

# 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 par le Président de la République aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France), et vote sur le projet de nomination (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*)..... 2
- Examen, en application de l'article 88 du Règlement, des amendements restant en discussion sur la proposition de loi visant à geler les tarifs des transports publics franciliens pendant les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (n° 2205) (*M. Olivier Faure, rapporteur*) ..... 17
- Informations relatives à la commission..... 18

Mercredi 28 février 2024  
Séance de 11 heures

Compte rendu n° 37

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 par le Président de la République aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France), et a procédé au vote sur le projet de nomination (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*).

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Nous auditionnons aujourd'hui M. Franck Leroy, dont la nomination est proposée par le Président de la République aux fonctions de président du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'Afit France. Vous vous rappelez, chers collègues, que nous avons déjà entendu M. Leroy en décembre dernier, mais que le Sénat a ensuite décidé de ne pas procéder à son audition au motif que la nomination ne serait intervenue que pour la durée du mandat restant à courir, soit quelque trois mois, puisque le mandat actuel expire le 11 mars.

Cette première audition a été utile puisqu'elle a permis à notre invité d'apporter d'intéressantes précisions, mais elle n'a pu aboutir car, en raison de ces circonstances particulières, nous avons décidé de ne pas dépouiller le vote. Nous procéderons donc à un nouveau scrutin. Je déplore la décision prise par le Sénat, qui vous a placé, monsieur Leroy, comme nous, dans une situation complexe.

Saisi d'une nouvelle demande d'audition de M. Franck Leroy pour le nouveau mandat, nous devons appliquer la procédure prévue par l'article 13 de la Constitution et l'article 29-1 de notre Règlement. Dans ce cadre, nous avons nommé rapporteur M. Vincent Thiébaud. Il a établi un questionnaire destiné à M. Leroy, dont les réponses ont été diffusées aux commissaires.

M. Leroy ayant été entendu plus tôt dans la matinée par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, qui a enfin décidé de l'auditionner, nous procéderons au vote dans la foulée. Comme le prévoit notre Règlement, ce scrutin sera secret et aucune délégation de vote ne sera possible.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Je vous remercie, monsieur Leroy, pour les compléments que vous avez apportés à vos réponses déjà détaillées au questionnaire qui vous avait été adressé avant votre première audition. Je souhaite revenir sur certains des points que vous abordez. Comme vous le rappelez, l'agence est le bras armé de l'État dans la transition écologique pour accélérer la décarbonation des mobilités. Le modèle de financement des infrastructures de transport est au cœur des enjeux et vous en évoquez le bouleversement à venir pour faire face à la hausse de la demande de transports et aux investissements considérables à prévoir, ne serait-ce que pour maintenir en état le réseau existant.

La hausse de 20 % du budget d'Afit France prévue en 2024 par rapport à 2023 et la part croissante de ce budget consacrée aux modes alternatifs de transport vont dans le bon sens. L'exécution budgétaire de l'agence en 2023 a confirmé que la hausse des financements a été conforme au plan d'avenir pour les transports, deux tiers des dépenses ayant bénéficié aux modes alternatifs à la route.

Comme vous, je suis très attaché au rôle de l'agence, « garante de la longue durée » pour la mise en œuvre de ces engagements financiers. Or, vous faites état de votre préoccupation quant au niveau des ressources de l'Afit France, étant donné la baisse prévisible des recettes provenant de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) en raison de l'électrification du mode routier, et vous mentionnez la nécessité de varier

les sources de financement. De quels nouveaux outils de financement pérenne l'agence devrait-elle être dotée ?

Vous soulignez le rôle des collectivités territoriales dans l'application des politiques de transition écologique, en rappelant la place centrale occupée par le transport dans leur budget, particulièrement celui des régions – et, président de la région Grand Est, vous maîtrisez bien ce sujet. Vous dites vouloir faire de l'agence un « outil d'articulation » entre les collectivités territoriales et l'État et une instance de confiance et de proximité pour les élus locaux. Quelle est la place de l'Afit France sur les territoires ? De quels relais territoriaux dispose-t-elle pour incarner l'instance de liaison et de proximité que vous appelez de vos vœux ?

**M. Franck Leroy.** C'est avec plaisir que je me trouve à nouveau devant vous. Pour ceux d'entre vous qui n'étaient pas présents le 15 décembre dernier, je dirai simplement que je suis originaire du Pas-de-Calais et qu'après avoir été élu local et président de l'intercommunalité Épernay Agglo Champagne pendant plus de vingt-deux ans, je préside depuis treize mois la région Grand Est dont j'ai été vice-président de 2016 à 2021, puis, Jean Rottner ayant démissionné, premier vice-président à partir de juillet 2021.

Je juge centrale la question des transports. J'en parle en connaissance de cause, en qualité de président de région et aussi de président de la commission « Mobilité, transports et infrastructures » de Régions de France. À ce sujet, je vous indique d'emblée que si la présidence de l'Afit France m'était confiée, je mettrais immédiatement fin à toute responsabilité liée aux transports au sein de Régions de France. En ce moment déjà, pour éviter toute divergence de vues et tout risque de prise illégale d'intérêts, l'administrateur de l'Afit France que je suis ne prend part à aucun vote de l'agence concernant la région que je préside.

Le budget de l'Afit France a été adopté en janvier dernier, après que vous m'avez auditionné une première fois. En croissance importante – de l'ordre de 20 % – avec, en gros, 4,6 milliards de crédits de paiement, il s'établit au-delà de la trajectoire prévue par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Au cours du présent quinquennat, les investissements par le biais de l'agence devraient être supérieurs à 20 milliards d'euros. Cela démontre une volonté réelle d'investir massivement dans les infrastructures de transport. C'est d'autant plus indispensable que la doctrine du « tout TGV » appliquée pendant quarante ans a eu pour effet que les investissements en faveur des infrastructures de transport quotidien que sont les transports express régionaux et les lignes de desserte fine du territoire ont été sacrifiés. La nécessité de réinvestir massivement dans les infrastructures de transport est certaine, pour plusieurs raisons.

La première est que le poids des mobilités est de plus en plus lourd dans le budget de nos concitoyens. La flambée des coûts de l'énergie n'y est pas pour rien, d'autant que l'on parcourt en moyenne vingt-six kilomètres par jour aller-retour pour aller travailler ; dans les années 1960, on travaillait en moyenne à trois kilomètres de chez soi. D'autre part, les moyens de transports sont des éléments structurants d'aménagement du territoire. Les villes où s'arrête le TGV ont généralement connu de ce fait une croissance assez forte. En revanche, bien des territoires ruraux ont le sentiment d'avoir été oubliés après que de nombreuses lignes de desserte fine du territoire ont été supprimées ; il nous faut impérativement réinvestir des pans entiers du territoire national. Enfin, les transports participant pour beaucoup à l'empreinte carbone de notre pays, nous devons reconquérir des parts de marché dans le domaine des transports collectifs et dans le fret en développant massivement le transport ferroviaire. Pour autant, les transports routiers gardent une place importante si nous voulons atteindre l'objectif

de neutralité carbone, conformément à la trajectoire de planification écologique que nous avons décidée.

Pour répondre à votre rapporteur, je dirai un mot du financement de l'agence. Le budget qui vient d'être adopté témoigne d'une trajectoire de dépenses croissante ; 4,6 milliards d'euros, c'est une somme considérable. Cependant, on peut s'inquiéter de la pérennité des sources de recettes de l'Afit France. La principale, pour un peu plus de 2 milliards d'euros, est la TICPE dont le produit résulte de prélèvements sur les énergies carbonées, notamment les carburants, et nous savons que ces recettes déclineront peu à peu. Avec la généralisation du transport « zéro émission », qui progresse très fortement, le produit de cette taxe va baisser, si bien que les recettes de l'agence vont se réduire au moment même où elle devra financer davantage d'infrastructures neuves et de travaux de rénovation des infrastructures existantes. C'est un sujet de préoccupation majeure, et il vous incombe au moins autant à vous qu'à moi de trouver des solutions alternatives. Si je suis amené à présider l'Afit France, nous devons nous attacher au plus vite à créer de nouvelles recettes pour accélérer la décarbonation de nos mobilités et donc de nos infrastructures. Ont été évoqués les revenus que l'on pourrait tirer des péages quand les concessions autoroutières seront échues. C'est un sujet de réflexion capital, et plus vite nous partagerons nos réflexions sur ce plan, plus vite nous pourrons garantir aux territoires que l'État honorera les engagements qu'il a pris en matière de transport.

L'Afit France a pour rôle de sécuriser les financements relatifs à des infrastructures dont la construction demande de cinq à quinze ans. La sanctuarisation de ces financements est donc un signal de première importance pour les acteurs territoriaux et pour tous les industriels des domaines routiers et ferroviaires qui investissent massivement pour permettre la réalisation ou l'entretien des infrastructures de transport. C'est sans doute l'une des principales raisons qui justifient l'existence de cette agence aux côtés de l'État. Je souligne, comme je l'ai déjà fait devant vous, que l'Afit France ne prend pas de décisions de financement mais qu'elle est chargée de veiller au respect des financements annoncés par l'État. C'est crucial à un moment où la part de financement de ces infrastructures par les collectivités territoriales est aussi élevée que celle de l'État.

Ayant abondamment traité de ces questions avec vous il y a peu, je m'en tiendrai à ces considérations liminaires avant de répondre aux questions que vous ne m'aviez peut-être pas posées en décembre dernier.

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

**M. Damien Adam (RE).** Notre commission adore l'Afit France, c'est incontestable : depuis 2022, c'est la cinquième fois que nous auditionnons un candidat à sa présidence. Tout porte à croire que cette fonction est l'ascenseur social le plus rapide de la République française. Plus sérieusement, l'agence dont le Président de la République envisage de vous nommer président est un établissement public important. Peu après son arrivée aux responsabilités, en 2017, la majorité présidentielle a fait des mobilités une priorité en réunissant des Assises nationales qui ont débouché sur la LOM, dans laquelle nous fixons nos priorités politiques. Nous n'en avons pas dévié et nous voulons toujours investir plus et mieux dans les transports du quotidien en donnant la priorité au ferroviaire, faciliter et encourager la généralisation de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer pour engager la transition vers une mobilité plus propre. L'Afit France a fortement contribué à l'application de cette politique. À cette fin, nous avons élargi les domaines d'intervention de l'agence et doublé ses ressources, passées de 2,2 milliards d'euros en 2017 à 4,6 milliards d'euros de crédits de paiement en 2024.

Nous avons besoin d'un fin connaisseur des infrastructures à la tête de l'Afit France. Au regard de vos fonctions passées et présentes, monsieur Leroy, le choix du Président de la République de vous nommer à la tête de l'agence est le bon et le groupe Renaissance votera en faveur de votre nomination, comme il l'a fait en décembre dernier.

Je reviens un instant sur la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Je vous ai adressé un courrier à ce propos après votre dernière audition pour obtenir un complément de réponse à ma question générale ; j'espère le recevoir après que votre nomination sera effective. Aujourd'hui, j'aimerais aborder le sujet sous un autre angle, celui de l'acceptabilité de ce projet pour le département des Yvelines. J'entends les critiques relatives à la sortie du souterrain du côté d'Orgeval et à ses conséquences, qu'il s'agisse d'expropriations ou d'espaces naturels. Mais les Normands attendent depuis trop longtemps la concrétisation de ce projet. Aussi, je souhaite que nous trouvions un consensus le plus rapidement possible. L'Afit France peut-elle contribuer à l'apaisement par une solution permettant de tenir le calendrier prévu de réalisation du tronçon Paris-Mantes de la LNPN d'ici 2037 ?

**Mme Alexandra Masson (RN).** Le 24 janvier dernier, le budget de l'Afit France pour 2024 a été adopté. Il se traduit par une hausse de ses recettes et dépenses d'intervention de plus de 20 %. Ces moyens, majoritairement destinés au ferroviaire, sont principalement ciblés sur les projets de lignes à grande vitesse. Le choix du « tout TGV » pose véritablement question, alors que des coupes claires ont été faites dans le budget des transports « express » régionaux (TER), une appellation qui n'a pratiquement plus de sens.

Mon département, celui des Alpes-Maritimes, est particulièrement concerné. La ligne de TER Marseille-Vintimille est sinistrée, singulièrement, dans ma circonscription, le tronçon Nice-Menton. Suppressions de trains, manque de conducteurs, retards, accidents, dysfonctionnements sont constants et récurrents depuis de nombreuses années. À ces problèmes s'ajoutent ceux des lignes de montagne comme la ligne Nice-Cuneo qui dessert la vallée de la Roya, mortellement touchée par la tempête Alex d'octobre 2020, qui a aussi eu de très graves conséquences sur le réseau routier. Ce matin même, j'ai assisté à une énième visioconférence intergouvernementale au sujet du tunnel du col de Tende qui relie la Côte d'Azur au Piémont italien et au-delà, à tout le nord de l'Italie et de la Suisse. Alors que ce col est fermé depuis plus de trois ans, cette réunion a pris fin sans qu'une date de réouverture ait été fixée. Cette situation cause de très graves difficultés pour les habitants de ce territoire, en France et en Italie.

Enfin, l'avion est aussi un outil majeur de connectivité des territoires. Mais beaucoup restent enclavés et ne disposent pas de ce mode de transport, alors que les prix proposés par les compagnies aériennes sont abordables si on les compare à ceux des billets de train, souvent excessifs. Les acteurs du secteur aérien sont très engagés dans la décarbonation et l'État doit accompagner cette transition énergétique, mais l'Afit France ne contribue pas à cet objectif.

Je vous saurais gré d'exposer votre avis sur ces questions afin que nous prenions une décision sur votre nomination en toute sérénité.

**M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES).** Je vous remercie de nous faire le plaisir de revenir nous voir. Après tout, ce n'est que la cinquième fois que nous auditionnant un président potentiel de l'Afit France depuis le début de notre mandat. Je constate d'ailleurs que l'agence a survécu trois mois sans présidence, comme un poulet sans tête qui continue à courir. Cela m'incite à redire que l'Afit France n'est qu'une boîte noire dont le fonctionnement opaque ne sert qu'à soustraire le financement des transports à la décision des parlementaires pour le mettre à la main exclusive du ministre des transports – un 49.3 permanent, en quelque sorte. Très

souvent, l'agence fait office de succursale du ministère, permettant à certains d'entrer au Gouvernement ou d'en sortir.

Je reprends la question que je vous avais posée en décembre dernier en soulignant l'absurdité de la construction des nouvelles lignes Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse prévue dans le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Pour rappel, ces villes sont déjà reliées par des lignes qui pourraient être modernisées à faible coût, ce qui permettrait d'augmenter la fréquence et la vitesse des TGV qui les empruntent. Or, on s'entête à prévoir de dépenser 14 milliards d'euros d'argent public pour construire ces nouvelles lignes afin de grappiller quelques minutes de temps de trajet. Il est pourtant démontré que la rénovation des lignes existantes permettrait d'en gagner quasiment autant, et des milliards seraient ainsi économisés pour investir dans les trains du quotidien.

Vous m'aviez répondu que l'Afit France ne peut se prononcer, son rôle se limitant à financer les projets décidés par le ministère. C'est le triste aveu que l'agence n'est qu'une caisse enregistreuse, ce qui valide mon analyse constante. S'il n'y a pas d'enjeu politique à la présidence de l'Afit France, quel est l'intérêt de soumettre votre nomination à notre examen ? Comme en décembre, mon groupe ne votera pas en faveur de votre nomination. N'y voyez rien de personnel : en fait, nous voterons contre l'existence même de l'Afit France.

**M. Nicolas Ray (LR).** Deux mois après vous avoir entendu, nous voici donc à nouveau réunis pour examiner votre candidature à la présidence de l'Afit France, un poste décidément instable ; je ne suis élu que depuis vingt mois, et c'est la quatrième fois que nous procédons à cet exercice... La légèreté avec laquelle le Président de la République provoque ces changements successifs à la tête de l'agence dénote un manque de considération pour le Parlement et pour l'Afit France. Le fait que l'intérim de la présidence soit assuré depuis huit mois par le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités auprès du ministre contribue aussi à démontrer que l'agence est extrêmement dépendante du ministère dont elle serait, pour reprendre un de vos propos, une sorte de « succursale ». D'ailleurs, la Cour des comptes avait souligné dans un référé du 29 août 2016 que « l'Afit France [est un] opérateur de l'État sans feuille de route ni marge de manœuvre (dont) le rôle est donc limité à celui d'une caisse de financement ». Que pensez-vous de ce constat ?

Votre nomination soulève d'autres questions relatives aux mandats que vous exercez par ailleurs à l'intercommunalité et à la mairie d'Épernay. Comment comptez-vous les concilier avec la présidence de l'Afit France et lesquels comptez-vous abandonner ? Aujourd'hui, l'Afit France a des financements insuffisants et incertains ; seriez-vous favorable à une affectation plus importante du produit de la TICPE et des produits des amendes à son profit ? Vous êtes plutôt réticent à l'idée d'une loi de programmation, pourtant réclamée par de nombreux acteurs du secteur des transports que nous avons auditionnés. Enfin, j'ai été soulagé de lire dans vos réponses que vous ne sacrifierez pas le financement de notre réseau routier. C'est une bonne chose car ce réseau est indispensable ; abandonner nos routes, ce serait abandonner une partie de la population française.

**M. Gérard Leseul (SOC).** La décarbonation de nos déplacements est une absolue nécessité pour respecter nos engagements en matière climatique. Nous savons que cela passera aussi par l'adaptation de nos infrastructures de transport. Le rail doit être une grande priorité et, après diverses tergiversations gouvernementales, l'annonce d'un plan de 100 milliards d'euros en faveur du ferroviaire et du déploiement des services express régionaux métropolitains (SERM) dans les principales aires urbaines va dans le bon sens. Toutefois, on note des incohérences dans la mise en œuvre de ce plan. On parlait de financer dix SERM et il ne serait

plus question que de huit. Surtout, après l'annonce de l'allocation de 100 milliards à ce plan, une décision gouvernementale d'annulation de crédits nous est présentée qui porte notamment sur la section « transports et infrastructures ». La création et la rénovation d'un mode de transport demandent du temps, et donc une stabilité budgétaire pluriannuelle. Ce va-et-vient entre des annonces ambitieuses et l'application d'un plan d'austérité fait douter de la réalité de l'engagement du Gouvernement en faveur de nos ambitions collectives. C'est pourquoi le groupe Socialiste et apparentés vous demande quels moyens – TICPE ? Loi de programmation ? – sont, selon vous, nécessaires au développement du ferroviaire de manière à atteindre nos objectifs.

En votre qualité de président de la région Grand Est, vous êtes chargé du déploiement et de la gestion d'un important réseau de transport ; cela peut entraîner un mélange des genres avec les fonctions de président de l'Afit France. Quelle organisation précise assurera votre indépendance pleine et sincère de décision à la tête de l'Afit France pour ce qui concerne la région que vous administrez ?

Pour finir, je reviens un instant sur le projet de ligne Paris-Rouen-Le Havre. Il prévoit la création d'une gare nouvelle sur la rive gauche de Rouen et d'un tunnel sous la Seine en direction nord-ouest, avec une sortie sur le plateau de Caux pour permettre le raccordement à la ligne existante en direction du Havre. Les premières études mettent en évidence un très fort impact environnemental, social et humain pour les habitants des communes de Pissy-Pôville, Saint-Jean-du-Cardonnay, La Vaupalière et Roumare. Si l'objectif principal du projet est de réduire le temps de trajet entre Le Havre et Paris, on peut s'interroger sur sa pertinence, avec un gain de temps estimé de cinq à dix minutes pour un temps de transport actuel proche de deux heures. L'amélioration majeure principale est autour du Mantois, non pas entre Rouen et Le Havre. Si le tunnel de Rouen se fait, comment comptez-vous limiter le plus possible les nuisances pour les riverains et l'environnement ? Envisagez-vous de prolonger le tunnel jusqu'à un point de raccordement direct avec la ligne existante ?

**Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES).** Le secteur des transports représente encore 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. Pour les écologistes, il faut en priorité faciliter l'usage du train par le déploiement des lignes du quotidien, le rétablissement des trains de nuit, le développement du fret ferroviaire et la rénovation du réseau ; l'Afit France a un rôle déterminant à jouer dans cette perspective. Notre ancienne Première ministre avait annoncé que 100 milliards d'euros seraient consacrés au ferroviaire d'ici 2040. Nous craignons que cette promesse ne soit pas tenue. Comment vous assurerez-vous que ces 100 milliards seront bien mobilisés pour réussir notre transition écologique ?

Ma seconde question porte sur l'arrêt du financement des grands projets inutiles. Je pense à la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, qui induira la destruction de 1 500 hectares de terres fertiles pour la modique somme de 26 milliards d'euros. Je pense aussi à l'autoroute A69, dont la réalisation nous fera collectivement payer 450 millions d'euros pour détruire au moins 353 hectares de terres agricoles. La question de la pertinence de ces projets se pose avec acuité dans le contexte de l'application du « zéro artificialisation nette ». À ce jour, les infrastructures de transport sont la cause de 28 % de l'artificialisation des sols, qui devra être divisée par deux à l'horizon 2030. Pour respecter cet objectif, il faudra arrêter certains projets routiers, portuaires et aéroportuaires. Le texte de loi voté en juin dernier comprend une enveloppe pour les grands projets, dont la liste et l'empreinte foncière viennent d'être rendues publiques ; les projets routiers et autoroutiers représentent un quart des 11 570 hectares prévus à ce stade. L'ancien ministre des transports avait pourtant annoncé que certains projets seraient mis à l'arrêt ; ce n'est pas ce qu'on lit entre les lignes. Que faire, selon vous, pour arrêter le financement des

projets autoroutiers ? Quelle place la préservation des sols prendra-t-elle dans votre analyse des projets de transport et de leur financement ?

**M. Marcellin Nadeau (GDR-NUPES).** Monsieur Leroy, vous avez déclaré que l'une de vos motivations est d'assurer la transition écologique. Êtes-vous prêt à favoriser un transfert modal des routes vers le ferroviaire ? Le scénario de transition écologique note une nette insuffisance des moyens pour l'ensemble du réseau, notamment pour les lignes de desserte fine. Pour remplir vos engagements, comptez-vous réorienter la stratégie en choisissant le ferroviaire plutôt que de persister dans le choix actuel du mode routier ?

**M. Guy Bricout (LIOT).** Nous espérons tous que cette audition d'un candidat à la présidence de l'Afit France sera la dernière pour plusieurs années. Il n'est pas très sérieux, étant donné les multiples enjeux économiques, environnementaux et sociaux en cause, que ce siège ne cesse d'être vacant, et il est dommage que, pour beaucoup, cette présidence ne soit qu'un passage. Qu'en sera-t-il pour vous ? Êtes-vous prêt à vous impliquer pour toute la durée de votre mandat ? Le report de votre nomination vous a fait perdre du temps ; si vous accédez à la présidence de l'agence, quels seront vos dossiers prioritaires ?

Cette nouvelle discussion nous permet de revenir sur les explications que vous avez données précédemment. Je me félicite de vous avoir entendu expliquer votre souhait que l'Afit France soutienne puissamment une vision de l'aménagement du territoire se traduisant par le retour du train dans nos campagnes. Comment agirez-vous précisément pour soutenir la renaissance des petites lignes ? Comment analysez-vous la fin de non-recevoir donnée par le Gouvernement au plan à dix ans présenté par le président de la SNCF pour graver dans le marbre les promesses d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et la décarbonation des transports ? Nous avons largement souligné en décembre qu'il est compliqué pour l'Afit France de ne pas disposer d'un financement pérenne. Le sujet vous préoccupe aussi ; il serait intéressant que l'agence y travaille avec les parlementaires. Enfin, quel avenir voyez-vous au fret en France et comment comptez-vous le soutenir ?

Étant donné votre expérience territoriale, par exemple avec la création du réseau express métropolitain européen à Strasbourg, et les priorités que vous avez définies pour l'Afit France afin qu'aucun territoire ne soit laissé de côté en matière de petites lignes et de multi-modalité, notre groupe soutiendra votre nomination.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Nous en venons aux questions des autres députés.

**M. Jean-Pierre Taite (LR).** Le Gouvernement, cherchant une ressource nouvelle pour financer le budget de l'Afit France, a imaginé une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport qui pèsera sur les sociétés du secteur réalisant au moins 120 millions d'euros de chiffre d'affaires et dont la rentabilité est supérieure à 7 %. C'est évidemment un moyen détourné d'introduire une nouvelle taxe sur les concessions d'autoroute. Cette taxe vous paraît-elle fondée, alors que les autoroutes financent déjà le budget de l'agence par le biais de la taxe d'aménagement du territoire et qu'un contentieux est en cours sur le non-paiement de la contribution volontaire ? Craignez-vous l'annulation de cette mesure par le Conseil constitutionnel, ou un boycott des sociétés d'autoroute ? N'est-ce pas finalement l'utilisateur qui, encore une fois, supportera le coût de cette taxe, comme c'est déjà le cas pour les billets d'avion ?

**Mme Huguette Tiegna (RE).** J'évoquerai à nouveau, comme je l'ai fait devant vos prédécesseurs, la difficulté qu'éprouvent les habitants des zones rurales à rejoindre les



métropoles. Je mets l'accent sur la liaison ferroviaire Paris-Toulouse par Orléans et Limoges, l'emblématique ligne POLT qui connaît des problèmes considérables, avec des retards successifs et d'innombrables suppressions de trains. C'est le cas en ce moment même, et cela a pour conséquence que des parents ne parviennent pas à emmener leurs enfants en vacances, ni les agriculteurs à rejoindre le Salon de l'agriculture. Le monde rural doit, lui aussi, bénéficier de mobilités du quotidien à la hauteur.

**M. Nicolas Ray (LR).** Mme Elisabeth Borne et M. Clément Beaune ont quitté le Gouvernement sans avoir dit comment serait financé le plan de 100 milliards d'euros promis pour le ferroviaire. Quelle répartition du financement demanderez-vous entre l'Afit France, la SNCF et les collectivités ? Comment réagissez-vous à la baisse de 340 millions d'euros des crédits alloués aux transports dans le cadre de l'annulation de 10 milliards d'euros de crédits décidée par le Gouvernement ? Étant donné l'immensité des besoins, le secteur des transports n'aurait-il pas dû être préservé de cette coupe budgétaire ?

**M. Franck Leroy.** C'est effectivement la cinquième audition d'un candidat à la présidence de l'Afit France en peu de temps et je regrette d'être à moi seul responsable de deux d'entre elles, mais vous avez compris que ce qui peut vous sembler une audition excessive n'est pas de mon fait.

La ligne nouvelle Paris-Normandie doit faire l'objet, me semble-t-il, de discussions dans le cadre d'un contrat de plan inter-régional, car les vues sont un peu différentes entre les élus normands dans leur globalité d'une part, qui considèrent qu'étant donné l'intensité du trafic entre la Normandie et Paris, il est indispensable de développer une relation aussi efficace que possible, et les élus franciliens d'autre part, qui jugent importante la consommation d'espace à l'Ouest de Paris, notamment entre Paris et Mantes.

J'avoue ne pas connaître cette ligne dans le détail. Mais, sur le fond, je le redis : le rôle de l'Afit France n'est pas de décider à la place des collectivités et de l'État, mais de mettre en œuvre les financements décidés par l'État pour chaque dossier adopté. Je suis un élu qui, par définition, cherche partout et toujours des solutions d'apaisement des tensions. Je veux bien jouer ce rôle à l'agence, mais je crains que la question soit d'ordre politique plus que d'ordre financier. Aussi serait-il incontestablement souhaitable, ne serait-ce que pour la lisibilité de l'action publique, que les acteurs d'Île-de-France et de Normandie trouvent un compromis permettant d'améliorer cette liaison, indispensable, vers la Normandie. La balle est dans leur camp. Si, demain, la région Île-de-France revoit sa position sur les conséquences de la construction de cette ligne, notamment pour ce qui est de l'impact sur la consommation d'espace, les choses s'en trouveront facilitées, mais je suis désolé de devoir vous répondre avec un peu d'impuissance qu'il n'entre pas dans mes prérogatives de me prononcer plus précisément à ce sujet. Cela étant, je suis prêt à me faire facilitateur, si vous le souhaitez.

Madame Masson, les infrastructures du transport aérien n'entrent pas dans le champ de compétences de l'Afit France, qui sont limitées aux transports terrestres. Dans un autre domaine, nous constatons tous que la politique du « tout TGV » a eu pour conséquence l'abandon, au fil de quatre décennies, de lignes ferroviaires, notamment en zones rurales, et qu'elle a porté atteinte à la qualité de l'infrastructure des trains d'équilibre du territoire.

À cela s'ajoute, pour la vallée de la Roya, une autre difficulté : la résilience d'infrastructures de transport malheureusement balayées par des événements climatiques extrêmes. C'est un sujet sur lequel nous devons incontestablement travailler, puisque nous savons maintenant que le dérèglement climatique peut perturber tous nos systèmes de transport.

Les chaleurs extrêmes affectent les caténaires, les voies de chemin de fer, les canaux de navigation et les fleuves, ce qui n'est pas sans conséquences. J'en parle en connaissance de cause : deux fois au cours des cinq dernières années, l'étiage du Rhin était si bas que toutes les péniches circulant vers le Nord de l'Europe ont dû réduire de moitié, sinon davantage, le tonnage transporté. Il est bon d'investir dans les infrastructures de transport, mais si le dérèglement climatique, qui se traduit notamment par des excès de température et de pluviométrie – on en a vu un exemple flagrant dans le Pas-de-Calais – désorganise nos infrastructures de transport à chaque canicule, la question de la fiabilité de ces infrastructures se pose. Or, nous ne pourrions convaincre nos concitoyens d'opter pour les transports collectifs que si leur fiabilité dans le temps est garantie. Nous devons faire face à cet enjeu.

La ligne de transport express régional Marseille-Menton est exploitée dans le cadre d'une convention conclue entre la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et la SNCF. Je ne connais pas l'état de cette infrastructure qui, d'après la description que vous en faites, ne semble pas très bon. Dans le cas de lignes régionales, les travaux nécessaires font souvent l'objet de financements croisés prévus dans les contrats de plan État-région. J'ignore si cela est prévu pour cette ligne, dont on a parlé en raison des difficultés que vous avez mentionnées et de l'ouverture à la concurrence organisée par la région. Si cette liaison ferroviaire demande des investissements importants et s'ils sont prévus dans le contrat de plan État-région, l'Afit France devra évidemment veiller au respect des engagements financiers pris par l'État.

Monsieur Prud'homme, vous avez décrit l'Afit France comme étant un « poulet sans tête ». Paradoxalement, ce « poulet sans tête » grossit, budgétairement parlant, d'année en année, et il n'est pas sans tête puisqu'il a connu une succession de présidents pour les raisons que vous savez – que les personnalités concernées, tel Jean Castex, aient changé de trajectoire, ou qu'elles aient été promues à des postes ministériels. Je saisis cette occasion pour dire que je me suis engagé à rester président de ma région jusqu'en 2028. Le mandat pour lequel je sollicite votre accord prendra fin un an plus tôt, si bien que, si vous acceptez ma nomination aujourd'hui, vous aurez l'occasion de me revoir dans trois ans. C'est l'engagement que je prends devant vous. Je n'ai pas l'intention de solliciter d'autres responsabilités, ayant suffisamment à faire avec une région dont le budget est de 4,5 milliards d'euros, avec des enjeux extrêmement importants. Je suis très attaché à mon territoire ; aussi, même si j'étais sollicité pour assurer d'autres fonctions, je resterai président de la région Grand Est et donc, si vous le jugez possible, président de l'Afit France aussi longtemps que possible.

Même si plusieurs personnalités se sont succédé à la présidence de l'Afit France, la trajectoire de l'agence est plutôt constante. Vous pourriez en conclure que les élus comptent peu mais pour ma part, je pense d'une extrême importance que pour financer un domaine exigeant des investissements sur le long terme, l'Afit France garantisse la sanctuarisation des crédits des infrastructures de transport. Certains dossiers, tels ceux du canal Seine-Nord, de grandes liaisons internationales et de certaines liaisons nationales, demanderont douze à quinze ans avant d'aboutir. Laisser les infrastructures de transport à la merci de coups de rabot susceptibles d'affecter la capacité d'action de l'État, c'est adresser un message très négatif aux territoires concernés et aux industriels qui investissent des sommes importantes dans les domaines routier et ferroviaire et qui ont besoin de maîtriser leur carnet de commandes plusieurs années à l'avance. Notre pays a pris beaucoup de retard en raison d'atermoiements, en raison aussi du « tout TGV » qui s'est traduit par un désengagement massif des autres infrastructures, ce dont nous payons le prix maintenant. Il est essentiel de réinvestir massivement dans les transports collectifs ruraux et dans les modes de transport de type SERM.

Pour les axes Bordeaux-Dax ou Bordeaux-Toulouse, il n'appartient pas au candidat potentiel à la présidence de l'Afit France de se prononcer sur le fond car il n'entre pas dans les prérogatives du président de l'agence d'exercer un contre-pouvoir après que des choix ont été faits par l'État et par les territoires.

Je ne pense pas avoir jamais utilisé les mots « succursale du ministère » pour définir l'Afit France ; le terme a dû être repris d'un autre. Il est indispensable, je le répète, qu'étant donné le temps long de la réalisation des infrastructures de transport, les financements soient sécurisés. J'ai évoqué le sujet avec plusieurs anciens présidents de l'agence, dont Gérard Longuet qui la présida six ans il y a un certain temps. Alors déjà, m'a-t-il dit, il jugeait fondamental d'éviter les coups de rabot de Bercy pour garantir une certaine continuité au financement des infrastructures de transport et donc aux territoires. La parole publique est malheureusement abîmée par le fait que tout le monde ne tient pas ses engagements. Aujourd'hui, quand on parle d'infrastructures de transport, tout un territoire se projette. Ces infrastructures modèlent l'aménagement du territoire, et parfois le défont quand elles n'existent pas. C'est pourquoi il faut sécuriser dans cette agence les engagements financiers de l'État sur le long terme. Il serait souhaitable que l'État les tienne systématiquement, mais depuis une cinquantaine d'années, l'Histoire a malheureusement démontré l'existence d'aléas budgétaires, et bon nombre de territoires se sont estimés lésés parce que des engagements budgétaires pris n'ont pas été tenus. L'Afit France a pour rôle, indispensable, d'apporter cette garantie.

Je ne suis pas favorable à l'augmentation de la TICPE car cette recette est mécaniquement vouée à décliner. Il faut au contraire définir une alternative à ce type de financement. Aujourd'hui, la part du produit de cette taxe allouée à l'Afit France est un peu supérieure à 2 milliards d'euros. C'est sa première source de recettes et on ne va pas cracher dessus, mais il faut absolument trouver un autre mode de financement garantissant de manière pérenne la réalisation des travaux d'entretien, de maintenance et de restauration et la création d'équipements de transport de qualité. C'est la condition pour satisfaire notre trajectoire carbone et pour garantir à nos territoires des solutions de mobilité. À mes yeux, le rôle des parlementaires sera essentiel sur ce point.

Il faut évidemment poursuivre les investissements routiers, puisque dans certains territoires, 80 % des habitants n'ont pas d'autre solution que le transport routier, mais ce mode de transport peut évoluer par la création de flottes « zéro émission » et le développement du covoiturage, de l'autopartage et du transport à la demande. Ces autres modes de transport routier sont tous plus vertueux que l'autosolisme sur le plan de l'empreinte carbone, mais pour l'instant, beaucoup de Français n'ont pas d'autre choix et les culpabiliser serait une erreur.

Nous devons évidemment imaginer des transports nouveaux. Je vous l'avais dit, je suis persuadé de l'avenir des trains légers. Ce sont des trains alimentés par batterie, qui n'ont donc pas d'empreinte carbone, équipés d'un système de rechargement en gare très rapide. Leur légèreté fait qu'ils sollicitent beaucoup moins les infrastructures de transport et demandent moins de travaux. Ils permettront d'assurer demain des transports décarbonés dans les territoires ruraux où le train a été abandonné parce que le coût de l'infrastructure, le déficit induit et le fait que l'on fonctionnait avec des automotrices diesel rendaient ce mode de transport peu propre et insupportable sur le plan financier. Si, dans de nombreuses régions, la décision d'abandonner les lignes de desserte fine du territoire a été prise, c'est que l'outil lui-même et les exigences de la SNCF en matière de circulation rendaient leur permanence impossible.

Ces nouveaux types de train font l'objet d'un suivi et d'un co-financement de la SNCF. Ces véhicules ressemblent plus à des autobus qu'à des trains, circulent sur rail et peuvent être

assemblés par unités de trois ou quatre. Parce qu'ils ralentissent et accélèrent beaucoup plus facilement que les trains classiques, ils peuvent traverser les intersections en marche à vue ; cela évite l'utilisation et l'entretien de tous les passages à niveau, mais aussi leur suppression, qui rendrait le coût de l'infrastructure insurmontable. L'utilisation de ces engins permettrait donc le retour des trains, sur batterie cette fois, dans les territoires ruraux. Dans ma fonction de président de la région Grand Est, je m'y intéresse de près. Des industriels ont entrepris la mise en production et nous avons déjà planifié la circulation sur ligne fermée pour homologuer certains de ces trains, notamment le Draisie dont la presse a beaucoup parlé.

Puisqu'il est question de la région Grand Est, je redis que je veillerai à ce qu'il n'y ait aucune ingérence ou aucun lien entre ma région et l'Afit France. J'ai déjà demandé au président par intérim de l'Afit France d'acter le fait que je ne prendrai jamais part à des votes portant sur des projets concernant mon territoire. C'est une évidence, mais je tiens à le dire puisque deux d'entre vous m'ont demandé à veiller à une certaine objectivité. De même, parce que je suis actuellement président de la commission « Mobilité » de Régions de France, j'ai indiqué à Mme Carole Delga, présidente de Régions de France, que si ma nomination était confirmée, je mettrais fin à toute responsabilité s'agissant des infrastructures de transport. Je devrais évidemment me déporter totalement pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur la sincérité et l'objectivité de mon engagement.

M. Leseul a évoqué les SERM. Leur réalisation est une nécessité absolue. Y en aura-t-il huit ou dix ? La décision devrait être publiée au début de l'été. La formulation n'est pas tout à fait la même que ce dont on parlait auparavant. Il se trouve que la région Grand Est a lancé le premier SERM, le réseau express métropolitain européen, qui permet déjà la circulation de quelque 650 trains hebdomadaires supplémentaires sur le grand territoire du Nord de l'Alsace puisque non seulement Strasbourg, mais Haguenau et des villes plus lointaines encore, telle Niederbronn, sont concernées par ce système de transport qui fonctionne de mieux en mieux. Au départ, nous avons connu des difficultés dues à l'incapacité, reconnue par la SNCF, de mobiliser autant de moyens humains, de moyens d'ingénierie et de trains qu'il aurait été nécessaire, mais je puis vous assurer qu'aujourd'hui, le système est très satisfaisant. Il le sera plus encore dans les mois qui viennent, quand nous aurons assuré la qualité de cette offre de transport qui devrait être généralisée à toutes les grandes métropoles. Ce type de réseau est une bonne solution pour les transports quotidiens. Quand une ville située à une trentaine de kilomètres de la capitale régionale y est reliée par quatre trains à l'heure, l'offre de transports collectifs devient extrêmement compétitive et je puis vous assurer que l'on monte sans hésiter dans le train plutôt que de prendre sa voiture. Les SERM devront se multiplier et il faudra donc veiller à ce que leur financement soit garanti dans le temps ; c'est l'objet même de l'agence.

Madame Belluco a rappelé l'annonce faite par Première ministre d'un plan de 100 milliards d'euros en faveur du transport ferroviaire à l'horizon 2040 – nous, présidents de régions, aurions souhaité 100 milliards en dix ans ; d'ici 2040, bien des gouvernements se succéderont et les choix politiques peuvent évoluer. Dans tous les cas, il faudra veiller à ce que cet engagement soit honoré. C'est indispensable si l'on veut remettre à niveau les infrastructures et convaincre un nombre toujours croissant de nos concitoyens de choisir le transport public. Le premier reproche qui lui est fait n'est pas son prix mais sa fiabilité. Chacun doit être sûr qu'il peut définitivement abandonner la voiture et passer aux transports publics pour aller travailler. Si les voyageurs sont soumis à des aléas en raison de la mauvaise qualité du service, ils reprennent très vite leur voiture. On l'a constaté dans la région Grand Est à l'entrée en service du réseau express métropolitain européen, défaillant les premiers mois. Après que, très vite, le service s'est rétabli, à un niveau bien supérieur à ce qu'il était auparavant, les résultats ont été

éloquents : il n'y a jamais eu autant de monde dans nos trains ni autant de trains, et la dynamique est positive.

Nous devons donc veiller à ce que les financements annoncés soient garantis. Le montant de 100 milliards d'euros annoncé paraît spectaculaire, mais le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a démontré que c'est le scénario médian, dit « de transition écologique », impératif si l'on veut répondre à l'attente de nos concitoyens et satisfaire la trajectoire de neutralité carbone à laquelle notre pays s'est engagé. Si cette trajectoire n'était pas respectée, il nous faudrait annoncer que nous renonçons à l'objectif de décarbonation du transport ; à titre personnel, cela me semble inconcevable.

Vous souhaitez, madame Bellucco, que l'on cesse de financer des infrastructures que vous qualifiez d'inutiles. Je respecte votre point de vue, mais le candidat à la présidence de l'Afit France que je suis n'a pas à décider ce qui est utile et ce qui ne l'est pas. Encore une fois, l'agence a pour mission d'assurer la fiabilité des financements convenus, non de juger les choix faits démocratiquement par la puissance publique et les territoires concernés, et je me garderai évidemment d'intervenir en ce sens.

M. Nadeau a appelé de ses vœux un transfert modal vers le ferroviaire. Je l'entends, mais il est illusoire de penser que tout le monde passera de la route au train. Exception faite des territoires qui s'équiperont en trains légers, il faudrait, pour parvenir au « tout ferroviaire », créer des infrastructures de transport encore inexistantes dont le coût serait impossible à couvrir. Cependant, la mobilité routière peut être plus vertueuse. Ainsi, concernant la région Grand Est, les investissements que nous nous apprêtons à faire sur l'autoroute A31 tendent à créer des voies de covoiturage, des voies réservées au transport express. D'autre part, certains autocars express et autobus à haut niveau de service sont des systèmes de transport routier collectif efficaces et vertueux. Aussi, à mon sens, il ne faut pas opposer systématiquement la route et l'écologie. La route peut être plus vertueuse demain. Voyez, aux entrées de Paris, le nombre des personnes seules dans leur automobile ; si l'on donnait la priorité à ceux qui sont plusieurs dans un véhicule, le covoiturage croîtrait certainement beaucoup.

J'ai répondu aux questions portant sur la durée effective de mon mandat en indiquant que je n'ai pas l'intention d'écourter mon mandat à la tête de la région Grand Est, prévu pour prendre fin en 2028. J'ai également mentionné mon dossier prioritaire : garantir que l'agence assure le respect de la parole de l'État en matière de financement d'infrastructures de long terme. Depuis que le Président de la République m'a sollicité pour prendre la présidence de l'Afit France, je reçois de nombreuses demandes de rendez-vous de la part d'élus qui s'inquiètent de la fiabilité des financements et qui, surtout, cherchent à avoir la garantie que les engagements pris par l'ancien ministre Clément Beaune seront tenus. La raison d'être de l'agence, je l'ai dit plusieurs fois, est de garantir le respect des engagements publics. Il y a quelques semaines, la région Sud-Provence-Côte d'Azur s'inquiétait, redoutant que les financements prévus pour la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur dans la dernière convention signée entre elle et l'Afit France ne soient pas tenus. En réalité, les crédits de paiement se calent sur la progression des travaux. Les autorisations d'engagement sont massives, et des conventions s'enchaînent ensuite, année civile après année civile, pour s'assurer que le rythme de financement correspond effectivement à l'avancement des travaux, parfois ralenti par des procédures ou des difficultés techniques.

La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance fait l'objet d'un contentieux qui sera examiné demain ; j'ignore quelle décision sera rendue. Quoiqu'il en soit, considérant les revenus tirés de l'exploitation des concessions d'autoroute, je doute fort que

les concessionnaires s'enfuient en courant. À mon avis, ils souhaitent surtout que leurs concessions soient prolongées. Cela ne m'inquiète donc pas et, au regard des bénéfices des sociétés d'autoroute, il n'est pas illégitime de les imposer à une taxe sur les infrastructures de transport qui n'altère pas la rentabilité de leurs investissements, loin s'en faut.

Je connais bien la ligne POLT, madame Tiegna, car elle dessert la gare de La Souterraine où je m'arrête lors de mes vacances dans la Creuse. Cette ligne et la ligne Paris-Orléans-Clermont sont des lignes d'aménagement du territoire extrêmement importantes. Depuis quinze ans, dans la traversée d'Aubusson, une pancarte clame « Non à la fermeture de la ligne POLT », et cette ligne fonctionne toujours. Des investissements ont été décidés pour la moderniser et pour moderniser le matériel de transport ; le président de la région Nouvelle Aquitaine m'en a parlé il y a peu. Il est normal que les habitants de ces territoires attendent de cette ligne qu'elle soit fiable et offre des conditions de transport acceptables – elles pourraient d'ailleurs être bien supérieures à ce qu'elles sont aujourd'hui sans que l'on bascule pour autant vers une ligne à grande vitesse qui n'a, à mon sens, aucune chance d'aboutir. Sachant qu'existent déjà la ligne Paris-Bordeaux et prochainement Paris-Toulouse d'un côté, la ligne Paris-Lyon de l'autre côté, j'imagine mal que l'on crée une troisième ligne à grande vitesse, d'autant que le financement de toute nouvelle ligne de ce type sollicite fortement les collectivités territoriales. L'exigence est d'améliorer la qualité du service des lignes d'équilibre du territoire. Cette responsabilité incombant très largement à l'État, il faut veiller à ce que les engagements financiers prévus soient respectés.

L'agence se doit de respecter les actes contractuels qu'elle signe ; cela devrait la préserver des derniers arbitrages budgétaires. Peut-être est-il cavalier de ma part de l'affirmer aujourd'hui, puisque ces choses se décideront dans les prochaines semaines, mais je veillerai évidemment à ce que la parole publique soit suivie d'effets. Il peut y avoir de petits décalages dans le temps mais, je vous l'ai dit, ils sont très souvent dus au rythme d'accomplissement des travaux. Pour le reste, j'imagine mal que l'on annonce à la nation que l'on planifie 100 milliards d'euros de travaux sur les infrastructures ferroviaires et qu'à la première difficulté budgétaire venue, on passe un coup de rabot sur des dépenses très attendues et vivement souhaitables pour satisfaire les besoins de nos concitoyens et les exigences de notre trajectoire écologique.

J'en viens à la répartition du financement de ces infrastructures. La lecture des contrats de plan État-région montre que l'État est loin d'être le seul financeur des infrastructures de transport : les régions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) y participent très largement. Il arrive très souvent que plus de 50 % des infrastructures de transport soient financées par les collectivités territoriales, y compris des infrastructures dont le financement incombe normalement à la SNCF ou à l'État. On peut regretter cette situation, mais l'attente des collectivités est telle en matière de transport qu'elles déboursent des sommes importantes alors même que leurs dépenses devraient être limitées au financement du matériel roulant.

Que, depuis un certain temps, des présidents d'exécutifs territoriaux soient appelés à présider l'Afit France n'est pas le fait du hasard. On signifie ainsi que des présidents de métropoles, des présidents d'agglomération, un président de région ont leur mot à dire à ce sujet, en leur qualité de financeurs parfois presque majoritaires des infrastructures de transport. J'ai annoncé que si ma nomination à la présidence de l'Afit France était confirmée, j'abandonnerais mon mandat local ; mais je resterai président de la région Grand Est puisque je n'aurais pas été proposé à ce poste par le Président de la République si je n'étais pas président de région – le parcours des présidents successifs le montre. Exception faite de M. Jean Castex qui avait été élu local mais qui était passé par Matignon, ce sont toujours des présidents

d'exécutifs territoriaux qui ont été nommés à cette fonction, précisément parce que leur point de vue est celui de personnes publiques concernées par la question des infrastructures de transport. C'est un atout.

**Mme Sophie Panonacle (RE).** Étonnamment, l'Afit France finance à hauteur de 5 millions d'euros la lutte contre l'érosion du littoral. Comptez-vous poursuivre cette action ?

**M. Nicolas Ray (LR).** J'aimerais des précisions supplémentaires sur les mandats que vous abandonnez à la mairie d'Épernay et à la communauté d'agglomération.

**M. Matthieu Marchio (RN).** Le projet d'échangeur routier sur la A21 entre les sorties 27 et 28 à hauteur de Somain qui permettrait de désengorger une bretelle d'autoroute existante avait reçu l'accord de principe de M. Clément Beaune, l'ancien ministre des transports, mais il n'a pas été retenu dans le contrat de plan État-région. L'agence peut-elle intervenir hors de ce cadre pour la création de cette nouvelle bretelle d'autoroute ?

**M. Franck Leroy.** La lutte contre l'érosion n'entre pas à proprement parler dans les missions de l'agence, mais elle peut intervenir dans la préservation des infrastructures portuaires et des infrastructures de transport terrestre situées à proximité du littoral en finançant des mesures de protection. C'est donc une intervention marginale, qui perdurera.

Les financements de l'Afit France supposent dans tous les cas un engagement ferme des acteurs locaux, mais ils ne passent pas nécessairement par des contrats de plan État-région. Certains projets peuvent ne pas être retenus dans ces contrats, ce qui peut décevoir, mais un grand nombre d'actions sont néanmoins financées hors de ce cadre par les territoires et par l'État. Vous avez indiqué, monsieur le député Marchio, que la création de la nouvelle bretelle d'autoroute avait reçu « l'accord de principe » de M. Clément Beaune. Encore faut-il qu'il se soit traduit par un écrit et un engagement ferme de l'État. En ce cas, l'Afit France sera très certainement chargée d'appliquer ce financement.

Si ma nomination est confirmée, monsieur le député Ray, je démissionnerai de mon mandat de premier adjoint au maire d'Épernay. À dessein, je n'ai pas mentionné la présidence de l'agglomération car, comme je l'ai indiqué tout à l'heure au sénateur Philippe Tabarot, je dois interroger l'exécutif de cet EPCI, ce que je n'ai pas encore fait en raison des attermoissements de ces derniers mois. Je le ferai très rapidement et je vous communiquerai ma décision dès que l'exécutif se sera réuni. La présidence de cette agglomération m'a été confiée par quarante-sept élus et je dois respecter leur point de vue. Mais, quelle que soit ma décision, elle ne doit pas se faire au détriment de l'agence et je m'engage à être très attentif à son bon fonctionnement et complètement impliqué dans cette mission qui m'honore et dont je sais, je pense l'avoir démontré dans mes réponses à vos questions, en décembre et aujourd'hui, qu'elle justifie ma mobilisation à Paris et sur le territoire. J'arbitrerai donc, mais avant cela j'aimerais avoir le temps d'en parler à mes collègues maires qui ne savent pas que je pourrais le cas échéant démissionner de la fonction qu'ils m'ont confiée. Si une autre solution est trouvée pour la gouvernance locale, j'abandonnerai ce mandat. Tel est l'état de ma réflexion.

**Mme Alexandra Masson (RN).** Vous n'avez pas répondu à ma question portant sur la réouverture du tunnel de Tende. L'enjeu est majeur, on est au point zéro et je veux connaître votre position avant de me prononcer lors du vote sur votre nomination.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Mes chers collègues, on ne peut pas reprocher à une personnalité pressentie à la présidence de l'Afit France son engagement et, en même temps,

partir du principe que, demain, il sera le futur ministre des transports ou d'autre chose. Aujourd'hui, nous auditionnons le futur gestionnaire de l'Afit France. D'autre part, des questions légitimes se posent sur certaines infrastructures de transport ; je vous suggère, chers collègues, de me le transmettre, et je m'en ferai le relais auprès du ministre chargé des transports, que nous inviterons aussi dans notre commission.

**M. Franck Leroy.** Madame Masson, j'ignore quels engagements a pris l'État à propos du tunnel de Tende. Si des accords sont passés avec les collectivités territoriales concernées et que le financement entre dans le champ des engagements financiers de l'Afit France, je veillerai évidemment, comme tout autre président de l'agence le ferait, à ce que ces engagements soient respectés. Je ne peux vous en dire plus parce que je ne connais pas dans le détail les infrastructures de transport de notre pays. J'espère les connaître beaucoup mieux rapidement, mais cela ne tient qu'à vous.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Si votre nomination est confirmée par le vote des parlementaires, vous serez le bienvenu dans cette commission pour faire état de travaux menés par l'Afit France et montrer que l'agence a un président, accompagné d'équipes qui accomplissent un travail remarquable.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Je vous remercie, monsieur Leroy, pour la qualité de vos réponses. Elles ont montré votre connaissance des problématiques liées aux infrastructures et à la mobilité. Étant donné leur technicité, je me félicite que soit portée à la tête de l'Afit France une personnalité qui, au long de ses mandats au sein de diverses collectivités territoriales, a été confrontée à toutes ces questions. Il reste que l'Afit France n'est pas décideur ; son rôle est de sécuriser le financement de la part de l'État dans les projets définis par les collectivités. Ma marotte est connue : préférer les lignes sur lesquelles les trains roulent à 250 kilomètres à l'heure à certains projets de TGV. En ces temps où l'on parle beaucoup de restrictions budgétaires, la question se pose parfois de la pertinence des choix technologiques opérés. Peut-être pourrait-on envisager de faire évoluer les missions de l'Afit France en lui confiant la réalisation de solides évaluations bénéfices-coûts des projets envisagés. Ainsi participerait-elle avec vigilance à l'équilibre des finances publiques.

**M. Franck Leroy.** Effectivement, l'agence ne doit pas être uniquement l'organisme qui traduit les engagements financiers de l'État. Elle doit être aussi, avec le COI et les parlementaires, une cellule de réflexion sur le devenir de nos transports. Nous sommes à la croisée des chemins. L'annonce faite il y a un an par la Première ministre que 100 milliards d'euros seraient alloués au transport ferroviaire est un signal politique fort. Encore doit-on utiliser ces fonds avec pertinence ; les parlementaires, le COI et l'Afit France ont le rôle crucial de développer le transport décarboné. Des choix structurants devront être faits pour chaque type de transport et ces choix ne sont pas encore définitivement actés. Nous attendons beaucoup du travail des parlementaires puisque le législateur fixera le financement des infrastructures de transport pour les dix ou vingt ans à venir : ce choix vous incombera plus qu'à moi, même si vous me faites l'honneur de me confirmer dans ces fonctions. J'y participerai à mon niveau et nous organiserons des rencontres à ce sujet car la question est d'une importance décisive. J'en suis convaincu : s'il n'y a pas d'investissements massifs dans les infrastructures de transport de nos territoires, il n'y aura ni progrès notables en termes d'aménagement du territoire, ni respect de la trajectoire de neutralité carbone.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Je vous remercie. Nous allons maintenant nous prononcer à bulletins secrets sur votre nomination.



(M. Franck Leroy quitte la salle de la commission.)

\*

Après le départ de M. Franck Leroy, il a été procédé au vote sur le projet de nomination, par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant M. Damien Adam et Mme Lisa Belluco.

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

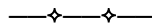
Nombre de votants .....	40
Abstentions, bulletins blancs ou nuls .....	3
Suffrages exprimés .....	37
Pour .....	25
Contre .....	12



La Commission a ensuite examiné, en application de l'article 88 du Règlement, les amendements restant en discussion sur la proposition de loi visant à geler les tarifs des transports publics franciliens pendant les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (n° 2205) (M. Olivier Faure, rapporteur).

La commission a **accepté** les amendements figurant dans le tableau ci-après :

N° Amdt	Place	Auteur	Groupe
53	ap PREMIER	M. VALENCE David	RE
51	ap PREMIER	M. VALENCE David	RE
52	ap 3	M. VALENCE David	RE



### **Informations relatives à la Commission**

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a désigné M. Damien Adam, rapporteur pour avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole (n° 2041).

## **Membres présents ou excusés**

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

Réunion du mercredi 28 février 2024 à 11 heures

*Présents.* - M. Damien Abad, M. Damien Adam, M. Laurent Alexandre, M. José Beaurain, M. Mounir Belhamiti, Mme Lisa Belluco, M. Denis Bernaert, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, Mme Chantal Bouloux, M. Jorys Bovet, M. Guy Bricout, M. Anthony Brosse, M. Stéphane Buchou, M. Aymeric Caron, M. Pierre Cazeneuve, M. Mickaël Cosson, Mme Bérangère Couillard, M. Vincent Descoeur, M. Nicolas Dragon, M. Olivier Falorni, M. Olivier Faure, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, M. Yannick Haury, Mme Florence Lasserre, Mme Patricia Lemoine, M. Gérard Leseul, M. Jean-François Lovisolo, M. Emmanuel Maquet, M. Matthieu Marchio, Mme Alexandra Masson, Mme Lysiane Métayer, Mme Manon Meunier, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Marcellin Nadeau, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Loïc Prud'homme, M. Nicolas Ray, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, Mme Huguette Tiegna, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - M. Gabriel Amard, M. Christophe Barthès, Mme Nathalie Bassire, M. Édouard Bénard, M. Jean-Victor Castor, M. Jérôme Guedj, Mme Chantal Jourdan, Mme Julie Laernoës, M. Pierre Meurin, M. Bruno Millienne, Mme Christelle Petex, Mme Véronique Riotton, M. Pierre Vatin, Mme Anne-Cécile Violland