



COMPTE-RENDU DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Mardi 24 juillet 2012

Audition de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

La commission procède à l'audition de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Raymond Vall, président. - Bienvenue, Monsieur le Ministre, devant la nouvelle commission du développement durable ; elle compte parmi ses membres des spécialistes du transport et l'un des tout premiers groupes de travail qu'elle a installés porte, précisément, sur les mobilités et les transports. Vos attributions ministérielles nous intéressent tout particulièrement, au Sénat, car les infrastructures et les services de transports ont un caractère essentiel dans l'aménagement et dans l'équilibre entre les territoires. Nous y avons beaucoup travaillé ces dernières années, en particulier pour examiner les versions successives du schéma national d'infrastructures de transports (SNIT), ou encore pour esquisser la réforme nécessaire du fret ferroviaire. Une question liminaire, donc, avant celles, nombreuses et certainement précises, que mes collègues s'apprêtent à vous poser : quelle est votre feuille de route, en particulier pour le SNIT ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche. - C'est un très grand plaisir de m'exprimer devant votre commission, qui traite de sujets majeurs pour les élus locaux que vous êtes aussi - et que j'ai été jusque très récemment. Je sais qu'elle compte en son sein des spécialistes reconnus, en particulier Mme Herviaux pour la mer et le littoral, MM. Ries, Teston et Nègre, pour les transports terrestres. Je me réjouis donc de nos échanges et souhaite qu'ils soient les plus réguliers possibles, car je sais qu'ils seront vivants et enrichissants pour chacun d'entre nous.

Une information préalable : je définis actuellement, avec le Premier ministre - que je rencontre après-demain à ce sujet -, les grandes orientations de mon ministère : nous vous les présenterons à la rentrée. Vous comprendrez que, dans ces conditions, je ne sois pas en mesure de tout vous dire aujourd'hui, même si je vais tâcher de vous donner la plus entière satisfaction.

Un constat, ensuite : si le Grenelle de l'environnement a prétendu transformer notre vision et nos pratiques des transports, les résultats sont encore loin du compte : l'objectif est de porter le fret non routier de marchandises à 25%, mais nous peinons à dépasser les 10%. Fin 2011, les Assises du ferroviaire ont constaté les handicaps de notre système ferroviaire, plombé par la dette de RFF, par une organisation peu lisible, par des persistances du passé à la SNCF - que certains qualifient de dinosaure. La dette de RFF dépasse non seulement les 30 milliards, mais elle croît de 1,5 à 2 milliards par an : à ce rythme, la dette atteindrait 55 milliards en 2025, ce n'est guère supportable. Le mauvais état de notre réseau, sauf quelques lignes à grande vitesse, le rend incapable d'absorber le surplus de fret que nous souhaitons, ceci malgré toute la priorité qu'on accorde au fret : ce qu'il faut d'abord, c'est remettre notre réseau à niveau ! Cela vaut d'ailleurs pour toutes nos infrastructures de transports. Le premier sujet de ma feuille de route, c'est donc la réforme de notre système ferroviaire : elle est nécessaire, nous la mènerons, conformément à ce qu'en a dit le Premier ministre dans sa déclaration de politique générale.

Un mot sur l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs : elle interviendra assurément, puisque l'Union européenne l'a prescrite, et nous devons l'anticiper pour ne pas nous retrouver dans la situation d'impréparation qui était la nôtre lors de l'ouverture du fret à la concurrence, avec toutes les conséquences négatives que notre opérateur historique a subies. Cependant, la première chose à faire, c'est de réformer l'organisation de notre système ferroviaire, indépendamment même de la question de l'ouverture à la concurrence. Les organisations syndicales me l'ont bien dit : l'urgent, c'est d'améliorer l'efficacité de notre système ferroviaire, de clarifier les compétences entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires, de bien poser le cadre social du ferroviaire et de moderniser les réseaux.

Sur le SNIT, je commencerai par une remarque de méthode : imaginez que, comme le Gouvernement précédent l'a fait avec les collectivités, chacun de vous demande à ses administrés quelles infrastructures ils souhaiteraient, pour en faire une liste sans retenue - mais pour avouer seulement lors du débat budgétaire, que la liste n'est pas réalisable ! Vous conviendrez qu'une telle méthode n'est pas des plus réalistes, et l'idée que l'inscription sur la liste serait un sésame ne nous facilite guère la tâche ! Cependant, l'Etat doit tenir sa parole et le Président de la République a été très clair : les travaux engagés seront menés à leur terme. Le SNIT n'est pas un document contractuel et son montant de 245 milliards d'euros n'est guère financé - cette coquette somme représente 120 années de mon budget, je le dis par boutade, mais c'est une réalité... Dans ces conditions, il est bien normal que nous nous interroguions sur des lignes à grandes vitesses qui ont été annoncées par le Gouvernement précédent sans qu'aucune étude d'impact économique et environnemental n'ait démontré leur pertinence.

Deuxième sujet de ma feuille de route, nous saisissons l'acte III de la décentralisation pour renouveler la répartition des compétences en matière de transport. Nous avons besoin de nouvelles relations entre l'Etat et les collectivités locales : c'est vrai pour le cofinancement - qui, fort heureusement, a résisté aux assauts de ceux qui voulaient l'éradiquer -, mais c'est vrai également pour le choix des infrastructures, pour définir leur pertinence, car nous avons besoin de territoires unis autour de leurs projets de transports et qui trouvent toute leur place dans la négociation avec l'Etat. Les transports sont un levier essentiel pour réduire la fracture territoriale, dans le plein respect des territoires, de leurs spécificités, de leurs choix : nous en avons éminemment besoin, tant les écarts de développement expliquent que dans certains territoires, parce qu'ils ont été oubliés, nos concitoyens en sont venus à douter des capacités mêmes de développement de leurs territoires, à douter d'eux-mêmes - on en a vu les conséquences avec le

vote extrême dans la dernière élection. La compétence transport est segmentée - le ferroviaire aux régions, le transport scolaire aux départements, les transports urbains aux agglomérations, voire aux communes -, elle est trop peu lisible ; nous devons la réorganiser, en associant tous les modes de transport et en repensant les liens entre la stratégie nationale, dont l'Etat est responsable, et les échelons locaux, en particulier celui de la coordination. Cette coordination serait plutôt d'échelle régionale, mais elle devra composer avec les autorités organisatrices de transport d'échelon infra-régional, qui peuvent garder toute leur pertinence.

Nous accorderons également toute notre attention au fret ferroviaire, en tenant compte des spécificités du secteur. Il est certain que le fret ferroviaire subit le dumping social du transport routier. Nous mettrons en place l'écotaxe poids lourds, qui a été décidée par nos prédécesseurs - mais je souhaite un cadre apaisé pour son application : l'intermodalité ne se fera pas sans une coopération entre les divers modes de transport, nous associerons les entreprises de transport et les chargeurs à nos discussions sur l'application de l'écotaxe, elle touche à leur compétitivité, tout en constituant un enjeu pour la société toute entière.

Je souhaite encore conduire des réformes structurantes dans le domaine maritime. La mer et la pêche se retrouvent, dans mon ministère, aux côtés des transports : c'est bien le signe que nous reconnaissons l'économie maritime dans son entier, et que nous faisons toute leur place aux liens entre nos ports maritimes et leur hinterland. Nos ports maritimes doivent être confortés, mais également mieux reliés aux infrastructures de transport : c'est à cette aune que nous évaluerons les investissements à réaliser. Ensuite, je sais d'expérience que bien des infrastructures ne sont pas suffisamment utilisées, faute de gouvernance et d'insertion dans un schéma d'ensemble : à nous de faire qu'elles servent plus, grâce à une meilleure organisation. Enfin, je veux avancer sur le chemin d'une politique maritime intégrée : la mer, ce n'est pas d'un côté la pêche, de l'autre le littoral, ailleurs encore la construction navale - c'est tout cela à la fois et c'est bien l'enjeu d'un ministère de la mer que de donner à cet ensemble une gouvernance intégrée qui soit un levier de développement. La gouvernance du littoral doit encore s'adapter aux réalités des façades maritimes, qui varient bien entendu selon les territoires, de l'érosion, ou encore des risques naturels : l'Etat doit accompagner les collectivités locales dans la mise en place d'une telle gouvernance, au besoin en activant un fonds d'aménagement du littoral, que nous examinerons comme une piste. La mer représente également un enjeu important pour l'énergie, avec les énergies marines renouvelables : nous avons des chercheurs, une technologie *made in France*, dans l'éolien flottant, « l'hydraulien », nous avons des filières industrielles en gestation - à nous de les soutenir, voilà bien un enjeu de développement !

Sur l'aérien, des négociations internationales capitales sont en cours. Je pense en particulier aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur le système d'échange de quotas d'émission de CO₂, tel que l'Union européenne le propose avec l'ETS. L'Union européenne fait jusqu'ici un peu cavalier seul et l'adoption d'un système d'envergure internationale lui serait d'un grand secours dans la concurrence sans trêve que se livrent les constructeurs aériens et leurs commanditaires.

Voilà donc esquissé ce portefeuille ministériel si vaste et passionnant que le Premier ministre m'a fait l'honneur de me confier. Puisse cette esquisse vous tenir en haleine jusqu'à cet automne où, comme je vous l'ai dit, je pourrai vous présenter en détail quelle sera ma stratégie !

M. Raymond Vall, président. - Place aux questions ! Je salue notre nouveau collègue Stéphane Mazars, ancien suppléant d'Anne-Marie Escoffier devenue ministre, qui assiste pour la première fois aux travaux de notre commission.

M. Michel Teston. - Tout le monde savait que le SNIT n'était pas directement programmatique, que les 260 milliards identifiés - dont 37% à charge des collectivités locales - n'étaient pas

financés, mais cela n'enlève rien à son intérêt pour aider à définir les politiques de transports de demain.

Pendant sa campagne électorale, le candidat devenu président de la République a mis en avant l'impératif de réduire les inégalités territoriales : ce critère, monsieur le ministre, ne doit-il pas être premier dans la sélection des projets indiqués par le SNIT ? Je vous renvoie à l'excellente étude qu'avait réalisée la DATAR en 2003, identifiant les territoires mis à l'écart du développement - parmi eux le Sud-Ardèche, mais pas seulement...

Sur l'entretien du réseau, tout le monde m'est témoin ici que nous nous battons depuis dix ans pour augmenter, du moins maintenir les crédits de régénération, ce qui permet aujourd'hui d'entretenir quelque 1000 kilomètres de voies ferrées par an ; monsieur le ministre, comptez-vous poursuivre cet effort l'an prochain, pour la régénération des voies, mais aussi pour les trains d'équilibre du territoire (TET) ?

Mme Odette Herviaux. - Je me félicite du rapprochement, dans votre ministère, de la mer, de la pêche et des transports : c'est de très bon augure pour l'économie maritime, de même que le rattachement de ce ministère à celui du développement durable fera mieux prendre en compte les enjeux environnementaux de nos grands ports maritimes.

L'an passé, dans le bilan que nous avons fait de la réforme portuaire de 2008, nous recommandions l'application de cette réforme à l'outre-mer : monsieur le ministre, qu'en pensez-vous ?

Mme Maria Damanaki, commissaire européenne à la pêche, vient de proposer d'interdire la pêche en eau profonde, ce qui serait une catastrophe pour la pêche française : monsieur le ministre, comment comptez-vous faire échouer cette proposition ?

M. Rémy Pointereau. - Monsieur le ministre, vous parlez d'impréparation pour l'ouverture du fret à la concurrence, mais le sujet était pourtant sur la table depuis vingt ou trente ans, depuis que le fret ferroviaire perdait du terrain. N'oubliez pas que, dans les années 1980, la SNCF est devenue le premier transporteur routier de France !

M. Michel Teston. - Elle l'est restée depuis...

M. Rémy Pointereau. - Le Gouvernement a annoncé l'abandon de certaines lignes à grande vitesse, pouvez-vous nous en dire davantage ? Vous avancez que les projets du SNIT ne sont pas financés, mais c'est la règle dans ce genre d'exercice, on n'a jamais vu un grand programme d'infrastructures être entièrement financé lorsqu'il est esquissé ! Que va-t-il se passer pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ? Le débat public s'est achevé en février dernier, RFF et les régions engagent des moyens supplémentaires pour étudier le tracé, les populations et leurs élus sont mobilisés : que leur répondez-vous ?

M. Louis Nègre. - Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir choisi l'assemblée générale de l'association « Transport intermodal et mobilité » (TDIE) pour annoncer votre intention de « *mettre de l'ordre* » dans les projets du SNIT. Je partage également votre priorité pour la régénération, la remise à niveau fait largement consensus, mais à la condition de préserver les grands projets qui font l'unanimité ! Je vous suis tout à fait, ensuite, sur le maritime : il est aberrant, en effet, que nos ports maritimes ne soient pas mieux reliés à leur hinterland. On mesure le chemin à parcourir lorsqu'on réalise que le premier port français, c'est Anvers, et qu'à Hambourg, le port représente 40 000 emplois directs et 160 000 emplois indirects !

Sur le SNIT, cependant, vous nous laissez sur notre faim : quelles seront vos orientations ? En 2007, le Gouvernement avait, lui, annoncé qu'il visait la réalisation de 70 à 80 % des projets inscrits au CIADT de 2003.

Je regrette, ensuite, que vous n'évoquiez pas l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), alors qu'elle est un outil essentiel pour préparer le « nouveau SNIT ». L'Agence va renouveler son président très prochainement, on annonce un député socialiste : ne pensez-vous pas qu'il faut, quoiqu'en dise la Cour des comptes, consolider l'Agence, véritable gage de la sanctuarisation des crédits pour les infrastructures de transport - ce dont elles ont le plus grand besoin ?

Vous déplorez l'impréparation dans l'ouverture du fret à la concurrence, je crois que le problème est plus complexe : le fret a diminué dans son ensemble, au profit du routier, ce dont a d'ailleurs profité le fret routier de la SNCF.

Quelle réforme souhaitez-vous pour l'organisation du ferroviaire ? Je vous ne le cache pas : nous sommes très hostiles à l'unification de la SNCF et de RFF, qui serait un véritable retour en arrière et qui nous vaudrait une condamnation de la Cour de justice de l'Union. Il faut certainement un dialogue étroit entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs ferroviaires, mais un dialogue entre unités bien distinctes : quelle est votre position sur ce dossier ?

J'aimerais encore, si le temps ne m'était pas compté, vous interroger sur les mesures que vous comptez prendre pour la filière industrielle du ferroviaire, et sur le troisième appel à projet pour les transports en commun en site propre (TCSP).

M. Raymond Vall, président. - Je vous confirme que, le mardi 31 juillet à 14h30, nous entendrons Philippe Duron, candidat à la présidence de l'AFITF.

M. Jean-Jacques Filleul. - Si le fret ferroviaire est dans une situation catastrophique, c'est d'abord parce que la SNCF n'en a pas fait une priorité. Il faut inverser la tendance, nos concitoyens l'attendent, ou bien ce qui reste du fret ferroviaire disparaîtra sous les coups des camions toujours plus gigantesques - 60 tonnes ! - que la Commission européenne autorise sur les routes. Comme président du conseil supérieur du service public ferroviaire, j'avais constaté tout l'intérêt du ferroutage : pourquoi avoir abandonné cette piste ? En Touraine, je constate que nos concitoyens y sont très favorables ; je sais que les obstacles sont nombreux, mais pourquoi ne pas essayer de les surmonter ?

Je forme le voeu, enfin, que le Gouvernement soutienne l'Allemagne dans sa lutte pour conserver son système ferroviaire intégré. Pour avoir vécu la séparation entre RFF et la SNCF, je sais que tous les défauts que nous prédisions alors, se sont réalisés.

Mme Laurence Rossignol. - Devant la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, vous avez indiqué que le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais n'était pas des plus enthousiastes envers le canal Seine-Nord-Europe : je peux vous assurer qu'en Picardie, au contraire, nous souhaitons ardemment la réalisation de ce grand projet ! Et nous avons bon espoir, forts des propos rassurants du président de la République lors de son déplacement dans la Somme - lorsqu'il n'était, c'est vrai, qu'un simple candidat et, on le sait, le contexte des déclarations politiques a toujours de l'importance... Le canal Seine-Nord-Europe est important pour le report modal aussi bien que pour le développement régional : nous sommes enthousiastes, j'espère que le Gouvernement le sera tout autant !

Les difficultés du fret ferroviaire, ensuite, tiennent beaucoup à ce que la route n'est pas payée à son juste et vrai prix : le fret ferroviaire subit le dumping social du fret routier, ne l'oublions pas ! Nous devons donc rééquilibrer les choses, pour que la concurrence soit « juste et non faussée » : quel sera le calendrier de la taxe poids lourds ?

Enfin, je vous ai interrogé oralement sur le décret relatif à la circulation routière des 44 tonnes : envisagez-vous d'abroger ce décret ?

Mme Évelyne Didier. - Vous avez évoqué avec raison la coordination de niveau régional, qui est utile en particulier pour la politique tarifaire : le prix unique des transports est un levier pour la mobilité des personnes et il requiert une coordination régionale.

La nécessité de régénérer nos réseaux ferroviaires, ensuite, ne date pas d'aujourd'hui : notre regretté collègue François Gerbaud en faisait déjà son cheval de bataille, en 2001 ! Si nos trains ne vont pas assez vite - leur vitesse moyenne diminue ! - c'est d'abord parce que nos réseaux, mal entretenus, ne supportent pas la vitesse, et l'on ne parlerait peut-être pas nécessairement de LGV, en tout cas pas partout, si nos trains pouvaient rouler à leur vitesse normale, suffisante dans bien des cas !

Le fret ferroviaire subit effectivement la concurrence déloyale de la route ; dans ces conditions, on comprend que la SNCF ait investi dans le routier : c'était, ni plus ni moins, pour ne pas perdre toutes ses parts de marché.

Nous avons, cette année, avancé des pistes de réforme avec notre proposition de loi de relance du secteur public ferroviaire pour le droit à la mobilité et la transition écologique, et avec notre proposition de loi relative aux conditions d'exploitation et d'admission des navires d'assistance portuaire et au cabotage maritime : monsieur le ministre, comptez-vous les reprendre à votre compte ?

Enfin, sur l'organisation du ferroviaire, les cheminots nous font remarquer que la séparation de RFF et de la SNCF a fait disparaître la mutualisation des ressources et des moyens. L'Union impose des règles, certes, mais l'Allemagne a fait le choix d'un système intégré et nous pouvons, nous aussi, aller dans ce sens pour trouver notre voie de réforme !

M. Vincent Capo-Canelas. - Aéroports de Paris, qui a connu une profonde mutation en passant du statut d'établissement public à celui de société anonyme, cotée en bourse, voit son président atteindre la limite d'âge avant la fin de son mandat, en 2014 : comptez-vous, monsieur le ministre, étendre cette limite en modifiant les statuts, ou bien proposer un nouveau président ?

Le bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), ensuite, vient de rendre son rapport sur l'accident tragique du vol AF 447 Rio-Paris du 1^{er} juin 2009 : quelles suites comptez-vous donner aux recommandations de ce rapport ?

Air France, enfin, vient de faire connaître son nouveau plan de redressement. Sa situation est difficile, la compétition internationale fait rage - on comprend, dans ces conditions, votre prudence. Envisagez-vous, cependant, des mesures d'accompagnement de la compagnie, pour l'aider à améliorer sa compétitivité ?

M. Ronan Dantec. - Les transports ont toujours été « le vilain petit canard » pour les émissions de gaz à effet de serre, et les mauvais résultats français s'y expliquent pour grande partie. Cependant, la position européenne à la conférence de Durban est parvenue à faire bouger les lignes et, aujourd'hui, le bras-de-fer sur le système d'échange de quotas d'émission de CO2, le désormais célèbre ETS européen, est un véritable test face au chantage des pays émergents, avec les conséquences que l'on sait pour Airbus. Monsieur le ministre, nous assurez-vous que vous n'allez pas lâcher l'ETS aérien ?

Le transport routier, on l'a dit, ne paie pas le vrai prix de la route, mais il ne faut pas perdre de vue que ce vrai prix pénaliserait les régions périphériques : il faudrait donc prévoir des mesures compensatrices pour ces régions.

M. Louis Nègre. - Il y en a déjà...

M. Ronan Dantec. - Oui, mais il faudra peut-être aller plus loin.

Enfin, il faut prendre en compte la montée des eaux, qui aura une incidence directe et importante sur la gestion du littoral : le Gouvernement doit se résoudre à prendre la cote de la montée des eaux, le sujet est délicat, mais nécessaire.

M. Jean Bizet. - Il ne faudrait pas que la fracture territoriale se double d'une fracture conceptuelle, c'est-à-dire d'une hostilité de principe à toute ouverture à la concurrence, qui isolerait notre opérateur historique du reste du monde. Nous avons interpellé le président de la SNCF, il a montré peu d'empressement à l'ouverture à la concurrence. J'avais poussé M. Bussereau dans ses retranchements, lorsqu'il était secrétaire d'Etat aux transports, et il avait fini par me concéder que l'ouverture à la concurrence n'était pas du goût de tel syndicat de cheminots, et que cet obstacle était dirimant. Monsieur le ministre, qu'en ferez-vous pour, comme vous nous le dites, ouvrir les lignes de voyageurs à la concurrence avant 2019 ?

S'agissant de la route, je crois que nous devons faire leur place aux 2x25 tonnes, qui sont, ou vont devenir indispensables à la compétitivité de nos entreprises de transport routier. Elles subissent en effet la concurrence directe d'entreprises d'Europe du Nord, qui utilisent des tonnages supérieurs aux nôtres. De plus, du point de vue de la réduction des gaz à effet de serre, un tonnage plus important n'est pas sans intérêt.

M. Roland Ries. - Je me focaliserai sur deux thèmes, après avoir formulé une question - inquiète - d'ordre local. Air France vient d'annoncer la suppression de sa liaison directe Strasbourg-Roissy à la fin de l'année : n'est-ce pas compromettre inconsidérément le développement de l'aéroport de Strasbourg, qui a déjà son lot de difficultés ?

Sur la gouvernance du ferroviaire, ensuite, la séparation radicale du gestionnaire d'infrastructures et des opérateurs n'est pas viable, car elle compartimente le ferroviaire, entre un gestionnaire qui ne s'occupe que de l'infrastructure, et des opérateurs qui doivent s'en débrouiller. Dans la réalité, le dialogue est indispensable, consubstantiel au bon fonctionnement du système ferroviaire ! Ce dialogue n'est pas le synonyme de la fusion et nous savons bien que le système allemand n'a pas trouvé grâce auprès de la Cour de justice de l'Union. Cependant, il faut maintenir un lien entre RFF et l'opérateur historique, car celui-ci n'est pas un opérateur comme les autres - ceci parce qu'il compte quelque 150 000 agents, et que les questions statutaires y sont importantes.

Sur la réforme institutionnelle, enfin, il paraît nécessaire qu'une autorité organisatrice coordonne les transports à l'échelon régional. Cela se fait déjà ici ou là, en Alsace nous avons les comités de coordination des autorités organisatrices de transports - les COCO-AOT -, mais ces initiatives des collectivités locales n'emportent aucun pouvoir coercitif pour ces instances de coordination. Or, nous avons besoin d'aller plus loin, pour réaliser des schémas régionaux de transports, pour mettre en place la tarification unique. Deux voies se présentent : l'autorité organisatrice chef de file, qui pose la délicate question du pouvoir sur les autorités d'échelon géographique plus restreint ; le syndicat mixte, qui pourrait malencontreusement devenir la mille et unième feuille d'une organisation déjà trop complexe.

Toujours sur la réforme institutionnelle, nous aurons à examiner encore la proposition - et revendication ancienne du groupement des autorités responsables de transport, le GART - de créer des autorités organisatrices de mobilité durable, en particulier dans les territoires urbains. Ces AOMD devraient avoir tous les outils entre les mains : les transports quel qu'en soit le mode - le vélo, l'autopartage, le covoiturage... - mais encore la voirie et le stationnement. Nous retrouvons ici les travaux conduits par Louis Nègre sur la dépénalisation et la décentralisation du stationnement, facteur déterminant du choix modal par les usagers, et ses propositions, restées sans suite.

M. Raymond Vall, président. - Je confirme que Roland Ries sera rapporteur pour avis sur les transports ferroviaires et fluviaux.

M. Frédéric Cuvillier, ministre. - Sur le SNIT, d'abord, je peux d'ores et déjà vous préciser quelle sera notre méthode. Tout en tenant compte de la mission Gallois sur les investissements d'avenir, nous installerons une commission, formée d'experts, de personnalités qualifiées et de parlementaires, pour examiner les projets inscrits au SNIT. Le schéma n'est bien sûr pas programmatique, mais inscrire les projets sur une liste, c'est, en quelque sorte, s'engager sur une réalisation, même si l'on n'en dit pas le terme. Et c'est bien comme ça que les élus le comprennent, chacun tient bien sûr à ce que le projet qui le concerne soit réalisé à court terme. Or, nous en convenons tous, l'ensemble des projets n'est pas réalisable à court terme : il nous faut donc remettre de l'ordre, c'est l'expression que j'ai employée, tout simplement prioriser les projets, en esquisser le terme, en tenant compte bien entendu des travaux engagés et de nos engagements internationaux - cela vaut pour le Lyon-Turin même si, comme par hasard, le traité franco-italien reste muet sur le financement. Nous n'abandonnons donc pas de projets, nous allons seulement les mettre en perspective dans le temps, avec des critères que la commission prévue définira - par exemple la balance des coûts et avantages, la complémentarité avec les infrastructures existantes - en recherchant, c'est une nécessité, à optimiser l'investissement public. J'ajoute que, en plus de la régénération à laquelle nous sommes tous attachés, il faut prévoir le renouvellement des matériels roulants : c'est une priorité, qui est même nécessaire à la filière ferroviaire.

L'outre-mer est un enjeu majeur, sur lequel j'ai commencé à travailler avec mon collègue Victorin Lurel. Nous esquissons un programme « mer » pour les territoires ultramarins, qui comportera des mesures pour la compétitivité des ports. J'ajoute que chaque cabinet ministériel comprend désormais un conseiller « outre mer » : nos compatriotes ultramarins en sont mieux pris en compte.

La pêche en eau profonde est un sujet d'actualité et, Madame Herviaux, je comprends parfaitement votre crainte devant les propositions de Mme Damanaki, commissaire européenne à la pêche. Je constate, d'abord, une méconnaissance des questions propres au littoral et à la mer au sein de notre représentation permanente à Bruxelles, quelle que soit la qualité des membres qui la composent. Nous avons trop longtemps pratiqué la politique de la chaise vide et je m'engage à nouer un contact étroit avec mes collègues européens, pour faire valoir ces questions littorales et maritimes. De fait, si la préservation des espèces s'opposait à la pêche en eau profonde, nous aurions à suivre l'avis des scientifiques, qui nous alerteraient sur l'insuffisant renouvellement des espèces marines ; or c'est l'inverse qui se produit : les scientifiques nous disent que les stocks au-dessus du seuil de durabilité progressent - nous sommes passés de 27% à 53% de stocks au renouvellement assuré -, tout nous indique que la pêche en eau profonde ne dégrade pas les habitats vulnérables, mais la commissaire européenne propose de l'interdire. La moindre des choses serait de cartographier les habitats et les espèces concernés, d'écouter les scientifiques, mais aussi les pêcheurs, qui sont d'autant plus disposés à débattre, qu'ils ont été parmi les tout premiers à s'inquiéter du renouvellement des espèces, qu'ils font beaucoup pour que leur pêche respecte l'environnement. Qui plus est, comme vous le dites, Madame Herviaux, cette interdiction serait catastrophique pour au moins quatre de nos ports : Lorient, Concarneau, Boulogne-sur-Mer et Le Guilvinec.

Nous devons nous interroger également sur le financement des projets d'infrastructures. Les grands projets qui engagent sur des décennies ne sont évidemment pas financés au premier jour, là n'est pas mon propos. Mais, dans le contexte budgétaire actuel, nous devons rechercher les meilleures solutions, qui ne sont pas toujours celles qu'on croit : voyez les partenariats public-privé, que certains tenaient pour la panacée, et qui apparaissent défailants sur certaines opérations - par exemple pour le contournement routier de Strasbourg.

Sur le canal Seine-Nord-Europe, nous devons examiner les choses dans leur détail, sans se laisser prendre à telle ou telle annonce. Ce projet est très important, tout le monde en convient. Mais ses

financements sont incomplets, le loyer que l'Etat devrait payer est considérable, pour cinquante ans au moins, des ouvrages nécessaires au réseau ne tolèrent pas le grand gabarit et, dans un autre ordre d'idées, on est en droit de s'interroger devant tous ces projets locaux de plateformes logistiques en attente du grand canal : sont-ils au moins complémentaires ? Nos prédécesseurs sont bien rapides à nous faire la leçon : lorsque nous aurons examiné ce dossier du canal Seine-Nord-Europe dans son détail, nous saurons et nos concitoyens sauront ce qu'il en est vraiment. Dès lors, s'il faut repenser le projet, nous le ferons : il pourra en être décalé dans le temps, mais nous aurons respecté la réalité, plutôt que de s'attacher à des annonces !

Je rassure Louis Nègre : je suis favorable au maintien, et même au renforcement de l'AFITF. L'Agence donne de la visibilité aux financements pour les infrastructures de transport, c'est particulièrement utile quand les moyens publics se font plus rares, quoiqu'en dise la Cour des comptes.

Si la concurrence sur le fret ferroviaire était un gage de croissance, nous le saurions : l'inverse s'est produit puisque le fret a diminué dans son ensemble, pas seulement pour la SNCF ! La dégradation du fret ferroviaire tient d'abord au manque d'anticipation. L'ouverture à la concurrence n'est pas l'alpha et l'oméga de la réforme : nous avons plutôt besoin de réformer la gouvernance du ferroviaire en premier, non par la fusion de RFF et de la SNCF, incompatible avec le droit européen, mais par la coordination entre le gestionnaire et les opérateurs, ce qui requiert de donner plus de visibilité à leurs relations.

La réforme de la gouvernance elle-même, - cette page que nous écrirons en connaissant ce que font nos voisins allemands -, est une condition nécessaire mais pas suffisante à la crise du ferroviaire. Nous devons, avant toute chose, dialoguer avec les cheminots, qui sont sensibles à notre ambition pour le ferroviaire, à notre souci de prendre en compte les spécificités historiques de ce secteur, parce que, comme nous, ils sont des passionnés du ferroviaire !

Sur le troisième appel d'offres de TCSP, je peux encore rassurer M. Nègre : cet appel d'offres est lancé.

Sur le fret routier, je ne dirai jamais assez que les transporteurs routiers doivent être pleinement acteurs des réformes visant le report modal, qu'il doit y avoir des incitations, un accompagnement : les transporteurs routiers sont prêts à prendre toute leur place dans la réforme, nous les y encourageons.

Je ne crois pas loisible de revenir sur le décret relatif à la circulation des 44 tonnes : il est en vis-à-vis de l'écotaxe poids lourds. Celle-ci est complexe à mettre en oeuvre, j'entends les critiques et les inquiétudes, en particulier celles des petites entreprises de transport, surtout lorsqu'on annonce un coût de 200 millions, pour une taxe censée rapporter un milliard d'euros.

Le groupe CRC a déposé des textes qui concernent directement mes compétences, en particulier sur les ports et les services portuaires : soyez assurée, Madame Didier, que nous examinerons attentivement les pistes que vous nous suggérez.

S'agissant du renouvellement à la présidence d'Aéroports de Paris, je peux dire simplement que les procédures prévues seront appliquées : votre commission y interviendra, comme c'est d'usage désormais pour bien des postes à responsabilité publique.

Les cinq recommandations du BEA seront d'application obligatoire. J'ai reçu les familles de victimes du vol Rio-Paris, ce drame humain oblige à nous poser bien des questions sur les procédures suivies, sur les relations à entretenir avec les familles en pareil cas. Est-il nécessaire, par exemple, d'envoyer les photographies des cadavres à toutes les familles, même lorsqu'elles ne l'ont pas demandé ? Comment prévenir une mère qui attend le corps de son enfant, alors qu'elle n'en recevra qu'un membre - je cite ce cas, parce qu'une mère m'a dit sa douleur devant ce qu'il

restait de son fils, dont elle attendait la dépouille entière. Ces questions dépassent très largement mes compétences ministérielles, elles touchent à la communication des informations, au secret, et elles concernent la Justice au premier chef - mais cela n'empêche pas chacun de nous, devant un tel drame, de ressentir combien il faut adapter nos procédures aux réalités humaines.

Je veux encore rassurer Ronan Dantec : nous ne céderons rien sur les échanges de quotas d'émission de CO2 aérien. Mon propos consistait seulement à dire que le système européen, l'ETS, serait conforté si l'OACI s'engageait sur la même voie : au lieu d'un cavalier seul européen, les transports aériens devraient partout respecter des quotas d'émission, ce qui serait bien plus favorable pour l'environnement et moins inconfortable pour Airbus.

M. Bizet pourra présenter, autant qu'il le souhaite, ses arguments pour le 2x25 tonnes, mais je le préviens qu'il lui faudra beaucoup de persuasion pour l'emporter ! Cependant, il est vrai que si les transporteurs jouent pleinement l'intermodalité, il n'est pas exclu de faire des efforts dans leur sens pour les derniers kilomètres.

Je vous invite à consulter l'avis que le Conseil économique, social et environnemental vient de consacrer à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs : cet avis est des plus prudent, voire défiant envers toute précipitation, il précise que l'ouverture ne peut se faire que sur la base du volontariat régional, pour quelques lignes seulement et avec un contrôle étroit des conditions de la concurrence. On comprend pourquoi l'ouverture à la concurrence ne saurait nous dicter notre calendrier de réforme !

Je crois, comme Roland Ries, que nous avons besoin d'une coordination régionale des transports, assortie d'un pouvoir de coercition. Cependant, prenons garde à ne pas substituer au centralisme national, un centralisme régional ! Les métropoles régionales sont certes des locomotives du développement, mais leur influence territoriale, par rapport à l'ensemble régional, n'est pas partout la même, nous devons nous adapter aux réalités. Les syndicats mixtes, de leur côté, ne faciliteraient pas la lisibilité du système, alors que c'est bien de clarté que nous avons besoin. Il nous faut donc trouver une organisation nouvelle, qui relie des compétences thématiques à leur territoire de pertinence - et nous y parviendrons par le débat, sans en décider préalablement au débat.

L'annonce aujourd'hui de la fermeture par Air France de sa ligne Strasbourg-Roissy, je l'espère, n'avait pas pour objectif de rendre ma tâche plus difficile devant vous ! (*Sourires*) Cependant, quand le TGV rejoindra Paris et Strasbourg en 1h50, la question du mode de transport prioritaire se posera effectivement.

M. Raymond Vall, président. - Merci pour toutes ces réponses, monsieur le ministre ! Une fois n'est pas coutume, je saisis l'occasion de cette audition pour vous prévenir de questions qui pourraient vous être faites très bientôt sur les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). J'apprends, en effet, que le président de la République va se rendre dans le Gers ce samedi. Or, ce sera l'occasion pour des associations qui alertent depuis longtemps l'Etat de la forte mortalité sur la RN 21, d'interroger le chef de l'Etat à ce propos. Cette route nationale, qui relève de l'Etat, a été inscrite dans le SNIT parmi onze autres dans une situation comparable, parce qu'elle constitue, pour certains des territoires qu'elle traverse, quasiment le seul lien avec le reste du territoire national. Le chef de l'Etat ne manquera pas d'être interrogé très directement : comptez-vous maintenir les PDMI, rénover ces routes nationales qui sont les seules artères de certains territoires, et dont la dangerosité n'est plus tolérable ? Ou bien devons-nous, dans ces territoires, contribuer pour le rail, pour les routes et bientôt pour le numérique, sans n'avoir aucun retour ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre. - Merci de me prévenir, je pourrai d'autant mieux anticiper ! Les PDMI seront maintenus à un niveau suffisamment élevé pour répondre à cette exigence de sécurité sur les routes nationales qui relèvent de l'Etat. L'accidentologie est un critère central. Cela vaut également pour les voies ferroviaires, où l'on déplore encore quelque deux cents passages à niveau jugés dans un état « préoccupant », pour ne pas dire dangereux ! Nos concitoyens ne comprennent pas pourquoi, sans aucune logique, tel ou tel tronçon d'une route n'est pas modernisé, alors qu'elle est passée à 2x2 voies : à ne pas achever ce qu'il a commencé, l'Etat perd sa crédibilité !

Les questions que vous m'avez posées, vous en conviendrez, dépassent largement le SNIT : nous avons bien du travail devant nous !