

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, en application de l'article 13 de la Constitution, de M. Franck Leroy, dont la nomination est proposée aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*) ..... 2

Mercredi 13 décembre  
2023

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 25

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de  
M. Jean-Marc Zulesi,  
*Président***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné, en application de l'article 13 de la Constitution, M. Franck Leroy, dont la nomination est proposée aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*).

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Mes chers collègues, nous nous réunissons en application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010 pour entendre M. Franck Leroy, que le Président de la République propose de nommer aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France). Monsieur Leroy, je vous souhaite la bienvenue dans notre commission.

Cette audition est publique et sera suivie d'un vote par scrutin secret, effectué par appel nominal et hors la présence de la personne auditionnée. Aucune délégation de vote ne sera possible. Le dépouillement du scrutin aura lieu la semaine prochaine, le mercredi 20 décembre, après que M. Leroy aura été entendu par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat.

En application de notre règlement, nous avons nommé un rapporteur sur cette proposition de nomination : M. Vincent Thiébaud. Celui-ci a élaboré un questionnaire adressé préalablement à M. Franck Leroy, dont les réponses vous ont été communiquées.

Je souhaite saluer la proposition du Président de la République et l'engagement de M. Leroy. C'est une lourde responsabilité que de prendre la tête de l'Afit France, qui a pour mission de mettre en œuvre la trajectoire volontariste de l'État en matière d'infrastructures, inscrite dans la loi d'orientation des mobilités de 2019. Notre pays doit relever plusieurs défis, comme la régénération et le développement des réseaux qui servent aux transports de la vie quotidienne pour des millions de nos concitoyens ou encore l'amélioration du transport de marchandises, l'ensemble de cette politique devant contribuer à la fois à la lutte contre le dérèglement climatique et à un aménagement durable et équilibré de notre territoire.

Les investissements à lancer sont massifs. L'article 15 du projet de loi de finances (PLF) pour 2024, sur lequel notre commission a émis un avis favorable le 9 octobre dernier, devrait apporter annuellement 600 millions d'euros de ressources supplémentaires à l'Afit France, marquant ainsi la volonté du législateur de soutenir cette agence et de conduire une politique de modernisation de nos infrastructures. Bien évidemment, nous serons très attentifs à votre analyse sur ce sujet, notre commission étant pleinement investie dans la matière – nous avons voté, il y a peu, pour le déploiement de services express régionaux métropolitains (Serm), qui constitueront un vrai choc d'offre en matière d'infrastructures de transport.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Monsieur Leroy, je vous remercie de la précision et de la qualité des réponses que vous avez déjà apportées au questionnaire préalable.

Comme vous le rappelez, l'Afit France est le bras armé de l'État et joue un rôle essentiel en matière de transports, notamment au regard des défis majeurs qui sont devant nous – la décarbonation, la transition écologique, mais aussi le désenclavement de certains territoires. Avec vous, je me réjouis des 20 % de hausse de son budget prévus pour 2024 et de la part croissante consacrée aux modes de transport alternatifs à la route, correspondant aux

deux tiers des financements de l'Afit France. Vous envisagez toutefois l'avenir du transport routier dans une logique d'intermodalité et de complémentarité avec les modes de transport décarbonés. Selon vous, cette voie, que vous appelez de vos vœux, permettrait-elle de renforcer l'acceptabilité par nos concitoyens des choix politiques en matière de transport, notamment dans les territoires où la voiture est incontournable ?

Vous dites vouloir avoir un rôle actif si vous êtes nommé à la tête de l'Afit France. Grâce au travail de vos prédécesseurs, la visibilité de l'agence s'est accrue auprès des élus locaux ces dernières années. Souhaitez-vous en faire autant auprès du grand public ? Vous soulignez que celui-ci a besoin de clarté sur les politiques mises en œuvre et indiquez votre souhait que les orientations nationales traduites en investissements dans les territoires fassent l'objet d'une préparation, d'un suivi et d'une mise en valeur spécifiques. Comment envisagez-vous l'action de l'Afit France pour mieux informer, voire associer nos concitoyens aux politiques de transport ? On voit bien que certains projets d'infrastructures font largement débat.

Vous mettez en avant le rôle des collectivités territoriales dans la mise en œuvre des politiques de transition écologique, en rappelant la place centrale occupée par les transports dans leur budget, en particulier pour les régions. À ce titre, je me réjouis de l'action que vous menez au sein de la région Grand Est, connue pour son approche volontaire en matière de transports publics. Je salue aussi son budget prévisionnel, établi en cohérence avec les investissements faits au niveau national.

Dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER), vous soulignez le rôle de garant de l'Afit France pour sécuriser et crédibiliser les engagements de l'État, en diminuant le risque d'effet d'annonce. Comment voyez-vous ce rôle dans la mise en œuvre du plan de 100 milliards d'euros pour le transport ferroviaire annoncé par la Première ministre ? Pourriez-vous également préciser davantage ce qu'il pourrait être dans le volet transport de la contractualisation État-régions ?

Quel est votre point de vue sur la loi de programmation financière pluriannuelle des infrastructures de transport ?

Enfin, vous évoquez une possible évolution de la composition du conseil d'administration de l'agence, notamment par l'entrée de parlementaires supplémentaires en son sein. D'autres évolutions de cette composition pourraient-elles être envisagées ?

**M. Franck Leroy.** Tout en saluant le président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) David Valence, je tiens à vous dire le plaisir qui est le mien d'être parmi vous. Je vous brosserai d'abord un rapide portrait de moi : j'ai 60 ans, trois enfants et je suis originaire de Boulogne-sur-Mer, dans le Pas-de-Calais – je salue également Aymeric Caron, lui aussi boulonnais. J'ai été élu pour la première fois comme adjoint au maire à Épernay, dans la Marne, il y a vingt-huit ans. J'ai ensuite été maire de cette ville pendant vingt-deux ans. Je suis l'actuel président de la communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne. Suite à la démission de Jean Rottner, intervenue en fin d'année dernière, je suis devenu président de la région Grand Est, depuis le 13 janvier dernier.

À travers les différents mandats que j'ai exercés, j'ai pu mesurer combien les mobilités sont essentielles. Tout d'abord, pour la vie quotidienne de nos concitoyens : dès lors qu'on travaille de plus en plus loin de chez soi, les transports deviennent indispensables. Malheureusement, ils coûtent de plus en plus cher du fait des évolutions récentes du coût de

l'énergie. La qualité de vie de nos concitoyens est donc étroitement liée à la question des infrastructures.

Les infrastructures conditionnent très largement le développement économique. Le déploiement du TGV a ainsi entraîné l'essor d'un certain nombre de villes et de métropoles, mais aussi – on l'a moins souligné – un déclin des infrastructures dans d'autres parties du territoire. Les financements massifs octroyés au TGV se sont traduits, pour les territoires ruraux et les villes moyennes, par la fonte comme neige au soleil du nombre de dessertes de train. Ce qui a fait le bonheur des uns a fait le malheur des autres.

Outre que ces questions sont étroitement liées à l'aménagement du territoire, on sait que notre trajectoire de neutralité carbone passe par la décarbonation de nos transports. Cela ne signifie pas l'arrêt des routes ; celles-ci vont évoluer, avec un trafic décarboné. Reste que nous avons un retard d'une quarantaine d'années à combler en matière d'infrastructures de transport. Nous devons changer complètement de trajectoire. Je me réjouis que le ferroviaire revienne au goût du jour, tout comme le transport fluvial et les mobilités actives, très répandues dans certains pays voisins et manifestement sous-développées dans le nôtre, hormis dans quelques villes – Strasbourg a été l'une des premières à miser sur les mobilités actives.

Pour toutes ces raisons, la proposition du Président de la République m'a touché. J'ai toujours été impliqué dans ces questions et je préside l'une des régions qui a investi massivement dans le développement des transports, à travers non seulement les Serm, mais aussi la reconquête des lignes de desserte fine des territoires et le développement de plans vélo. Nous considérons la décarbonation de nos modes de transport comme essentielle. J'aborde ainsi cette audition avec le plus grand intérêt et en toute humilité, puisque je n'ai pas encore fait mes preuves. Mais je suis aussi très ambitieux pour ce projet collectif d'évolution de nos infrastructures de transport, qui emporte avec lui la réussite de la trajectoire française en matière de neutralité carbone, mais également l'avenir de nos territoires et de nos concitoyens.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**Mme Danielle Brulebois (RE).** L'Afit France a pour mission de financer, au titre de l'État, les projets d'infrastructures de transport et de mobilité, mais également les dépenses de modernisation et de régénération des réseaux. Conformément à l'excellent rapport que le Conseil d'orientation des infrastructures a rendu en février dernier, l'État s'engage à investir au moins 25 milliards d'euros dans le ferroviaire sur la période 2023-2027. Pour mettre en œuvre la planification écologique présentée par le COI, il faut garantir à l'Afit France un budget lui permettant d'accompagner le scénario ambitieux retenu par le Gouvernement.

Dans le cadre du PLF 2024, les recettes prévisionnelles brutes, en hausse, s'élèvent à 4,6 milliards d'euros. Or elles s'inscrivent dans le temps long, ce qui nécessite de les sécuriser. Quel pourcentage faudrait-il retenir, selon vous ? Êtes-vous inquiet de la diminution inéluctable de l'assiette de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), l'une des principales ressources de l'Afit France ?

Le plan de 100 milliards d'euros annoncé par la Première ministre montre que l'État n'abandonne pas les territoires et qu'il est prêt à y mettre le prix. L'Afit France joue donc un rôle de premier plan puisque les infrastructures de transport sont la colonne vertébrale de notre prospérité économique, de notre compétitivité internationale et de l'aménagement du

territoire – à condition que le maillage territorial soit équitable. À cet égard, que pensez-vous de l'organisation des transports en étoile autour de Paris ? Faudrait-il développer davantage les axes transversaux, les liaisons en diagonale entre les préfectures ? Vous l'avez souligné, le TGV est un facteur important de développement et de croissance. Or certains TGV ont été supprimés.

Je sais que vous saurez établir le rapprochement avec le COI et avec les élus locaux. Au regard de vos compétences et de votre longue expérience, le groupe Renaissance soutiendra votre candidature.

**M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES).** Nous commençons à nous habituer aux défilés des candidats à l'Afit France : vous êtes le troisième depuis dix-huit mois. Comme vos prédécesseurs et comme la très large majorité des personnes que nous auditionnons au titre de l'article 13 de la Constitution, vous présentez le défaut d'être un homme.

L'Afit France est connue pour être la boîte noire du ministère des transports, un paravent, un écran de fumée destiné à dissimuler le fait que le financement des transports échappe aux parlementaires et est géré directement par le cabinet du ministre délégué – un 49.3 permanent, en somme. L'Afit France ne sert donc guère qu'à faire décoller ou atterrir des ministres. MM. Béchu, Castex ou Vergriete ont sans doute chauffé les pantoufles pour vous, mais elles ont peut-être un peu refroidi : l'agence est à ce point indispensable que personne ne l'a dirigée cet été, sans la moindre conséquence opérationnelle. L'obtention d'un poste de ministre est sans doute la meilleure chose que je puisse vous souhaiter : bien que l'on encourage l'artisanat, le moulage de pantoufles n'est sans doute pas ce à quoi vous aspirez.

Alors que vous ne disposez pas d'une expérience particulière dans le secteur des transports, la proposition de votre nomination tend à démontrer que l'Afit France n'est rien d'autre qu'une caisse enregistreuse au service du ministère, ce qu'avait souligné la Cour des comptes dans un rapport éloquent. Ne pouvant cautionner le pantouflage, nous ne voterons pas en faveur de votre nomination – n'y voyez rien de personnel.

**M. Pierre Meurin (RN).** Dans un article intitulé « Le chien aboie, Franck Leroy passe », le journal *L'Hebdo du Vendredi* vous a ainsi dépeint : « Président du conseil régional du Grand Est et de l'agglomération d'Épernay, Franck Leroy a un emploi du temps bien rempli ». Cette description est bien incomplète : vous êtes également adjoint au maire d'Épernay, en charge des grands projets, et à la tête de la commission mobilité de Régions de France ; vous siégez également dans dix-neuf organismes, dont le conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie (CDCA) de la Marne, la commission régionale de concertation du schéma régional de transport d'électricité, le parc naturel régional de la Montagne de Reims, l'Association des villes et collectivités pour les communications électroniques et l'audiovisuel (Avicca). Ce n'est plus un agenda de ministre, c'est celui d'un surhomme !

Sur proposition d'Emmanuel Macron, vous êtes candidat à un vingt et unième poste : la présidence de l'Afit France. Il ne s'agit pas d'une toute petite mission, puisque l'agence est dotée d'un budget de 3,5 milliards d'euros – ce qui n'a pas empêché la Cour des comptes de la qualifier de coquille vide en 2016. Si vous en deveniez le président, il vous faudrait mener des réformes de fond, ce qui nécessiterait du travail, de la vigilance et beaucoup de temps. À l'heure où les parlementaires n'ont plus le droit de cumuler leur mandat, ne serait-ce qu'avec celui de maire d'une petite ville, pensez-vous que votre nomination soit juste et utile, et pourriez-vous faire ce travail correctement ?

**M. Emmanuel Maquet (LR).** En janvier dernier, Patrice Vergriete nous avait assuré qu'il irait au terme de son mandat de président de l'Afit France. Six mois plus tard, il était exfiltré de cette fonction pour devenir ministre délégué, nous obligeant à désigner un troisième président, à peine un an après le mandat tout aussi éphémère de Jean Castex.

Monsieur Leroy, nous ne doutons ni de vos qualités, ni de votre expertise sur le monde des transports, dont vous avez déjà fait la preuve à la tête de la région Grand Est. Nous souhaiterions avoir votre avis sur le modèle de financement de l'Afit France, qui demeure fragile, car ne reposant pas sur des recettes affectées stables et suffisantes. La nouvelle taxe sur les autoroutes et les grands aéroports suffira-t-elle à sécuriser un budget de 4,6 milliards d'euros, alors qu'elle n'est censée rapporter que 600 millions ? Craignez-vous une annulation par le Conseil constitutionnel ou bien un boycott des sociétés d'autoroutes, comme sur la contribution volontaire ? N'est-ce pas, au final, l'usager qui supportera cette taxe, à travers le tarif des péages et des billets d'avion ?

Pour les 3,8 milliards d'euros restants, l'Afit France continuera de dépendre du bon vouloir de l'État pour la répartition du produit des recettes de la TICPE et des amendes radars. Regrettez-vous que le Gouvernement ait encore fait l'impasse sur une affectation plus importante du produit de la TICPE en faveur des infrastructures de transport ? Ce montant, généralement fluctuant, ne nuit-il pas à la visibilité budgétaire de l'agence ?

L'enjeu du financement est d'autant plus préoccupant que le Gouvernement va lancer un plan de relance des transports essentiellement tourné vers le ferroviaire. Ce plan est particulièrement attendu sur le sort qu'il réservera aux petites lignes, extrêmement chères à régénérer au regard des prévisions de rentabilité. Quelle est, selon vous, la juste attitude entre la rentabilité et le courage politique de faire les investissements stratégiques nécessaires à la revitalisation des territoires ruraux ?

**M. Bruno Millienne (Dem).** Pour financer notre trajectoire d'investissement dans les transports – en forte hausse durant ce quinquennat, avec une priorité marquée pour le ferroviaire et les transports collectifs –, nous avons besoin de ressources supplémentaires. Notre majorité a donc inscrit dans le projet de loi de finances pour 2024 une taxe qui mettra à contribution les gestionnaires d'infrastructures des transports les plus émetteurs, soit 600 millions d'euros supplémentaires pour le financement de l'Afit France. Notre groupe se réjouit de cette taxe, qui permettra de financer la hausse des investissements prévus pour les transports ferroviaires et collectifs. Certains concessionnaires étant à l'origine de fausses informations, je rappelle que pas 1 euro de cette taxe ne sera payé par les Français : le Gouvernement s'en est assuré auprès du Conseil d'État.

Toutefois, les besoins en financement pour les infrastructures seront énormes lors des prochaines décennies. Le Gouvernement a annoncé un investissement record de 100 milliards d'euros dans le secteur. Selon vous, le financement de l'Afit France pour les prochaines années sera-t-il suffisant ? Dans la négative, quels sont les besoins que vous avez identifiés et les pistes de financement que vous envisagez ? Votre prédécesseur, Patrice Vergriete, appelait à la création d'une taxe relativement pérenne, affectée en totalité à l'Afit France. Pensez-vous également que le morcellement des recettes nuit à son efficacité ?

La Collectivité européenne d'Alsace instaurera, dès 2025, une taxe novatrice sur les poids lourds. La France est l'un des seuls pays européens à ne pas disposer, à l'échelle nationale, d'une taxe de ce type. Nous avons tous en tête l'épisode de l'écotaxe qui, au lieu de rapporter, a coûté plus de 11 milliards d'euros à la collectivité. Lors de son audition au Sénat,

votre prédécesseur avait plaidé pour une contribution de tous les poids lourds qui circulent en France. Pensez-vous également qu'une extension de la taxe poids lourds du type de celle mise en place par la Collectivité européenne d'Alsace pourrait être envisagée, afin de fournir un financement complémentaire à l'Afit France ?

**M. Bertrand Petit (SOC).** Pendant trente ans, nous avons investi plus de deux fois plus pour nos routes que pour le train : résultat, le transport routier est le premier émetteur de gaz à effet de serre, avec 120 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit un tiers de nos émissions. Le Conseil d'orientation des infrastructures note que les efforts à consentir pour le ferroviaire sont considérables. L'adaptation de nos infrastructures de transport est un enjeu majeur pour affronter la crise écologique qui va affecter nos modes de vie dans tous les domaines, dont celui de nos déplacements. C'est le rôle de l'Afit France que d'y pourvoir.

L'urgence de la transition écologique appelle une action stratégique et globale de la part des pouvoirs publics. Tant l'État que les collectivités territoriales ont un rôle à jouer pour planifier les mobilités de demain. Pourtant, vous vous montrez opposé à une loi de programmation pluriannuelle des infrastructures de transport, visant à planifier les recettes et les dépenses de l'État et des collectivités territoriales. Quelle alternative privilégiez-vous à la planification, par ailleurs recommandée par le COI ? Le financement de l'Afit France reste dépendant des énergies fossiles : pour plus d'un tiers, ses ressources proviennent de la TICPE. Selon la direction de la législation fiscale, le rendement des « recettes brunes » pourrait reculer de 30 % d'ici à dix ans. Comment envisagez-vous l'avenir du financement des infrastructures de transport ?

**M. Vincent Thiébaud (HOR).** Pour le groupe Horizons et apparentés, vos différents mandats vous confèrent une connaissance fine des problématiques des territoires.

L'Afit France requiert des financements conséquents, aussi nous réjouissons-nous des 100 milliards d'euros supplémentaires annoncés. Nous nous préoccupons surtout de la façon d'accompagner les collectivités territoriales. Comment l'Afit France peut-elle les aider à répondre aux nombreux défis qui se posent à elles, notamment la mise en place des Serm ou des zones à faibles émissions (ZFE), qui peuvent nécessiter des infrastructures particulières ?

La loi de programmation financière des infrastructures, cette feuille de route, apportera de la visibilité et permettra aux collectivités territoriales de se projeter, avec l'État, sur les infrastructures à réaliser à l'avenir.

Notre groupe se réjouit de la proposition de votre nomination, à laquelle nous sommes favorables.

**M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES).** Pour la troisième fois depuis le début de la législature, notre commission se prononce sur la nomination d'un nouveau président à la tête de l'Afit France. Nous espérons qu'il s'agit de la dernière manche de ce jeu de chaises musicales, qui amoindrit de fait le rôle d'une agence utile pour la décarbonation des transports – ceux-ci représentent encore 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays.

Pour les écologistes, la priorité doit être de rendre le train accessible à tous, par le déploiement de lignes du quotidien, la desserte fine du territoire, le rétablissement des trains de nuit ou encore le développement du fret ferroviaire. La Première ministre a promis 100 milliards d'euros pour le ferroviaire d'ici à 2040, mais nous craignons que la réalité ne

soit bien plus terne. Comment agirez-vous pour que ces 100 milliards soient effectivement mobilisés pour réussir notre transition écologique ?

Au-delà d'un financement vertueux des infrastructures, certains projets problématiques, sinon climaticides, doivent être interrogés, pour ne pas dire abandonnés. Que pensez-vous du Lyon-Turin et de la création de l'autoroute A69, chiffrés respectivement à 26 milliards d'euros et 450 millions d'euros ? Cette question vaut *a fortiori* dans le contexte de la mise en œuvre du zéro artificialisation nette (ZAN) : les infrastructures de transport représentent 28 % de l'artificialisation des sols, qui doit être divisée par deux. Il sera donc nécessaire d'arbitrer entre ces projets. Quels sont, selon vous, ceux qui méritent d'être poursuivis, compte tenu de la nécessité de préserver nos sols, notre biodiversité et notre santé ?

Parmi les enjeux de l'avenir, figure aussi l'adaptation. La chaleur intense peut suffire pour que les rails se dilatent, obligeant les trains à ralentir, voire à s'arrêter ; or les fortes chaleurs vont se répéter et s'intensifier sous l'effet du dérèglement climatique. La construction d'infrastructures à durée de vie très longue nécessite de prendre en compte ces effets dès la phase de conception. De quelle manière serez-vous vigilant sur ce volet adaptatif ?

**M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES).** Le groupe GDR n'a pas de commentaire particulier sur la candidature de M. Leroy. Les questions de fond ont été largement posées par l'ensemble de mes collègues.

**M. Guy Bricout (LIOT).** Au vu des engagements et des priorités qui avaient été dégagées par Jean Castex, puis par Patrice Vergriete, y a-t-il d'ores et déjà des points saillants de leur programme que vous souhaitez reprendre, et d'autres sur lesquels vous vous distinguez ? En tant que membre du groupe LIOT, je ne peux que m'interroger sur la manière dont vous concevez les liens entre l'agence et les territoires : doivent-ils, selon vous, être renforcés, et, le cas échéant, de quelle manière ?

En matière de transparence, comment voyez-vous les liens que l'AFIT France pourra tisser avec les parlementaires, afin de nous informer des dossiers en cours et des investissements nécessaires, mais aussi de tirer le signal d'alarme lorsque cela s'impose ?

Comme beaucoup, je suis un défenseur des bien mal nommées « petites lignes » du territoire. Quelle priorité leur accordez-vous ? Estimez-vous aussi que nous devons les remettre sur le devant de la scène, tant elles sont nécessaires au développement économique de nos territoires, notamment les plus enclavés ? Comment traiterez-vous ce dossier ? *Quid*, également, des trains de nuit, dont la relance connaît des balbutiements ? Je pense notamment au retour du train Paris-Aurillac, il y a dix jours. Encouragerez-vous l'accélération de leur redéploiement ?

Le fluvial me semble, en outre, particulièrement prioritaire au vu de nos objectifs en matière de développement durable. Quelle est votre vision concernant ce mode de transport ? Comment voyez-vous l'avenir du fret dans notre pays et la manière dont l'AFIT France pourra le soutenir ces prochaines années ?

J'aimerais également savoir comment vous envisagez le développement des futurs Serm. J'ai beaucoup insisté lors de l'examen de la proposition de loi qui leur était relative sur la nécessité de veiller à ce que les grandes métropoles en bénéficient autant que les territoires



les plus reculés. Il faudra être particulièrement vigilants sur la définition du périmètre. Jean-Pierre Farandou a lui-même indiqué que les réseaux express métropolitains n'avaient de sens que si on se donnait pour objectif d'aller chercher les gens qui habitent dans des villages. Qu'en pensez-vous ?

Notre groupe soutiendra votre candidature.

**M. Franck Leroy.** Madame Brulebois, le rapport du COI et les déclarations de la Première ministre ont marqué un tournant pour le financement des infrastructures dans notre pays. Nous suivons depuis un certain nombre d'années une trajectoire manifestement insuffisante ou, en tout cas, qui avait essentiellement bénéficié, depuis quarante ans, au TGV. Nous avons senti une inflexion forte qui doit se traduire budgétairement par un investissement croissant de l'État. C'est, semble-t-il, le cas actuellement, puisque nous devrions voir dans le cadre de la loi de finances le budget de l'Afit France porté à 4,6 milliards d'euros, ce qui est un montant sans précédent et en croissance sensible. Par ailleurs, la contribution de l'État est en progression assez forte dans le cadre des contrats de plan – elle s'établira à 8,6 milliards d'euros. Là aussi, la tendance est positive, même si le choc du financement des infrastructures qui nous attend est considérable : il appellera des financements croissants.

Nous avons tous conscience – cela a été dit par les uns et par les autres – que les infrastructures sont essentielles pour l'aménagement du territoire, la qualité de vie de nos concitoyens et la trajectoire que notre pays ambitionne de suivre en matière de neutralité carbone. Logiquement, les financements dédiés à l'Afit France devraient augmenter dans les années qui viennent. L'attribution à l'agence d'une nouvelle taxe sur les infrastructures de transport de longue distance est finalement une bonne nouvelle, mais je crains que cela ne suffise pas pour les années qui viennent et qu'il soit donc nécessaire de se poser quelques questions – nous avons tous en tête, notamment, celle de la fin des concessions autoroutières et de l'affectation des péages dans quelques années, à partir de 2030-2031, le mouvement devant ensuite s'accélérer. Un vrai choix politique devra être fait, et c'est à vous qu'il incombera en tant que représentants de la nation, plus qu'à moi-même, évidemment, si je deviens président de l'Afit France.

Parmi les questions que devront se poser l'Afit France et la représentation nationale – parce qu'elle est membre de l'Afit France et doit constituer, selon moi, un partenaire permanent en matière de dialogue et de réflexion –, il y a effectivement le sujet des moyens qu'on se donnera pour s'assurer que le retard, considérable, qui a été pris au cours des quarante dernières années en matière d'infrastructures sera comblé. Des pays voisins, comme l'Italie et l'Allemagne, qui ont été ou sont confrontés à ce problème, ont su mobiliser des moyens extrêmement importants.

L'organisation en étoile dans notre pays est historique, mais je crois à la nécessité de développer des relations directes de province à province sans passer par Paris. C'est une question qui revient régulièrement : j'ai notamment à l'esprit la liaison, dans ma région, entre Luxembourg, Metz, Nancy et Lyon, qui existait auparavant et bénéficiait même d'un TGV, mais a été interrompue. L'ensemble des élus, quelle que soit leur sensibilité politique, se battent pour rétablir de telles liaisons, qui sont absolument fondamentales parce qu'elles s'inscrivent dans la réalité des corridors de transport européens qui traversent notre pays. Il faut travailler sur ce point avec les territoires et mobiliser l'État dans le cadre des lignes d'équilibre du territoire quand c'est nécessaire. Je ne suis pas désireux qu'il y ait des TGV partout, d'abord parce que ce sont des infrastructures considérables et ensuite parce que des trains d'équilibre du territoire (TET) performants, qui nécessitent donc un certain niveau

d'entretien et d'investissement dans les infrastructures, sont également essentiels pour nos territoires. Je sais, madame la députée, que la question a pu se poser dans le vôtre.

Monsieur Prud'homme, je suis un homme, je ne peux pas le nier. J'observe que les hommes sont assez majoritaires dans cette salle... Néanmoins, la culture évolue beaucoup en matière de représentation, au Parlement comme dans d'autres assemblées – je suis membre d'un conseil communal et d'un conseil régional où la parité est la réalité. J'aspire évidemment à voir les femmes prendre toute leur place dans nos institutions. Quand j'ai démissionné de la mairie d'Épernay, j'ai eu la grande joie d'installer à ma place, pour la première fois dans l'histoire de la ville, une femme, et je trouve qu'elle fait un travail absolument remarquable.

Vous considérez, et vous n'êtes pas le premier à le dire, que l'Afit France est une boîte noire qui échappe aux parlementaires.

Je répondrai d'abord à cela que des parlementaires sont présents au sein du conseil d'administration. Il est constitué, *grosso modo*, de 50 % d'élus, des parlementaires et des élus territoriaux, et de 50 % de représentants de l'État : c'est donc une instance plutôt paritaire.

Par ailleurs, l'Afit France existe sous d'autres formes dans d'autres pays. Ce genre d'agence est assez courant, ce qui révèle très certainement l'existence d'un besoin. Quel est l'intérêt de l'Afit France ? Dédier des financements à une agence dont le budget est distinct de celui de l'État est, en premier lieu, le moyen de sanctuariser des financements. En matière d'infrastructures de transport, ils courent sur cinq à douze ans. Que ces financements soient fléchés, par l'intermédiaire d'une agence, est la garantie que les infrastructures ne subissent pas des coups de rabot budgétaires qui pourraient avoir lieu, au fil du temps, si les sommes dédiées aux infrastructures étaient incluses dans le budget relevant du ministre des transports. Je n'accuse pas celui d'aujourd'hui, mais vous savez tous que, quels que soient les gouvernements, les besoins budgétaires peuvent conduire à des coups de rabot qui sont autant de signaux négatifs, non seulement pour les territoires concernés par les infrastructures, mais aussi pour tous les industriels qui en dépendent.

Je vais citer un exemple que tout le monde connaît : quand des signaux négatifs ont été émis au sujet de la filière nucléaire française, celle-ci a perdu une partie de ses ressources humaines, car elle n'avait plus l'assurance de rester prioritaire à moyen et à long terme. Or le nucléaire est encore plus une affaire de long terme que les transports. Si demain ces derniers sont victimes d'aléas budgétaires – si on annonce 100 milliards d'euros pour les dix-sept prochaines années, mais qu'on réduit ensuite la voilure parce que la situation budgétaire se complexifie –, on enverra à l'ensemble des acteurs territoriaux et de la filière, qui doit investir et innover, des signaux extrêmement négatifs, alors que les acteurs travaillent sur le temps long. Il est donc important qu'on puisse sanctuariser les crédits dédiés aux infrastructures de transport dans une agence.

Qui plus est, celle-ci peut aisément démontrer que ce sont pour l'essentiel les transports routiers, donc carbonés, qui financent les transports qu'on peut dire alternatifs par rapport à la route. C'est un message fort, que nos concitoyens ne connaissent peut-être pas suffisamment : le transfert modal passe par ce type de financement. On ne l'a peut-être pas dit d'une manière suffisamment explicite, et il est donc important de le rappeler.

Je souligne aussi que l'agence coûte assez peu : elle est peu dotée en personnel, même si nous avons des agents de qualité. Le rapport entre le travail fait par l'Afit France, les

financements qu'elle apporte et le nombre d'agents à son service est plutôt à porter à son crédit.

Enfin, et ce n'est pas la moindre des choses, il s'agit d'une instance paritaire : les parlementaires et les élus territoriaux y ont, je l'ai dit, toute leur place. Je souhaite que l'Afit France soit une instance de dialogue et d'échange, afin de relever les défis absolument colossaux qui nous attendent. L'avenir du monde des transports et la résilience de nos infrastructures face au changement climatique sont des questions absolument essentielles qui peuvent affecter très durement et longtemps nos concitoyens si nous n'avons pas une réflexion partagée sur le devenir de nos transports.

Monsieur Meurin, vous m'avez interpellé sur les mandats qui sont les miens. Sans vouloir vous contrarier, je ne siège plus dans la plupart des organismes que vous avez cités. Lorsque j'ai changé de responsabilité au sein de la région, j'ai ainsi démissionné de la quasi-totalité de ces structures pour me consacrer pleinement à mes mandats. Je crois que la région Grand Est est membre de 3 000 ou 3 500 conseils d'administration : les élus siègent parfois dans cinquante ou soixante-dix organismes. Certains élus, pour des raisons qui leur sont propres ou parce qu'il s'agit d'organismes qui ont une activité assez réduite, participent à ces derniers une fois par an. J'ai tenu, en ce qui me concerne, en devenant président de région, à m'épargner toutes ces présences, ou en tout cas à éviter d'être absent partout. Je ne fais donc plus partie de la plupart des conseils d'administration au sein desquels je siégeais. J'ai fait des déclarations en ce sens auprès des autorités compétentes. Il faudra donc actualiser vos fiches.

Je reste, en revanche, un élu local : je suis premier adjoint au maire de la ville d'Épernay. Si j'étais confirmé dans les fonctions auxquelles je suis candidat à l'Afit France, je redeviendrais simple conseiller municipal. D'abord, mon successeur fait le travail en faisant preuve de beaucoup de qualités et il faudra ensuite que je libère un peu de temps pour mes nouvelles responsabilités, même si l'activité de l'Afit France n'est pas comparable à celle de l'Agence de la transition écologique (Ademe), par exemple, qui nécessite une présence au quotidien. L'Afit France n'est pas un organisme exécutif qui gère une administration importante et statue sur tous les sujets du quotidien dans le domaine des transports. J'adapterai néanmoins mon emploi du temps de façon à être présent à tous les rendez-vous importants pour l'Afit France et à tous ceux que nous pourrions avoir avec la représentation nationale, puisque je considère que l'Afit France doit être un interlocuteur régulier des commissions, notamment la vôtre. Quand on travaille sur les infrastructures de transport, j'imagine qu'on croise assez régulièrement les réflexions qui sont les vôtres.

M. Maquet a évoqué la succession des présidences, qui a effectivement été assez rapide. Je n'ai pas l'intention de faire un passage court à l'Afit France, même si vous me reverrez dans trois mois, puisque la fin du mandat précédent fait que je devrai représenter ma candidature.

La question du modèle de financement est centrale. Comment financera-t-on demain les infrastructures de transport ? On pense, à cet égard, aux concessions autoroutières et à la nouvelle taxe qui a été affectée à l'Afit France. Il est souhaitable que cette agence ait une certaine autonomie, qu'elle ne dépende pas du budget de l'État, comme c'est le cas depuis quelques exercices. Par ailleurs, l'Afit France a pu résorber intégralement son endettement, ce qui la rend beaucoup plus autonome. Il serait sans doute souhaitable que la part de TICPE ne soit pas trop flottante, c'est-à-dire qu'elle soit affectée d'une manière fixe pour que, même si cette taxe est sans doute appelée à décroître à moyen ou à long terme, l'Afit France ait la garantie de pouvoir financer, d'une manière quasi pluriannuelle, les infrastructures de

transport. La trajectoire depuis 2022 est à la hausse, ce qui est plutôt rassurant, mais je pense qu'il faudrait que notre pays se dote de nouveaux outils de financement pérennes qui garantiront, quelles que soient les majorités et les ambitions du pouvoir, la remise à niveau de nos infrastructures, qui est aujourd'hui une vraie difficulté.

Vous avez également évoqué la question des territoires et des petites lignes. Ce qu'on appelle la desserte fine a été très directement victime d'un manque de financement, et nous avons aujourd'hui sur les bras la question du fret capillaire, par exemple pour les coopératives agricoles. Même s'il n'y a qu'un train par jour, voire par semaine, cela représente des milliers de camions sur les routes départementales. Nous devons donc veiller à la durabilité de ces infrastructures de transport. L'État y contribue, comme les régions, les départements et les communautés de communes, mais nous avons aussi besoin d'un horizon dégagé en la matière.

Nous avons la chance que le réseau ferré soit encore important et même exceptionnel dans notre pays, bien que des voies aient parfois été supprimées. Pour avoir auditionné, en tant que président de la commission mobilité de Régions de France – fonction à laquelle je renoncerais si je suis nommé à la tête de l'Afit France –, des porteurs de projets dans le cadre de l'appel lancé par l'Ademe en ce qui concerne les trains du futur, je crois beaucoup au développement de nouveaux modes de transport ferré. Je puis vous assurer qu'il existe dans plusieurs régions des réflexions très poussées sur des trains légers, décarbonés, fonctionnant grâce à des batteries et circulant sans difficulté à 100 ou 110 kilomètres heure – on n'a pas besoin d'aller plus vite dans le monde rural. Cela devrait permettre de faire revenir le train dans nos campagnes et nos espaces ruraux. Les coûts d'exploitation seraient infiniment moins importants qu'à l'heure actuelle et des transformations profondes de nos infrastructures de transport ne seraient pas nécessaires.

La présence de passages à niveau, encore assez nombreux, fait partie des handicaps auxquels se heurte la desserte fine du territoire : il faudrait théoriquement effacer ces passages à niveau, par des sauts-de-mouton. Grâce aux qualités propres à l'électricité, les trains du futur pourront ralentir et accélérer assez vite, ce qui leur permettra de passer au ralenti sur les passages à niveau : on évitera ainsi des coûts d'infrastructure extrêmement importants. Ces trains auront suffisamment d'autonomie pour circuler sur des lignes rurales qui ne sont pas souvent très longues mais nécessitent d'être desservies régulièrement.

Les coûts d'exploitation remettront le train au goût du jour. Je suis persuadé que nous verrons assez vite circuler les trains du futur : les premiers devraient être en service d'ici douze à quinze mois, de manière expérimentale, sans doute pour une durée de deux ans. Je souhaite, en tout cas ce sera le cas dans ma région, que de tels trains puissent rapidement retourner sur les voies dans les secteurs ruraux. Ce sera un message d'espoir pour notre ruralité, qui a eu le sentiment, très largement partagé, d'être abandonnée en matière de transport. J'ai tenu hier une réunion sur la ruralité à Bouxwiller, en Alsace : la première question portait sur les mobilités.

On ne peut pas condamner les territoires ruraux à utiliser la voiture. Ce que j'appelle le train du futur a toute sa place dans le paysage des infrastructures. Je souhaite faire en sorte, à l'Afit France, que l'on soutienne puissamment une vision de l'aménagement du territoire se traduisant par le retour du train dans nos campagnes.

Bruno Millienne s'est réjoui de la mise en place de la taxe sur les infrastructures de transport de longue distance. La question de la TICPE se pose aussi : c'est aujourd'hui la

ressource principale de l'Afit France – à hauteur de 2 milliards d'euros, *grosso modo*. Nous devons, je l'ai dit, travailler très vite sur ces sujets, et je pense que le Parlement aura un rôle à jouer en assurant le financement pérenne des infrastructures de transport. À cet égard, l'effort budgétaire à réaliser est encore plus important que ce que l'on imagine en général : les chiffres du COI étaient de l'ordre de 175 milliards d'euros, me semble-t-il. Un premier objectif d'investissement, de 100 milliards d'euros, tous financements confondus, a été retenu par la Première ministre. Il faudra, pour l'atteindre, des moyens supplémentaires.

Qu'en est-il d'une éventuelle taxe sur les poids lourds ? La région Grand Est a souhaité, avec l'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, que les routes nationales soient mises à sa disposition, tout en demandant à pouvoir prélever une écoredevance. Notre région a une particularité : elle compte 760 kilomètres de frontière avec quatre pays, qui pratiquent tous l'écotaxe. Cela signifie qu'une bonne partie des camions qui viennent chez nous – jusqu'à 80 % sur l'axe formé par l'A30 et l'A31 – viennent de territoires où ils ont payé l'écotaxe. Sur certains tronçons de l'A31, 80 % de la taxe, qui serait calculée en fonction de la norme thermique des camions, serait ainsi payée par des routiers étrangers. Il faut se saisir de cette source de financement.

Nous avons tous en tête ce qui s'est passé lors du mouvement des bonnets rouges, il y a une dizaine d'années : on avait alors voulu généraliser ce type de taxe, y compris dans des régions où le trafic des transporteurs étrangers n'était pas aussi important, et c'est de là qu'était partie la fronde. Je puis vous assurer, en revanche, que le transport transfrontalier est extrêmement important dans les Hauts-de-France et dans le Grand Est. Toutes les régions ne sont pas partantes à l'heure actuelle, mais nous souhaitons, pour notre part, mobiliser une écotaxe au service de la modernisation des infrastructures routières. Nous le ferons d'une façon différente de ce qu'on avait imaginé il y a dix ans, puisque l'infrastructure routière sera davantage sécurisée par des investissements et que le covoiturage et le transport de type cars express seront bénéficiaires : nous créerons des voies qui leur seront réservées sur l'A31. L'investissement dans la route ne va pas nécessairement à l'encontre de la neutralité carbone : ces deux dimensions peuvent être conciliées.

Le projet que nous avons conçu devrait voir le jour avec la mise à disposition officielle des routes nationales, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, et commencer à s'appliquer aux alentours de 2027 – il faudra un peu de temps pour que le dispositif soit prêt. Afin de ne pas pénaliser les transporteurs, nous prévoyons de les aider à verdir leur flotte, c'est-à-dire à passer à des motorisations – hydrogène ou autre – qui permettront aux véhicules d'avoir une empreinte carbone plus faible, ce qui signifie moins de taxes à payer. C'est une question que nous suivons avec les syndicats de transporteurs.

M. Petit a évoqué ce qu'il pense être mon opposition à une loi de programmation. Ce n'est pas du tout ma position. Seulement, si on me demande s'il faut tout de suite un texte de cette nature, j'ai tendance à être un peu prudent, parce que les infrastructures sont financées par l'État et les collectivités territoriales. Il est donc important d'établir une feuille de route commune. Une fois qu'elle aura vu le jour, une loi de programmation pourra graver dans le marbre, si je puis dire, l'investissement qui reviendra à l'État. Donner l'impression que ce dernier décide seul en matière d'infrastructures reviendrait à négliger les collectivités, alors qu'elles investissent, quelles qu'elles soient – dans des systèmes de circulation et de mobilités actives, comme le font les communes et les intercommunalités, dans des transports en commun, tels que les bus urbains et interurbains, mais aussi, en ce qui concerne les régions, dans des infrastructures ferroviaires.

Il importe d'avoir une visibilité partagée, région par région, de ce qu'il faudrait faire pour mettre notre pays à niveau dans le domaine des infrastructures. Une loi de programmation se justifiera ensuite. Si on commence par elle, je le répète, on donnera le sentiment que l'État décide seul, alors que la réalité commande de travailler avec les collectivités. Aucune, quelles que soient les sensibilités politiques, ne néglige la question des transports et des infrastructures. J'ai simplement émis une petite réserve, qui vise à ce qu'on ne considère pas les collectivités territoriales, dont je viens, comme quantité négligeable ou comme la cinquième roue du carrosse, alors que leur rôle est extrêmement important en la matière.

Je voudrais dire à M. Thiébaud que mon souhait est évidemment d'être attentif, en tant que président du conseil d'administration de l'Afit France, à toutes les formes de mobilité.

La notion de Serm a émergé dans le paysage il y a un an, à la suite de déclarations du Président de la République, et vous avez ensuite eu à l'examiner. Il se trouve que nous étions des précurseurs, puisque nous étions, en travaillant sur ce que nous avons appelé le « Reme », le réseau express métropolitain européen, en train de construire un Serm sans le savoir.

Notre ambition était d'accroître le nombre de trains autour de Strasbourg – et je ne parle pas de la banlieue, mais de territoires situés jusqu'à 45 kilomètres de distance et parfois davantage. L'offre de transport devait augmenter de 1 000 trains supplémentaires par semaine – 150 trains chaque jour de semaine, 120 le samedi, de mémoire, et 110 le dimanche. L'objectif est évidemment de fiabiliser une offre de transport qui ne concerne pas que le ferroviaire, mais aussi le tram, les cars express et les mobilités actives – Strasbourg est la ville de France où la part modale de ces dernières est la plus forte – en ayant un système intégré extrêmement performant.

On approche actuellement de 700 trains supplémentaires par semaine : c'est un demi-succès, parce que les premiers mois ont été un peu chaotiques. La SNCF a reconnu, lors du premier rendez-vous que j'ai eu avec elle après ma prise de fonctions, qu'elle avait très largement sous-estimé la difficulté, qui tient au fait qu'il faut trouver des conducteurs de train en nombre important, que faire le plein de motrices qui sont encore diesel nécessite des allers-retours qui prennent du temps, et que la gare de Strasbourg est sans doute trop petite désormais – c'est celle qui, en dehors des gares parisiennes, voit le plus de mouvements par semaine en France. Pour vous donner un ordre de grandeur, cela représente 50 % de mouvements de plus qu'à la gare de Bordeaux, qui est pourtant une ville de taille comparable.

Le défi des Serm est complexe, mais il s'agit sans aucun doute de la meilleure manière de réduire l'empreinte carbone des déplacements autour des métropoles. Il n'y a pas que ces dernières, néanmoins. Le transport transfrontalier est également important : 20 % des passagers de nos trains passent la frontière tous les jours. Nous modernisons donc sept lignes avec les pays voisins, essentiellement l'Allemagne et le Luxembourg. Par ailleurs, les dessertes fines du territoire sont indispensables : sinon, on acte définitivement le fossé entre les territoires urbains, bénéficiant des moyens de transport les plus modernes, et le monde de la ruralité. On ne peut pas ne pas envisager un avenir par la mobilité pour nos territoires ruraux – mais je ne reviens pas sur ce que j'ai dit tout à l'heure.

Monsieur Iordanoff, le fret est effectivement une question essentielle, et il est assez désespérant de voir qu'il est à ce point en difficulté en France. Nous avons tous rêvé, il y a vingt-cinq ou trente ans, d'autoroutes ferroviaires transportant des camions du nord vers le

sud de l'Europe, mais tout cela est resté lettre morte, faute d'investissements importants dans les infrastructures. Dans bon nombre de régions, la problématique du fret consiste à venir au secours d'une infrastructure totalement vétuste, mais qu'il faut absolument préserver parce qu'on ne peut imaginer des camions supplémentaires en nombre sur nos routes, dans la durée.

S'agissant des projets de liaison ferroviaire Lyon-Turin et d'autoroute A69, je ne crois pas que le rôle du président de l' Afit France soit de contester des décisions prises par les autorités publiques, confirmées par le Conseil d'État ou par un tribunal administratif, et dont l'utilité est considérée comme stratégique.

Il est vrai que toute création d'infrastructure consomme de l'espace ; je note néanmoins avec satisfaction qu'il est prévu, dans les décrets d'application de la loi du 20 juillet 2023 dite « ZAN », de ne pas tenir compte de l'empreinte des pistes cyclables. Je crois beaucoup au développement des mobilités actives, en particulier du vélo. J'ai pu constater, lors d'une rencontre récente en Belgique avec les représentants d'une trentaine d'agglomérations, que nous avons sans aucun doute des progrès à faire en matière d'infrastructures cyclables : alors que les conditions climatiques y sont moins favorables qu'en France, la part modale du vélo y atteint 30 % à 40 % dans certaines villes de 300 000 habitants, contre 2 % ou 2,5 % à Nice par exemple ! Selon moi, les blocages sont d'ordre culturel, parce qu'à une époque, nous avons cédé au tout-voiture, la voiture étant associée à la liberté de circulation. Ce faisant, nous avons occulté les atouts de la mobilité cyclable en matière de qualité de vie, de santé et de pouvoir d'achat. Je rejoins donc en partie vos remarques à ce sujet, monsieur Iordanoff.

L'adaptation de nos infrastructures de transport au changement climatique est, selon moi, une question essentielle. D'après le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec), c'est la région Grand Est qui devrait subir à l'horizon 2050 les pics de canicule les plus élevés, jusqu'à 55 degrés Celsius. Or, à une telle température, l'ensemble des systèmes de transport se retrouveraient quasiment à l'arrêt pour des raisons diverses : on ne pourrait plus circuler en ville en raison de la détérioration de la qualité de l'air, les rails et les caténaires ne résisteraient pas et le niveau d'eau risquerait de devenir insuffisant pour le trafic des péniches sur les fleuves. Ainsi, la sécheresse de 2022 a réduit, parfois de moitié, le tonnage acceptable sur le Rhin. Dans une telle situation, il faut soit doubler le nombre de péniches, soit déporter le fret vers d'autres modes de transport – idéalement le train, mais parfois aussi le transport par camion, ce qui soulève une vraie difficulté.

La résilience des infrastructures mériterait de faire l'objet d'une loi de programmation ou, à tout le moins, d'être soutenue par une ambition nationale : alors que le changement climatique s'accélère, il ne faudrait pas que nos infrastructures soient mises à l'arrêt voire dévastées, comme elles l'ont été récemment dans le Pas-de-Calais. Nous devons évidemment mener ensemble une réflexion sur le sujet.

Guy Bricout m'a demandé enfin en quoi mon programme se distinguerait de celui de mes prédécesseurs. Il m'est difficile de répondre à cette question, d'abord parce que je n'ai pas suivi leur action au quotidien. Certains, comme Christophe Béchu et Patrice Vergriete, étaient élus à la tête de métropoles, lesquelles jouent un rôle important dans le financement des infrastructures de transport. D'autres étaient d'anciens présidents de région qui avaient quitté leurs fonctions, comme Gérard Longuet ou Philippe Duron. En proposant ma nomination alors que j'étais président de la commission mobilité, transports et infrastructures de Régions de France, le Président de la République a sans doute voulu adresser un signal aux

régions, qui seront appelées à financer davantage les infrastructures à l'avenir. Ma candidature est cohérente avec l'objectif de l'Afit France, visant à susciter un dialogue entre élus de la nation, élus des territoires et services de l'État. Si je ne cherche pas à me distinguer de mes prédécesseurs, j'ai néanmoins ma propre personnalité et une certaine indépendance d'esprit. Sans doute aurai-je parfois le même discours qu'eux, parce que l'intérêt général le commande et parce que je partage leur avis sur la nécessité d'investir davantage et de sécuriser les financements de l'agence. J'espère que nous pourrons très vite évoquer ces sujets ensemble ; il vous appartiendra, en tant que parlementaires, de statuer sur l'évolution des modes de financement, un sujet crucial pour les dix années à venir.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Nous en arrivons aux questions individuelles.

**Mme Charlotte Goetschy-Bolognese (RE).** Les mobilités actives comportent de nombreux effets bénéfiques pour l'environnement et permettent d'atteindre les objectifs fixés dans les zones à faibles émissions (ZFE). En 2018, le Gouvernement lançait le premier plan national Vélo et mobilités actives, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Depuis 2019, l'État a déjà participé au financement de 533 projets d'aménagements cyclables répartis dans 323 territoires, pour un montant total de 410 millions d'euros ; ces subventions ont permis d'augmenter de 40 % les infrastructures cyclables depuis 2017. Le 20 septembre 2022, un nouveau plan Vélo a été lancé par la Première ministre, afin d'accentuer les efforts et d'inscrire réellement le vélo dans le quotidien de tous les Français. Pour l'année 2023, le fonds Mobilités actives est doté de 250 millions d'euros. Il semble essentiel de continuer dans cette voie en nous inspirant des pratiques de nos voisins européens. Comment envisagez-vous l'impact sur notre société du nombre croissant de déplacements à vélo et quelles mesures faudrait-il prendre pour favoriser davantage l'utilisation de ce mode de transport ?

**Mme Nicole Le Peih (RE).** Nous ne pouvons que nous réjouir, monsieur le président Leroy, qu'une personne ayant votre parcours puisse prendre la tête de l'Afit France. En tant qu'élu local, vous connaissez parfaitement l'importance des petites lignes ferroviaires. Vous avez d'ailleurs fait le choix d'utiliser des trains légers, plus petits et moins coûteux, pour les relancer. Créer et entretenir ces lignes, c'est investir pour l'avenir ; c'est désenclaver nos régions, revitaliser nos territoires ruraux et permettre à tous les Français de se déplacer – c'est donc aussi une question d'égalité. La Bretagne, région dont je suis élue, a fait le même choix. Je salue d'ailleurs l'initiative de la start-up Taxirail, qui développe un train léger et autonome fonctionnant à l'hydrogène.

Le développement des petites lignes ferroviaires restera-t-il pour vous une priorité, comme il l'a été pour vos prédécesseurs ?

**M. David Valence (RE).** Comment envisagez-vous le travail que vous aurez à mener avec le Conseil d'orientation des infrastructures dont je suis président et dont vous serez membre de droit ? Je me permets de préciser, à l'intention de mes collègues, que l'Afit France n'est pas une autorité administrative indépendante comme l'est l'Autorité de régulation des transports (ART) et que, sa présidence étant non exécutive, elle ne demande pas une implication comparable à celle que réclame l'Ademe. En tant que collègue de Franck Leroy depuis bientôt huit ans au sein du conseil régional du Grand Est, je voudrais souligner qu'il est très engagé en faveur de la transition écologique – il a été à l'origine du premier plan vélo régional – et qu'il est très attentif aux ruralités. Quant aux petites lignes ferroviaires, la région Grand Est a été la première à signer un accord à ce sujet en février 2020. Pour ces raisons, nous devons soutenir sa candidature.



**M. Damien Adam (RE).** J'aimerais vous interroger au sujet d'un projet d'infrastructure important pour les élus normands : la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Cette liaison ferroviaire doit réduire le temps de trajet à cinquante minutes entre Rouen et Paris, contre une heure dix à une heure vingt-cinq aujourd'hui, et à une heure trente entre Le Havre et Paris, contre deux heures. Grâce au choix qu'a fait la majorité présidentielle d'augmenter les moyens dédiés au financement des infrastructures, les travaux sur le saut-de-mouton, visant à réduire les retards liés à l'insertion des trains normands dans le trafic parisien en amont de la gare Saint-Lazare, vont pouvoir être engagés avant 2027, avec cinq ans d'avance sur le planning. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

Des questions se posent sur les prochaines étapes de la LNPN, après que la présidente de la région Île-de-France a indiqué en avril dernier être fermement opposée au projet. Cette annonce fut un choc pour les Normands car, jusqu'à maintenant – jusqu'à ce que ses investissements soient sécurisés, en réalité –, l'Île-de-France avait toujours soutenu le projet. Maintenant que les principaux travaux restants profiteront principalement aux Normands, c'est « courage, fuyons ! » à Paris ! Avez-vous des renseignements à nous communiquer à ce sujet, ainsi que sur ce que vous prévoyez en termes de financements ?

**M. Damien Abad (RE).** Pour les députés de la région Auvergne-Rhône-Alpes, la liaison Lyon-Turin est essentielle. Le Gouvernement a réaffirmé son attachement à la réalisation de l'ensemble du chantier. Même si vous n'êtes pas décisionnaire sur ce dossier, votre soutien sera indispensable. Les négociations régionales sur les phases prioritaires ont eu lieu ; les collectivités et les élus concernés ont activement participé au comité de pilotage présidé par le préfet de région ; les attentes sont très fortes ; l'Europe et l'Italie s'impatientent. Toutes les impulsions ont été données, il ne reste qu'à boucler les financements. Le coût de la section française, notamment, pourrait être découpé en phases et étalé sur dix ans – ce qui serait compatible avec les ressources de l'Afit France, compte tenu du taux de subvention exceptionnel auquel est éligible cette liaison stratégique. Ma question est simple : soutiendrez-vous activement la réalisation des accès français de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ?

**M. Charles de Courson (LIOT).** Ne faudrait-il pas exonérer de la taxe poids lourds l'ensemble du trafic local ou régional, comme l'a fait l'Allemagne ? Que pensez-vous de la possibilité de donner aux régions ou aux départements le pouvoir de la moduler ? Enfin, ne croyez-vous pas qu'il faudra, un jour, étendre cette taxe aux routes dont les collectivités n'ont pas demandé le transfert, et affecter son produit à l'Afit France ?

**M. Matthieu Marchio (RN).** L'agence dit financer plusieurs projets d'autoroutes ferroviaires et contribuer au volet infrastructures de l'engagement national pour le fret ferroviaire. La ligne de Flamboin-Gouaix à Montereau, fermée au trafic de voyageurs depuis 1939, a pu être rouverte progressivement au trafic de fret ; c'était une demande forte des acteurs de la filière du bâtiment et des travaux publics (BTP) de ma circonscription. Cette ligne est une voie stratégique indispensable aux industriels locaux, mais si de nouveaux travaux ne sont pas entrepris, elle est menacée de fermeture d'ici à trois ans. Cette fermeture causerait de grandes difficultés aux industries locales et entraînerait la circulation de 15 000 camions supplémentaires – bien loin des leçons du Gouvernement en matière d'écologie ! Dans ce contexte de financement complexe, et alors que le Gouvernement a annoncé un plan de 100 milliards d'euros en faveur du transport ferroviaire, pouvez-vous nous dire si l'Afit France participera aux travaux nécessaires à la pérennisation de la ligne ?

**Mme Alexandra Masson (RN).** Alors qu'elle perçoit une partie de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, l'Afit France ne finance que des projets liés aux transports ferroviaire, maritime, fluvial et routier. Pourquoi cette exclusion du secteur aérien, alors qu'il est l'un de ceux qui font le plus d'efforts en matière de décarbonation et de verdissement ? C'est une question importante, qui nous est souvent posée. Quelle est votre position à ce sujet ?

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** Nous avons identifié au moins huit projets d'infrastructures de transports, représentant plus de 17 milliards d'euros d'investissement, n'ayant pas fait l'objet d'un bilan économique et social accompagné d'un avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd). Pourtant, la réalisation et la publication de ces bilans sont obligatoires depuis quarante ans, conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti). Les usagers et contribuables ont le droit de savoir à quoi sert l'argent public. Le 14 avril dernier, le tribunal administratif de Paris a même enjoint au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires de faire réaliser et publier les bilans économiques et sociaux du sillon alpin sud ainsi que du tunnel du Mont-Cenis. Le groupe La France insoumise a déposé une proposition de résolution visant la création d'une commission d'enquête afin que la lumière soit faite sur la question. Soutenez-vous cette proposition ? Seriez-vous d'accord pour conditionner l'attribution des aides de l'Afit France au respect de la Loti par les maîtres d'ouvrage ?

**M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES).** La démesure et l'inutilité du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ne sont plus à démontrer, mais son caractère absurde est particulièrement bien illustré par la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax. En effet, ces deux villes sont déjà reliées par une ligne sous-utilisée dont la modernisation permettrait, à faible coût, d'accroître sa capacité et d'augmenter la vitesse des TGV. Pourtant, il est prévu de construire une ligne nouvelle à travers les Landes, plus longue de 32 kilomètres, dont le coût atteindra au moins 4 milliards d'euros et dont l'impact écologique est inquantifiable. Le seul argument avancé pour justifier ce choix – un gain de temps estimé à vingt minutes – est en partie balayé par la possibilité de porter la vitesse à 220 kilomètres à l'heure sur la ligne existante. Considérez-vous que l'Afit France doive s'engager à hauteur de plusieurs milliards d'euros pour un gain de temps minimum, alors que le coût du projet est renchéri par la flambée des coûts de construction, elle-même due à l'inflation ? Ne pensez-vous pas que sa priorité devrait être de financer la réhabilitation et la modernisation de lignes existantes comme Bordeaux-Nantes ou Bordeaux-Lyon, qui sont en grande souffrance – tout comme leurs usagers ?

**M. Vincent Descoeur (LR).** Les deux tiers du budget de l'Afit France sont fléchés vers des modes de transport alternatifs à la route, et l'on pourrait se réjouir que la nouvelle génération des CPER fasse la part belle au ferroviaire – nous avons accueilli avec enthousiasme le retour du train de nuit Aurillac-Paris – si cela ne se faisait pas au détriment du réseau routier national, dont les crédits seront divisés par deux. Cette évolution n'est pas sans inquiéter les élus des départements restés à l'écart des lignes à grande vitesse. C'est le cas de ceux du Massif central et en particulier du Cantal, dont je suis élu : sa préfecture Aurillac, desservie par la route nationale (RN) 122, est particulièrement enclavée. Pensez-vous que les crédits accordés aux routes nationales seront suffisants pour assurer leur entretien, mais aussi pour mener à bien les projets de modernisation et de sécurisation qui s'imposent ? Compte tenu du retard constaté dans les investissements, un possible transfert vers les régions ne saurait tout résoudre : que proposez-vous pour que, dans les territoires où il n'existe pas d'alternative, ces routes nationales ne soient pas laissées pour compte ?

**M. Jean-Pierre Taite (LR).** Les entreprises de ma circonscription s'inquiètent fortement des taxes sur les transports de marchandises sur route auxquelles réfléchissent plusieurs collectivités territoriales, dont la région Grand Est. Elles craignent de voir leur compétitivité pénalisée. Est-il bien raisonnable de relancer l'idée de Mme Royal alors que les entreprises françaises demeurent parmi les plus imposées en Europe ? Avant de me prononcer sur votre candidature, je voudrais être certain que ce n'est pas le schéma de financement que vous entendez promouvoir, et m'assurer que seuls les transporteurs étrangers seraient taxés. Par ailleurs, quelle est votre stratégie concernant les services de mobilité nécessaires au maillage de nos territoires ruraux ? Je pense par exemple à la ligne entre Boën-sur-Lignon et Thiers, dans ma circonscription de la Loire.

**M. Nicolas Ray (LR).** Dans le cadre de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir, nous avons longuement débattu de la possibilité d'instaurer une écotaxe ou une écoredevance poids lourds. La région Grand Est, que vous présidez, est la première région à s'être emparée de cette possibilité. Cette taxe repose sur un principe séduisant, puisqu'elle vise à faire contribuer les poids lourds étrangers utilisant notre réseau routier au financement de nos infrastructures. Mais elle inquiète évidemment les transporteurs routiers français, qui subissent déjà une explosion de leurs charges. Comment les transporteurs routiers de votre région ont-ils réagi ? Comment ont-ils répercuté les coûts sur leurs clients ? Par ailleurs, l'écotaxe régionale n'est-elle pas redondante avec la future eurovignette ? Enfin, l'encouragement au report modal passe-t-il uniquement, selon vous, par la fiscalité ?

**M. Jean-Pierre Vigier (LR).** La petite ligne ferroviaire des Cévennes, qui assure la liaison entre Paris, Clermont-Ferrand et Marseille, est le seul mode de transport à passer au cœur des gorges de l'Allier, irriguant ainsi l'ensemble du Massif central. Il y a deux ans, la région Auvergne-Rhône-Alpes a mis sur la table 10,5 millions d'euros pour la maintenir ouverte. Que compte faire l'Afit France pour lui assurer un avenir ?

**M. Gérard Leseul (SOC).** Le dernier président de l'Afit France s'est engagé en juin dernier à flécher les deux tiers des dépenses de l'agence vers la décarbonation des moyens de transport. Poursuivrez-vous en ce sens ? Sous votre présidence, l'agence serait-elle prête à s'engager dans des investissements pluriannuels d'envergure visant à accompagner le rééquilibrage entre transports individuels et transports collectifs, au travers des Serm notamment, afin de décarboner durablement nos mobilités ? Quelles seront vos priorités pour le fret ferroviaire et fluvial ? Enfin, confirmez-vous que vous entendez conserver votre fonction exécutive de président de région ?

**M. Jean-Victor Castor (GDR-NUPES).** Je vous invite à tenir compte du rapport de la mission d'information sur l'aménagement et le développement durables de la Guyane. Le constat est terrible et dramatique : l'enclavement tue. Sept communes sur vingt-deux sont totalement enclavées, non accessibles par la route. Êtes-vous prêt à corriger immédiatement les programmations de l'Afit France ? Le rapport conclut à la nécessité d'une loi de programmation urgente, spécifique à la Guyane. Prendrez-vous en compte cette préconisation ? Je soulignerai enfin que la sobriété est une absurdité totale en Guyane.

**Mme Nathalie Bassire (LIOT).** Le transport routier est particulièrement difficile dans les territoires ultramarins. À La Réunion, 25 000 voitures rejoignent chaque année des routes déjà saturées. Dans quelques années, tout déplacement deviendra impossible. Seriez-vous prêt à étudier le financement – en investissement comme en fonctionnement – d'un projet ferroviaire qui pourrait desservir un grand nombre de villes de l'île ?

**M. Guy Bricout (LIOT).** Vous ne m'avez pas répondu au sujet du transport fluvial : quelle est votre vision de ce mode de transport ? Nous n'avons plus d'industries pour construire des péniches et peu d'écoles pour former les mariniers. Pourtant, la voie fluviale permet d'éviter la circulation de nombreux camions et améliore nettement la circulation dans les villes.

**M. Pierre Meurin (RN).** La ville d'Alès, dans ma circonscription, est l'une des villes moyennes les plus enclavées de France. Cela fait environ trente ans qu'elle attend l'aboutissement d'un projet d'élargissement à deux fois deux voies de la route menant à Nîmes. Connaissez-vous ce dossier ? Avez-vous l'intention de faire en sorte que cet aménagement voie le jour malgré le blocage des écologistes ? La ville d'Alès, qui a besoin de réindustrialisation, attend également le contournement Ouest de Nîmes, qui lui offrira une autre voie de communication majeure.

**Mme Pascale Boyer (RE).** La liaison entre Gap et Grenoble, par le réseau routier comme par le réseau ferroviaire, est très difficile. Les routes départementales et la route nationale – la route Napoléon – pourront-elles être aménagées pour faciliter cet accès ? La perspective des Jeux olympiques de 2030 y contribuera-t-elle ?

**M. Franck Leroy.** Monsieur Bricout, pendant longtemps, nous avons manqué de visibilité sur le développement des infrastructures. J'ai évoqué le cas du nucléaire et du ferroviaire, mais c'est également le cas du fluvial. Plusieurs canaux ont ainsi été abandonnés et le projet du canal Seine-Nord Europe, qui semble finalement se concrétiser, n'a pas avancé pendant quarante ans. En l'absence de visibilité, les professionnels ne peuvent investir dans les péniches du futur et les industriels qui utilisaient les péniches les ont abandonnées. Le transport fluvial est pourtant indispensable, notamment pour les pondéreux. Nous avons un savoir-faire et nous voyons des formations réapparaître, mais une orientation et des investissements sont nécessaires. Un signal fort en ce sens permettra de voir l'industrie du fluvial renaître en France. Cela vaut d'ailleurs pour le fluvial comme pour tous les autres transports : en envoyant le signal du retour des transports dans les zones rurales, nous verrons fleurir des initiatives et des innovations sur ces territoires.

Plusieurs d'entre vous sont revenus sur les infrastructures routières. Il n'est pas question de les abandonner, car elles restent le premier moyen de déplacement de nos concitoyens et elles doivent donc être modernisées. Il faut également inciter à d'autres usages que l'autosolisme, par exemple en affectant des voies exclusives aux transports publics et au covoiturage. J'ai pu constater dans les différents pays où cela a été fait que les résultats sont assez extraordinaires. La circulation sur ces voies est plus rapide, ce qui incite les automobilistes à prendre le car.

Les budgets de l'Afit France sont aujourd'hui affectés pour les deux tiers à des modes de transport alternatifs à la route, mais le ferroviaire a souffert de sous-investissement pendant des décennies et les infrastructures connectées permettront des performances supérieures sur le plan routier et sur le plan écologique. Cela ne signifie pas pour autant que la route doit être abandonnée. Elle est indispensable dans certains territoires, qui ne seront pas desservis par des voies ferroviaires. L'Afit France continuera donc de financer le transport routier et les contrats de plan État-région continueront à financer les chantiers en cours.

Madame Goetschy-Bolognese, vous avez évoqué les modes de mobilité active. Je vous conseille de visiter Gand ou Anvers, qui nous donnent l'impression d'avoir vingt ans de retard dans ce domaine. Tout y est fait pour inciter le transport à vélo – routes de 4,5 mètres

de large où les vélos électriques débridés peuvent rouler à 45 kilomètres par heure, vestiaires équipés de chauffage pour les vêtements mouillés par la pluie – et le taux d’acceptabilité est extraordinaire. Il en résulte une amélioration de la qualité de vie, du pouvoir d’achat et de l’empreinte carbone. Nous avons pris un gros retard et de telles initiatives pourraient être transposées en France, qui dispose, notamment dans le Sud, d’un territoire plus favorable au transport à vélo que celui de la Belgique, de la Hollande ou du Danemark.

La question des lignes de desserte fine des territoires est importante. À chacun de mes déplacements dans les territoires de la région Grand Est – qui, avec 5 152 communes, en compte le plus grand nombre en France –, j’entends le même refrain de l’abandon par les mobilités. Au nom de la cohésion sociale, nous devons redonner espoir au monde rural grâce au transport routier, quand il est la seule solution, au covoiturage et au retour du train quand il est possible. La nouvelle génération de trains permettra de partir à la reconquête des territoires et les lignes rurales existantes doivent être modernisées, ainsi que cela a été fait dans la région Grand Est, où certaines lignes très abîmées ne roulaient qu’à une vingtaine de kilomètres par heure. Les lignes rurales sont également importantes pour le fret : dans la région Grand Est, les coopératives agricoles les plus importantes sont contraintes de transporter leur production sur des routes départementales qui sont peu à peu détruites par des charges allant jusqu’à 40 tonnes alors qu’une remise à niveau des lignes ferroviaires existantes permettrait de rediriger ce trafic vers un transport décarboné. C’est une question d’investissement de l’État, mais également des régions, des départements et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

L’écovoyage, malgré un vote à la quasi-unanimité au Parlement il y a dix ans, n’a pu se mettre en place au niveau national, mais nous l’avons fait dans la région Grand Est. Nos voisins, qui génèrent un flux important sur nos axes, ont imposé la taxe carbone. Cette anomalie doit être corrigée, mais, en tant que président de l’Afit France, je ne prônerai pas la généralisation de l’écotaxe ; je la défends pour des situations particulières, comme c’est le cas dans le Grand Est. Nous ne pouvons attendre des années les financements de l’État pour répondre aux besoins des usagers. Je rappelle que 120 000 Mosellans et Meurthe-et-Mosellans font tous les jours le trajet par route pour aller travailler au Luxembourg et mettent une heure pour parcourir 30 kilomètres en raison des bouchons, qui concernent aussi les camions. Les transporteurs sont peu enthousiastes vis-à-vis de l’écotaxe, mais quand ils comptabilisent le temps perdu dans ces bouchons, ils deviennent plus enclins à écouter nos arguments pour le financement de nouvelles infrastructures et la modernisation d’infrastructures existantes, surtout quand ils apprennent que nous pouvons leur verser des aides pour changer la motorisation des camions afin qu’ils payent moins d’écotaxe. La décision d’appliquer l’écotaxe est un choix politique assumé qui, peut-être au prix de l’impopularité, permet de satisfaire les usagers grâce au développement des capacités des infrastructures de transport. Ce choix ne peut être imposé : il doit passer par un dialogue entre l’État et chacune des régions pour définir les priorités et signer des accords permettant de figer les garanties de financement sur le temps long des infrastructures.

Je ne connais pas les particularités de la ligne des Cévennes, mais, de façon générale, je pense qu’il faut reconquérir ces lignes de fret ferroviaire. Il ne faut pas non plus oublier la route, en prenant en compte l’évolution des usages, qui sont aujourd’hui beaucoup plus vertueux.

La partie française de la liaison Lyon-Turin, qui est actuellement en travaux, fait l’objet de plusieurs recours contentieux. M. Amard a par ailleurs évoqué huit grands projets d’infrastructure n’ayant pas fait l’objet des études requises par la loi. Je manifeste une certaine

réserve sur ces questions, car le président de l'Afit France que j'ambitionne d'être n'a pas vocation à donner son avis sur ces projets, qui sont issus de décisions politiques de l'État et des collectivités territoriales, ni à s'immiscer dans des questions qui doivent être traitées par les tribunaux. Le rôle de l'Afit France est de financer les infrastructures de transport décarboné et de veiller aux moyens et à l'autonomie lui permettant de le faire. L'Afit France n'est pas le COI et son rôle n'est pas de conseiller les pouvoirs publics.

Monsieur Leseul, je resterai président de région si je deviens président de l'Afit France. Je pense en effet, très humblement, avoir été choisi en raison de mes fonctions locales, tout comme Patrice Vergriete ou Christophe Béchu avant moi. Il est important qu'un représentant des territoires dirige l'Afit France, car les territoires – région, département et EPCI – prennent de plus en plus de poids dans le financement des infrastructures, aux côtés de l'État et de l'Europe. Les dernières lignes de TGV ont d'ailleurs été financées grâce à d'importantes contributions des régions.

Je suis désolé de n'avoir pu répondre à certaines questions plus précises, qui auraient exigé de ma part une connaissance du territoire que je n'ai pas. Je ferai toutefois l'effort de vous répondre individuellement dès que je serai en capacité de le faire et pourvu que ma nomination soit effective.

**M. le président Jean-Marc Zulesi (RE).** Je vous remercie pour vos réponses. Nous resterons notamment vigilants sur la nécessité d'investir dans les infrastructures de transport en Guyane, sur laquelle M. Castor a insisté.

*À l'issue de l'audition de M. Franck Leroy, la commission a procédé au scrutin sur la proposition de sa nomination aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 13 décembre 2023 à 9 h 40

*Présents.* - M. Damien Abad, M. Damien Adam, M. Henri Alfandari, M. Gabriel Amard, M. Christophe Barthès, Mme Nathalie Bassire, M. José Beaurain, M. Jean-Yves Bony, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, M. Stéphane Buchou, M. Aymeric Caron, M. Jean-Victor Castor, M. Pierre Cazeneuve, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, M. Nicolas Dragon, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Luc Fugit, M. Éric Girardin, Mme Charlotte Goetschy-Bolognese, M. Daniel Grenon, Mme Clémence Guetté, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, Mme Nicole Le Peih, M. Gérard Leseul, Mme Delphine Lingemann, M. Jean-François Lovisolo, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, M. Matthieu Marchio, Mme Alexandra Masson, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Patrice Perrot, M. Bertrand Petit, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Ray, Mme Véronique Riotton, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Bruno Studer, M. Jean-Pierre Taite, M. Matthias Tavel, M. Vincent Thiébaud, M. David Valence, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Lisa Belluco, M. Emmanuel Blairy, Mme Claire Colomb-Pitollat, M. Marcellin Nadeau, Mme Christelle Petex-Levet, M. Pierre Vatin

*Assistaient également à la réunion.* - Mme Danielle Brulebois, M. Charles de Courson, M. Jérémie Iordanoff, M. Jean-Pierre Vigier, M. Jean-Luc Warsmann