrais tout d'abord vous remercier, monsieur le secrétaire d'État, ainsi que vos collaborateurs, pour votre disponibilité, notamment lors des tensions sociales suscitées par la réforme portuaire.

Au moment où se déroule le procès en appel de l'*Erika*, dix ans après le naufrage, et alors que la sécurité maritime européenne s'est fortement renforcée, il serait bon que la France demande à l'Organisation maritime internationale (OMI) de se saisir du sujet, afin d'éviter que des bateaux de piètre qualité soient renvoyés vers l'Afrique ou l'Asie.

Merci pour les précisions que vous avez apportées sur les autoroutes de la mer. Il faut aussi citer, puisque vous n'avez pas voulu le faire par modestie, le port de Saint Georges de Didonne !

Le dernier chantier naval de construction en France se trouve à Saint-Nazaire. Il appartient au groupe sud-coréen STX Shipling. Spécialisé à l'origine dans la seule construction de bateaux de croisière, il se diversifie vers l'offshore et la construction navale militaire civile, avec la commande d'un porte-hélicoptères franco-britannique et l'éventualité de la commande d'un porte-hélicoptères russe. Mais les salariés sont en chômage partiel – et je ne parle pas de la sous-traitance. Nous comptons donc sur votre soutien.

Enfin, la relance du fluvial pourrait offrir des perspectives nouvelles aux chantiers.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Dans tous les domaines de la sécurité, c'est par l'Europe que nous pouvons progresser. Sur la sécurité maritime, pendant la présidence française, nous avons pu faire adopter, avec le concours de M. Gilles Savary, à l'époque député européen, le paquet « Erika 3 », avancée très importante. En matière de sécurité aérienne, l'avenir passe par les blocs de contrôle européens (FAB) et le système SESAR de contrôle par satellites.

Si nous voulons faire progresser les règles au niveau mondial, dans le domaine maritime comme dans le domaine aérien, il faut commencer par rassembler les Vingt-sept. J'attends donc beaucoup des prochaines présidences de l'Union européenne, et d'abord de la présidence espagnole, pour nous appuyer sur ces dossiers.

M. Bernard Lesterlin. Mon collègue Maxime Bono et moi-même n'avons pas eu de réponse précise sur la question de la régénération du réseau. Comment envisagez-vous de faire respecter la disposition du Grenelle 1 selon laquelle il ne revient pas aux collectivités, mais à l'État, de s'en acquitter ? Depuis l'année dernière, il n'y a plus de crédits fléchés de RFF ; les 13 milliards de crédits sur cinq ans correspondent aux 2,5 milliards par an destinés à l'équilibre du gestionnaire du réseau. Qu'allez-vous faire pour que l'entretien soit assuré, afin que l'on n'ait plus à déplorer les ralentissements et suspensions de ligne ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. J'ai donné les chiffres tout à l'heure : les crédits ne sont pas fléchés dans le budget de l'État, mais dans celui de RFF, dans le cadre de notre contrat. J'ajoute que pour obtenir un haut niveau d'intervention, un partenariat entre RFF, l'État et les collectivités locales est indispensable. Nous luttons actuellement contre ce

problème de ralentissement, et nous ouvrons à nouveau des lignes qui étaient fermées au trafic. Par ailleurs, dans le cadre de la loi que vous êtes invités à adopter définitivement la semaine prochaine, les lignes qui seront gérées par des opérateurs de proximité pourront l'être différemment en termes de vitesse et d'entretien quand il s'agira de fret.

L'effort de l'État a un caractère historique, et il est assorti du concours des collectivités.

M. Claude Bodin. A la veille du sommet de Copenhague, mes questions concernent l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique.

Alors que les émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne, réglementées par le protocole de Kyoto, ont diminué de 4,8 % entre 1990 et 2004, celles dues au trafic aérien, épargnées par ce protocole et donc non soumises à un plafond, ont augmenté de 86 % dans l'Union européenne. D'après les projections de la Commission européenne, cette augmentation pourrait atteindre, si aucune mesure n'était prise, 150 % d'ici à 2012.

Certes, les vingt-sept ministres de l'environnement se sont entendus il y a une semaine pour que les compagnies aériennes soient soumises à l'accord espéré le mois prochain à Copenhague. L'objectif fixé à Luxembourg est une réduction de 10 % entre 2005 et 2020 des émissions de gaz à effet de serre pour les avions commerciaux.

Les compagnies aériennes assurent qu'elles ne contribuent que pour 2 % aux émissions mondiales de gaz à effet de serre, mais elles ne font état que du dioxyde de carbone ; ce faisant, elles omettent le rôle joué par les oxydes d'azote, les traînées de condensation et leur impact sur la formation des cirrus, nuages de haute altitude qui empêchent notamment le refroidissement de la terre pendant la nuit.

On peut estimer que l'impact réel de l'aviation sur le réchauffement climatique global est plutôt de l'ordre de 4 à 8 %. C'est d'autant plus inquiétant que le trafic aérien croît plus vite que les autres activités humaines participant à l'effet de serre ; on parle d'une croissance annuelle de 5 % d'ici à 2030 au niveau mondial.

Alors que l'Europe et la France se sont engagées, d'ici à 2050, à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 80 % par rapport à 1990, comment les pouvoirs publics peuvent-ils accepter que la croissance du transport aérien puisse annihiler partiellement les efforts réalisés par les autres industries ? Reconnaissez-vous le fait que l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique dépasse largement les chiffres officiels et que des efforts à la hauteur des enjeux sont nécessaires ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je ne partage pas votre analyse pessimiste. Tout en étant bien conscient des nuisances du transport aérien, je constate que lorsque j'exerçais les mêmes fonctions en 2002-2003, des parlementaires venaient très souvent me parler des problèmes de nuisances autour de leur aéroport, et que j'en reçois beaucoup moins, à la fois parce que les règles ont changé et parce que les avions eux-mêmes ont changé.

Le programme SESAR nous permettra, en raccourcissant les routes aériennes, de consommer moins de kérosène et donc d'émettre moins de CO₂ tout en faisant gagner du temps aux passagers.

Il convient également de ne pas oublier la recherche. Nous avons récemment fêté le vingt millième moteur CFM 56, lequel équipe un grand nombre d'avions modernes. Les moteurs sur lesquels travaillent actuellement les grands groupes français généreront moins de nuisances notamment parce qu'ils consommeront moins de kérosène. Selon le CORAC, le groupe de recherche sur l'aviation que j'ai mis en place, les avions du futur occasionneront 50 %, de nuisance en moins.

Je serais évidemment heureux si la France s'engageait sur les avions du futur dans le cadre du grand emprunt. Mais cette décision ne dépend pas de moi, d'autant que le grand emprunt ne saurait être une auberge espagnole.

M. le président Didier Migaud. Ce travail pourrait être mené au plan européen.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je suis d'accord avec vous.

Mme Catherine Coutelle. Comme le rapporteur l'a souligné, ce budget vise à opérer une mutation historique : aussi aimerions-nous recevoir un signe fort de l'État en matière de financement. Or le budget baisse de 2,6 % ! De plus, les dépenses en faveur des voitures particulières, qu'il s'agisse de la prime à la casse ou du bonus-malus écologique, sont à peu près équivalentes à celles qui sont consacrées aux transports communs en site propre – TCSP –, à savoir 800 millions d'euros.

En ce qui concerne les projets de LGV, jamais ils n'ont été aussi nombreux : 2 000 kilomètres supplémentaires sont prévus à l'horizon 2020, sans oublier l'amélioration de l'existant. Toutefois, nos concitoyens sont très inquiets de la dette de l'État comme de celles des collectivités locales, parce qu'ils savent qu'elles se traduiront un jour en impôts. L'appel aux collectivités locales a atteint ses limites. C'est du reste la raison pour laquelle, monsieur le président de la commission des finances, j'avais proposé que nous adoptions une sorte d'article 40 relatif aux collectivités locales, interdisant l'adoption d'un texte prévoyant le financement d'un projet par les collectivités locales sans leur accord. Quoi qu'il en soit, les collectivités locales n'ont pas vocation à pallier les défaillances de l'État. Aussi, quels sont, monsieur le secrétaire d'État, les autres modes de financements que vous entrevoyez ?

En ce qui concerne la ligne Poitiers-Limoges, qui mettra Limoges à deux heures de Paris, c'est le 6 novembre que le fuseau définitif sera choisi – RFF, le maître d'ouvrage, terminant actuellement son étude. Or, si le débat public est commencé depuis 2006, il a manifestement ignoré les populations et les maires nouvellement élus. L'émotion est donc considérable dans les communes qui seront bientôt traversées par une ligne LVG. L'effervescence serait moins forte si le tronçon Poitiers-Limoges avait été clairement inscrit dans un schéma global de transport, celui d'une ligne transversale reliant l'Atlantique à l'Est de la France. Quand les populations concernées seront-elles consultées sur ce schéma global ?

De plus, alors que l'ambition de ce projet dépasse la seule liaison entre deux capitales régionales, RFF envisage actuellement de réaliser des tronçons à voie unique, y compris pour les plateformes ou les ouvrages d'art. Ne serait-il pas plus judicieux, de façon à ne pas obérer l'avenir, de travailler d'emblée sur un projet incluant deux voies, quitte à construire la seconde par la suite ? À l'heure du développement durable, les infrastructures doivent pouvoir s'adapter.

Je tiens enfin à réaffirmer l'intérêt que cette ligne, qui fait l'objet de vifs débats, présente à mes yeux, que ce soit sur les plans écologique ou économique ou en matière d'aménagement du territoire. C'est la raison pour laquelle il convient de répondre, sur ce projet d'intérêt général, à l'inquiétude des populations en termes de financement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Les sources de financement d'une ligne nouvelle ne sauraient être originales : il y a Réseau ferré de France, qui est le bras armé de l'État, le partenariat public-privé – les trois projets que j'ai évoqués reposent sur une répartition à 50 % –, et les participations des collectivités à tous les niveaux – régions, départements ou communautés d'agglomération.

Je tiens à rappeler que vous avez voté à l'horizon 2020 la construction de 2 000 kilomètres de voies ferrées et de 2 500 après cette date. Nous en avons déjà réalisé 1 850. Près de 2 000 kilomètres auront été réalisés fin 2010 ou début 2011 lorsque la liaison entre le Rhin et le Rhône aura été achevée.

C'est le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire – CIADT –, devenu depuis Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires – CICT –

, qui, en décembre 2003, a décidé la construction du tronçon Poitiers-Limoges, à la demande expresse du Limousin qui voulait être relié au réseau TGV national et européen. Dans le cadre du Grenelle 1, Jean-Louis Borloo et moi-même avons intégré ce projet dans un ensemble plus important, de transversale ferroviaire qui, partant des ports de l'Ouest – La Rochelle ou Nantes – rejoindrait à l'est de Limoges la deuxième ligne Paris-Lyon qui passera par le Berry et Clermont-Ferrand. Nous aurons ainsi d'ici à vingt à vingt-cinq ans une ligne est-ouest à double utilisation possible – voyageurs et fret pour la desserte des ports de l'Ouest. Il convient donc que les aménagements prévoient la possibilité d'une étape ultérieure.

Je tiens, madame Coutelle, à vous remercier de vos prises de position courageuses sur ce dossier.

M. André Chassaigne. Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi tout d'abord de souligner le fait que vous n'avez pas répondu à la question de M. Daniel Paul sur le *Clemenceau*.

Quant à l'échéancier de la LVG Paris-Orléans-Clermont-Ferrand, vous avez évoqué octobre 2009 : peut-être vous êtes vous trompé d'année. Par ailleurs, la mise en service de cette ligne est-elle envisageable à l'horizon d'une génération ?

En ce qui concerne les petites lignes voyageurs et de fret, qui ont été abandonnées au cours des trente dernières années, elles ont souvent été reprises par des collectivités locales dans le cadre de groupements de communes. Les infrastructures ont été rachetées à RFF, qui, loin de les vendre pour le franc symbolique, s'est souvent montré gourmand. Alors que ces collectivités publiques développent aujourd'hui des activités de fret – c'est notamment le cas dans la vallée de la Dore et plus généralement dans le Forez, qui est à cheval sur le Puy-de-Dôme, la Loire et de la Haute-Loire –, des questions se posent en termes réglementaires. En effet, ces lignes, qui appartiennent à des collectivités publiques et sont souvent gérées par des associations, dépendaient jusqu'à présent du bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés, organisme rattaché au DDEA. Or aucun texte ne précise si ces bureaux sont toujours habilités à veiller à l'application des règles de sécurité encadrant les trafics fret et touristique. Monsieur le secrétaire d'État, quelle précision pouvez-vous apporter sur le sujet.

Quelles seront par ailleurs les possibilités d'intervention des futurs opérateurs ferroviaires de proximité – OFP – ? Les associations gestionnaires de ces tronçons appartenant à des collectivités publiques pourront-elles bénéficier du statut d'OFP, et si oui, quelle sera la possibilité, pour ces associations, qui deviendraient des OFP ou qui confieraient la gestion de ces lignes à des OFP, d'accéder au réseau RFF ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Le débat public sur la ligne Paris-Clermont-Lyon commencera évidemment en 2011 et non en 2009.

M. André Chassaigne. Je suis satisfait que mon intervention ait fait perdre une année au projet !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Ce projet est d'autant plus important que la première ligne Paris-Lyon est proche de la saturation – la fréquence maximale des trains étant de quatre minutes. Le moindre incident a dès lors des répercussions sur tout le trafic en direction non seulement de la région Rhône-Alpes, mais également de la Côte-d'Azur et demain de Turin, du Languedoc-Roussillon et de l'Espagne, notamment de Barcelone. Un nouvel axe doit donc être envisagé. Il en est de même pour le tunnel sous la Manche, l'axe Paris-Lille desservant également, outre la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas.

La sécurité ferroviaire des trains circulant sur le Réseau ferré de France est, quant à elle, assurée par un établissement public de sécurité ferroviaire, qui délivre les licences et effectue les contrôles.

Quant à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires – ARAF –, elle exercera, lorsque le texte sera voté, le contrôle économique de la distribution des sillons.

En ce qui concerne les trains, le plus souvent à vocation touristique, qui circulent encore sur le réseau national alors qu'ils n'en dépendent plus du fait qu'ils sont gérés par différents opérateurs – un département par exemple –, j'ai demandé à RFF de veiller sur leur sécurité en vue de favoriser leur développement, qui est un outil formidable pour les territoires ruraux. En revanche, lorsqu'il s'agit de lignes de fret gérées par des associations ou des collectivités, elles sont contrôlées par un service décentralisé du secrétariat d'État aux transports basé à Lyon, qui supervise également les remontées mécaniques. Si ces associations veulent accéder au statut d'opérateur ferroviaire de proximité, il sera nécessaire de recourir à un autre système. On peut en effet concevoir qu'un opérateur ferroviaire de proximité soit un syndicat de communes, un SIVOM, une chambre de commerce ou un transporteur routier.

M. André Chassaigne. Voire une association ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je n'y suis pas opposé. Nous devons travailler au décret d'application des OFP avec Jacques Chauvineau, qui est, pour la France, le père de l'actuel transport régional des voyageurs. L'objectif est d'accorder à ce statut la plus grande souplesse possible dans le cadre du respect des normes de sécurité et d'entretien afin de rouvrir des lignes de fret là où elles ont disparu. Il est à noter que, depuis la réforme portuaire, tous les ports, y compris les ports décentralisés, sont propriétaires de leur réseau ferroviaire, qui est parfois très important.

Mme Chantal Berthelot. Monsieur le secrétaire d'État, la Guyane a 700 kilomètres de routes nationales, dans lesquelles l'État n'a guère investi depuis des années. Or si le budget de la mission « Infrastructures et service des transports » est en augmentation pour 2010 par rapport à 2009, il reste toutefois inférieur à 2008. Combien de kilomètres de route nationale pourront être réalisés avec les 13 millions d'euros inscrits et, surtout, le financement de la route devant relier le pont sur l'Oyapock est-il prévu ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Madame Berthelot, vous connaissez le programme de modernisation des itinéraires routiers – PDMI. Jean-Louis Borloo et moi-même avons envoyé à chaque préfet de région, y compris à celui de Guyane, des enveloppes – je vous écrirai pour vous indiquer le montant exact de celle qui est destinée à votre département.

Quant au pont devant relier Saint-Georges d'Oyapock avec le Brésil, c'est un sujet qui a été évoqué avec le président Lula lors du voyage du Président de la République dans ce pays. En raison de difficultés que je n'ai pas besoin de vous rappeler, un an a été perdu. Les travaux du pont doivent commencer cet automne. Le PDMI devra naturellement prendre en compte le raccordement de ce pont au réseau routier guyanais.

M. le président Didier Migaud. Monsieur le secrétaire d'État, il est paradoxal que l'État recoure aux collectivités locales pour financer les travaux des routes nationales. Nous sommes loin d'y gagner en matière de clarification des compétences !

M. Bernard Carayon. Monsieur le secrétaire d'État, la Commission nationale du débat public est une autorité indépendante saisie de grands projets d'infrastructures. Ne vous apparaîtrait-il pas opportun, en cette période où la relance de l'investissement est une des conditions de la croissance économique, de lui suggérer de rationaliser le calendrier de ses consultations ? Il me paraît du reste très choquant que la légitimité de cette commission, dont le statut d'autorité administrative indépendante me laisse dubitatif, puisse être comparée à celle de l'État ou des élus locaux – je ne dirai pas la même chose de la CNIL.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je ne commenterai pas vos jugements de valeur, monsieur Carayon, me contentant de rappeler que si la Commission nationale du débat public a beaucoup de travail, c'est que les débats publics sont très nombreux en France, ce qui est un gage de progrès pour la démocratie et de prise en considération des populations, qui, trop souvent encore, comme l'a rappelé Mme Coutelle, prennent tardivement connaissance de projets dont elles ont été insuffisamment informées par leurs élus. Le débat public a les défauts de ses qualités : associant un nombre maximum de partenaires, il est

susceptible de rallonger les délais. Il permet toutefois d'éclairer le choix du Gouvernement entre plusieurs possibilités, voire d'ouvrir de nouvelles pistes.

Dans un pays comme la France, il vaut mieux, en cas de réalisation de nouvelles infrastructures, prendre le temps nécessaire du débat public afin de susciter un relatif consensus plutôt que de s'exposer, comme par le passé, au rejet, après coup, par les populations de certaines opérations. C'est parce qu'il n'était pas prévu au Japon d'enquêtes d'utilité publique qu'il a fallu vingt ans pour réaliser la deuxième piste de l'aéroport Narita de Tokyo, à laquelle s'opposait un agriculteur dont la ferme était située en plein milieu de l'infrastructure. Nous avons, contrairement à d'autres pays, un système bien encadré sur le plan juridique. Il ne faut pas oublier non plus que la mise au point des financements représente souvent une deuxième perte de temps.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez regretté qu'un grand établissement public s'exprime sur l'augmentation des péages. Il n'est toutefois pas le seul concerné : que pensez-vous de la double peine subie par les régions, qui gèrent les TER : elles sont à la fois sollicitées pour améliorer les lignes et victimes de l'augmentation des péages ? Pourront-elles déduire les investissements réalisés avec RFF ?

En ce qui concerne le TGV-Est, la deuxième phase a été accélérée. Toutefois, RFF a prétendu qu'il était technologiquement impossible de réaliser une gare assurant l'interconnexion fer-fer entre les lignes desservant Amsterdam, Lille, Luxembourg, Metz, Nancy, Strasbourg, Munich et au-delà l'Italie, ou encore Roissy, si bien qu'existe aujourd'hui une gare en plein champ située à vingt kilomètres de tout, où se rendent entre 1 000 et 1 500 voitures jour, ce qui représente un tour du monde et demi – 60 000 kilomètres ! Je rappellerai que les régions Lorraine, Alsace et Champagne-Ardenne, ainsi que le Luxembourg...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Et l'Europe.

M. Jean-Yves Le Déaut. ...et l'Europe ont financé le TGV-Est.

Après les Grenelles 1 et 2 de l'environnement, ne pensez-vous pas qu'il serait temps de régler définitivement la question de l'interconnexion fer-fer – je signale que c'est aujourd'hui le dernier jour de l'enquête publique ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Le Déaut, la loi SRU prévoit la compensation à l'euro près de l'augmentation des péages.

Étant un fervent partisan du ferroviaire depuis des années, je pense que les régions ne devraient pas faire circuler des TER vides – la Cour des comptes publiera prochainement un rapport sur le sujet. À certaines heures de la journée, un autocar correctement rempli serait préférable à un TER vide, même si l'effet est moindre en termes d'image, car cela permettrait de libérer des sillons pour le fret, ce qui est conforme à l'esprit du Grenelle de l'environnement.

La gare de Lorraine a fait, quant à elle, l'objet d'un débat historique – je pense au choix entre Vandières et Louvigny.

M. Jean-Yves Le Déaut. La question est désormais réglée.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. La gare TGV de Louvigny existe. Vous évoquez maintenant la possibilité de réaliser une gare d'interconnexion fer-fer à Vandières. Ce dossier, qui a été rouvert lors de la signature de la convention de financement de la deuxième phase du TGV-Est, fait l'objet de discussions avec le président du conseil régional de Lorraine, M. Jean-Pierre Masseret.

M. Philippe Boënnec. Monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre de la réforme administrative du domaine maritime, le choix a-t-il été fait de regrouper les différentes administrations ou de créer quatre directions de façades ? Il conviendra que la décision, notamment en termes de gouvernance, reste cohérente avec le Grenelle de la mer – je pense à l'article 60 du Grenelle 2 qui

élabore une directive stratégique nationale pour la mer – et avec la directive européenne de la mer.

Enfin, on a souvent évoqué les mots « façade » ou « bassin ». Il me semble que parler de « directions de zones » serait plus approprié – je déposerai d'ailleurs un amendement en ce sens.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. La décision n'est pas encore prise, l'idée générale étant de créer des directions de façades. Toutefois, vous pouvez vous en douter, il est difficile d'en déterminer la place. La décision sera naturellement liée à la réflexion de l'État sur son action dans le domaine maritime – vous avez évoqué le Grenelle de la mer. La seule chose qui ait été décidée par le Premier ministre, c'est, en compensation de la restructuration des armées, le transfert à La Rochelle de l'Établissement national des invalides de la marine – ENIM.

M. François Brottes. Monsieur le secrétaire d'État, je tiens tout d'abord à souligner le fait, assez extraordinaire, que mes cinq questions « ne coûtent rien » !

Premièrement, qu'en est-il de la responsabilité en matière de covoiturage et d'autopartage : toutes les questions en la matière ont-elles été réglées ?

Deuxièmement, l'appel à candidatures permet-il encore d'accueillir un vrai transport par câble – je pense au funiculaire qui utilise également des rails ? De plus, les transports par câble en milieu urbain peuvent-ils intégrer une autorité organisatrice de transport urbain – AOTU – sans pour autant obéir à toutes les règles et contraintes des remontées mécaniques dans les stations des sports d'hiver, qui ne sont pas adaptées aux transports urbains ?

Troisièmement, de la trottinette aux rollers, en passant par les vélos électriques, les conflits d'usage des pistes sont de plus en plus nombreux. Avez-vous l'intention d'aller plus loin en la matière que les chartes actuellement existantes ?

Quatrièmement, des expérimentations de transport d'autobus sur les voies d'autoroute sont actuellement réalisées dans le département de l'Isère. Or, en ce domaine, des dossiers sont en attente : quelles décisions comptez-vous prendre ?

Cinquièmement, vous n'êtes pas sans savoir que, dans le cadre de la réforme de la réglementation des émetteurs de téléphonie mobile, un débat a lieu entre ceux qui prennent pour référence l'émission de pointe et ceux qui s'en tiennent à l'émission moyenne. Le même débat existe en matière de bruit, notamment en ce qui concerne les trains. Votre ministère continue de ne prendre en considération que le bruit moyen alors que c'est bien le bruit du train qui passe qui réveille les gens ! Quand seront adoptées des mesures de précaution prenant pour référence le pic de bruit et non le bruit moyen ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. M. François Brottes a été précis, comme à son habitude.

Le régime de responsabilité du covoiturage sera examiné dans le cadre du projet de loi « Grenelle II ».

Rien n'empêche une autorité organisatrice des transports de développer des projets de transport par câble. Le prochain appel à projets en prévoit. S'il faut appliquer les règles propres aux remontées mécaniques des stations de sports d'hiver, on les adaptera. Le transport par câble est un moyen de transport en agglomération comme un autre. Il n'est pas limité aux communes de montagne.

Faut-il créer un « code de la rue » ? Cette question aussi est traitée dans le projet de loi « Grenelle II ». Au vu de la difficulté à faire respecter le code de la route par nos concitoyens, je me demande si un code de plus est vraiment nécessaire. Je suis favorable plutôt au maintien d'un seul code, intégrant des éléments supplémentaires en faveur de la sécurité des piétons et des cyclistes, qu'à l'élaboration de nouvelles règles dans une codification différente.

Le président du conseil général de l'Isère, André Vallini, a expérimenté le transport par autobus sur les voies d'autoroute pour l'accès à l'agglomération de Grenoble. Face à de fortes réticences administratives, j'ai travaillé à le débloquer. La complexité de la question a pour origine le caractère bien précis de l'usage des bandes d'arrêt d'urgence. Nous constatons aussi les difficultés posées par l'affectation d'une voie de l'autoroute A1 pour les taxis et des bus venant de l'aéroport de Roissy, notamment à la jonction avec le boulevard périphérique. Cela renvoie à la question du covoiturage : dans certaines régions des États-Unis, des voies sont réservées aux bus, aux taxis et au covoiturage – qui commence avec deux personnes ; en France, il y a des risques de tricherie, le transport de la famille pouvant être assimilé par certains à du covoiturage.

Nous avons affecté 200 millions d'euros à la résorption des points de bruit, et ce sur plusieurs années. Vouloir développer le fret et les autoroutes ferroviaires – Michel Bouvard évoque souvent cette solution à propos de la vallée de la Maurienne – va accroître la fréquence des passages de trains de fret sur les voies classiques ou en agglomération : les voies ferrées traversent le cœur de villes comme Angoulême, Poitiers ou Bordeaux. Nous allons devoir beaucoup travailler, notamment avec le Programme de recherche dans les transports (Predit) présidé par votre collègue Jean-Louis Léonard, sur la recherche en matière de freinage, de bruit, ou encore d'entrechoc des attelages des véhicules de transport de marchandise : autant les progrès ont été grands en matière de matériel ferroviaire destiné aux voyageurs, autant le matériel de fret a souvent conservé ses caractéristiques des années 60. Les risques de rejet par la population sont réels. En Allemagne, sur la rive gauche du Rhin, après avoir demandé la réduction du nombre de camions, la population rejette le fret ferroviaire en raison de ses nuisances. En région parisienne, des protestations ont accompagné la réouverture de portions de la ligne de chemin de fer de grande ceinture. Le bruit ferroviaire n'a été jusqu'à présent traité que pour les lignes de TGV et de transport de passagers en banlieue. De très forts investissements de recherche vont devoir être consentis pour le fret.

M. Jean Lassalle. Je suis étonné que des questions de l'envergure de celle que nous traitons aujourd'hui – transports, écologie, agriculture – puissent être débattues dans une salle autre que l'Hémicycle. Ces dossiers sont-ils devenus mineurs ?

M. le président Didier Migaud. Ces dossiers ne sont pas mineurs. Nos débats bénéficient de conditions de publicité exactement identiques à celles de l'Hémicycle : ils sont ouverts à la presse, télévisés, et font l'objet d'un compte rendu.

M. Jean Lassalle. Si les projets sont nombreux, où sont les réalisations ? Leur absence a sans doute pour raison principale le manque d'argent. Cependant, comme l'ont noté certains collègues, une sorte de catastrophisme environne aujourd'hui l'action. Il y a dix ans, lorsque je travaillais à la réalisation du tunnel du Somport, on me conseillait plutôt de développer le transport ferroviaire. Aujourd'hui, que je m'y suis attelé, j'entends dire qu'il ne faut plus rien lancer. Jusqu'où pourrions-nous poursuivre ainsi ?

Monsieur le secrétaire d'État, quels espoirs peut-on formuler pour la liaison routière Pau-Oloron. *Quid* de la montée vers le tunnel du Somport ? Alors que ce tunnel est prétendument le plus moderne d'Europe, des camions se renversent régulièrement quand ils descendent vers la France.

Je suis membre titulaire de la Commission nationale du débat public. Cette institution est novatrice ; par son type d'approche, elle doit contribuer à faire sortir les esprits du terrible marasme dans lequel nous sommes installés. La peur de détruire la planète, la peur du danger, sont devenues telles qu'il n'est plus possible de construire en France une infrastructure de transport. Voyez les difficultés du projet de port méthanier du Havre. Peut-être devons nous aussi nous donner les moyens de réaliser des études de danger. Je voudrais savoir dans quel sens porter mon courage.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Dans le département des Pyrénées-Atlantiques, nous conduisons trois projets.

Une autoroute est en construction entre Bordeaux et Pau. Attendue depuis très longtemps, elle remplacera avantageusement l'une des routes nationales les plus dangereuses de France.

Nous travaillons à l'insertion au sud de Bayonne de la ligne à grande vitesse vers l'Espagne. Ce pays construit actuellement ce qu'on appelle le « Y basque », qui sera relié au réseau ferroviaire français. Nous étudions – ce n'est pas facile – un tracé entre le piedmont, les zones de tourisme et les zones agricoles.

Enfin, nous avons signé avec l'Espagne un accord pour travailler à une troisième traversée pyrénéenne. La région Aragon souhaiterait qu'elle soit implantée sur son territoire et qu'elle débouche en France en Ariège, pour rejoindre ensuite Toulouse. Utiliser la ligne du Somport est également possible ; la région Aquitaine a déjà pris des engagements financiers en ce sens. Les difficultés techniques sont considérables : il faudra construire des tunnels hélicoïdaux, qui ne permettront de faire passer que peu de wagons à la fois, avec deux motrices par convoi. Cette traversée est considérée par l'Espagne comme un projet majeur pour les vingt prochaines années.

Le département des Pyrénées Atlantiques est donc au cœur des projets de liaison, ferroviaires et routières, entre la France et l'Espagne.

M. Jacques Pélissard. Monsieur le secrétaire d'État, vous n'avez pas évoqué la branche sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, actuellement en construction. Le Grenelle de l'environnement a validé ce projet et Réseau ferré de France a terminé ses travaux. Quel calendrier a été retenu pour la réalisation de cette infrastructure essentielle pour l'Est de la France ? Seriez-vous ouvert à une démarche de partenariat public privé (PPP) ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Actuellement le tronçon de cette ligne reliant Dijon à Mulhouse est en construction. Plus au sud, elle sera raccordée à la ligne LGV n° 1, puis se dirigera vers l'agglomération lyonnaise ; des tracés du contournement de celle-ci ont déjà été choisis. Le raccordement et le contournement de Lyon –essentiel pour la ligne Lyon-Turin – ont été inscrits dans la deuxième partie du Grenelle.

Je ne vois aucun inconvénient à une accélération de la construction de la deuxième partie du projet grâce à un partenariat public privé. Les deux parties de la ligne Rhin-Rhône sont vraiment les deux volets d'un ensemble. Elle sera la première ligne de TGV dont le point de départ ne sera pas Paris. Elle aura une double vocation : du nord au sud, relier l'Allemagne au couloir rhodanien, et d'ouest en est, améliorer la desserte entre Paris et Mulhouse ainsi que Paris et Zurich. La partie sud pourrait également se prêter à une double utilisation.

M. Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez évoqué l'abandon en 2003 de la ligne TGV pendulaire – le POLT. Ensuite est apparu un projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. Le président de la SNCF, M. Guillaume Pepy, envisage pour la future ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Limoges-Toulouse un tracé en Y renversé après Orléans : elle se séparerait en deux branches, desservant l'une la Nièvre et Clermont-Ferrand, l'autre Châteauroux et Limoges. Cette idée vous paraît-elle intéressante ?

M. Marc Francina. Si j'ai bien compris, les programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) sont établis après consultation des préfets de région, qui indiquent ce qu'ils souhaitent y voir inscrit.

Dans les environs d'Évian, la liaison entre Thonon et Machilly va être réinscrite par le préfet de région pour la troisième fois. Seize kilomètres restent à construire pour débloquent un enclavement le long de la frontière avec le Valais, en Suisse. Depuis l'établissement du plan de 1997, ces collectivités locales ont toutes respecté les engagements qu'elles avaient pris. Ces seize kilomètres seront-ils inscrits au PDMI ?

M. Michel Bouvard. L'exécution du budget communautaire 2007-2013 est à mi-parcours. En compensation de l'inscription d'une somme de 672 millions d'euros au budget communautaire pour la réalisation du tunnel de base de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, la France a souscrit un engagement. Comment le calendrier respectera-t-il l'ultimatum posé par la Commission européenne pour le début des travaux ?

Par ailleurs, vu son niveau d'endettement, comment l'établissement public Réseau ferré de France peut-il accorder des garanties aux porteurs de PPP ? Cela ne devrait-il pas être inscrit directement en loi de finances ?

M. Charles de Courson, *rapporteur spécial*. Monsieur le secrétaire d'État, le transport routier français peut-il être compétitif, compte tenu de l'accumulation de taxes et redevances qui pèsent sur lui ? Je cite ici la taxe carbone, l'écopastille, la taxe intérieure sur les produits pétrolier (TIPP) – que les régions vont peut-être avoir le droit d'augmenter –, et enfin, dans le cadre du Grenelle II, les certificats d'économies d'énergie.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Chanteguet, la liaison entre Poitiers et Limoges est actée. Dans le débat public, le département de l'Indre et celui du Cher doivent militer pour que la nouvelle ligne descende le plus possible au sud d'Orléans avant de partir vers l'Est irriguer les départements du Cher et de l'Indre, en complément de la liaison entre Poitiers et Limoges qui irriguera directement la Haute-Vienne, la Corrèze et le Limousin.

Monsieur Francina, nous sommes bien conscients de la difficulté de la desserte de la rive sud du lac Léman. Peut-être faudra-t-il, pour répondre au volume du trafic frontalier, se poser de nouveau la question de la création d'une autoroute ou d'une liaison à fort débit ?

Monsieur Bouvard, une réunion tripartite a eu lieu la semaine dernière à Naples entre le ministre italien des infrastructures et des transports, M. Altero Matteoli, le commissaire européen compétent et moi-même. La Commission nous a indiqué qu'à partir du moment où l'Italie ratifierait sa part du traité, ce qu'elle s'est engagée à faire au plus tard au début de 2010, il n'y aurait pas de difficulté de versement de la contribution de 672 millions d'euros de la Commission à ce projet. Le seul souci viendrait d'un changement à la tête de la communauté de communes du Val de Suse lors des élections du 7 novembre.

Le temps qui nous est imparti m'empêche d'engager un débat ici sur le complexe sujet de la garantie de PPP par RFF.

Monsieur de Courson, vous avez voté un amendement prévoyant le remboursement de 35 % de la taxe carbone payée par le transport routier. La loi prévoit que l'écotaxe sera mentionnée sur les factures, et donc payée par les chargeurs à l'horizon 2011-2012.

Pour accroître la compétitivité du transport routier, j'essaie d'instaurer dans ce secteur le meilleur dialogue social possible, de façon à réaliser des baisses de charges et à améliorer la compétitivité du temps de parcours des chauffeurs des chauffeurs routiers. C'est un dossier délicat que j'évoquerai demain devant le congrès de la Fédération nationale des transports routiers.

La réunion de la commission élargie s'achève à dix-neuf heures.

Le *Directeur* du *service*
des comptes rendus des commissions,

MICHEL KERAUTRET