

# Relevé des échanges

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

– Audition, en visioconférence, de M. Jean-Baptiste Djebbari,  
secrétaire d'État chargé des transports ..... 2

Jeudi 23 avril 2020  
Séance de 15 heures

Relevé des échanges n° 5

**SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020**

**Présidence de  
Mme Barbara Pompili,  
*Présidente***

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'audition, en visioconférence, de M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.

**Mme la Présidente Barbara Pompili.** Nous accueillons avec plaisir M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Cette crise inédite touche tous les secteurs des transports. Presque tous les avions sont cloués au sol et le risque de faillite est élevé, même pour les compagnies les plus solides. Airbus maintient un niveau d'activité de 15 % mais ce fort coup de frein a des incidences sur tout le secteur aéronautique.

La SNCF a fortement réduit ses liaisons sur tous les réseaux mais l'offre demeure bien supérieure à la demande. L'activité des ports est réduite de moitié et la crise antérieure du transport maritime s'est aggravée. Nous avons répondu aux difficultés affectant la chaîne logistique mais le transport routier de marchandises a perdu plus des deux tiers de son activité.

Pour assurer la protection sanitaire au travail, nous avons imposé de nouvelles obligations, dans les autobus par exemple. Outre le chômage partiel, les mesures d'aide aux entreprises s'appliquent également dans le secteur des transports. Certains sous-secteurs ont fait l'objet de mesures particulières, comme le déménagement et le transport sanitaire.

L'offre de transport sera adaptée au retour des usagers professionnels et scolaires mais la sécurité sanitaire restera prioritaire, en lien avec les opérateurs et les collectivités.

La pandémie met en relief la nécessité de poursuivre la trajectoire de décarbonation en nous appuyant sur la loi d'orientation des mobilités (LOM). Il faut aussi en tirer des enseignements sociaux : telle compagnie aérienne prédatrice qui veut relancer le trafic aérien en proposant des billets à un euro n'a pas pris la mesure de notre engagement à remédier aux excès du capitalisme.

Au changement des comportements, il faudra ajouter la transformation industrielle, car taxer un secteur ne suffit pas à le « verdir ». Les ruptures technologiques nécessaires – une ambition européenne – supposent des investissements considérables. Assumons dès lors nos choix de société : les transports sont indispensables pour favoriser les liens humains et professionnels, la connaissance, la paix.

Notre plan d'action passe par une planification des énergies d'avenir, comme l'hydrogène, et par des décisions collectives sans précédent depuis 1945. Dans l'immédiat, nous agissons avec les collectivités pour sauver des petites lignes ferroviaires et favoriser le fret ferroviaire – y compris par le rapprochement de certains acteurs européens.

**Mme Laurianne Rossi.** Quelles sont les mesures prévues dans le deuxième projet de loi de finances rectificative (PLFR) pour aider les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs – notamment Air France et la SNCF – à faire face aux profonds effets de la crise ? Seront-elles assorties de solides contreparties sociales et environnementales pour ne pas freiner la transition écologique ?

Qu'en sera-t-il de la stratégie de déconfinement dans le secteur des transports, y compris scolaires ? Des aides seront-elles accordées aux acteurs du transport public ?

Comment poursuivre notre engagement résolu en faveur des mobilités propres – transports collectifs mais aussi voitures et carburants propres – qui risquent de souffrir des changements de comportement à venir ?

**Mme Valérie Lacroute.** Lors du déconfinement, aurons-nous assez de masques pour encourager les usagers à reprendre les transports en commun au détriment de la voiture ? Qui les fournira ? Les masques fabriqués par les bénévoles seront-ils tolérés ? L'absence de masque sera-t-elle sanctionnée ? D'autres contraintes – la distanciation, par exemple – s'appliqueront-elles ? Qu'en sera-t-il dans les cars scolaires ? Et comment lisser les heures de pointe ?

D'autre part, comment l'État aidera-t-il les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à affronter l'effondrement de leurs recettes ?

**Mme Aude Luquet.** Qu'en est-il des difficultés que rencontrent les transporteurs routiers, principalement sur les routes nationales ? Où en sont les discussions européennes sur la fermeture des frontières ? Quelle aide l'État apportera-t-il à Air France ? Où en est la révision du règlement européen n° 261/2004 sur le remboursement des billets ? Quelle forme prendra le soutien de l'État à la SNCF ? Le calendrier de publication des décrets relatifs à la LOM sera-t-il respecté ? Souhaitez-vous aller plus loin que ce que la loi prévoit concernant le forfait mobilités durables ? L'ambition de la France en faveur des mobilités durables restera-t-elle intacte malgré la chute du cours du pétrole ?

**M. Christophe Bouillon.** Lors du déconfinement, les capacités de transport suffiront-elles à transporter tous les usagers devant se rendre au travail ou à l'école ? Outre le port du masque, êtes-vous favorable à l'instauration de consignes plus strictes – contrôle de la température dans les aéroports par exemple ? Les aides accordées au secteur des transports devront s'accompagner de contreparties pour maintenir la trajectoire carbone.

**Mme Sophie Auconie.** L'amélioration des conditions de travail des chauffeurs et livreurs, en particulier sur les routes nationales, demeure-t-elle une priorité ? Comment l'État entend-il accompagner les transporteurs privés qui accusent une forte baisse d'activité mais ne peuvent bénéficier du fonds de solidarité ?

Combien reste-t-il de ressortissants français confinés malgré eux à l'étranger et peut-on envisager leur rapatriement ? Enfin, qu'en est-il de la situation économique d'Air France et de la SNCF ?

**M. François-Michel Lambert.** France Logistique 2025 n'apparaît pas à l'article 1<sup>er</sup> de la LOM. Comment reprendre la main sur la logistique ?

Comment faire pour que des entreprises comme Air France et Renault, qui vont recevoir 20 milliards d'argent public, respectent les objectifs du plan Climat ? Repenser une fiscalité est urgent quand le prix du baril de pétrole est à 20 dollars. Le PDG d'Air France a annoncé une accélération du plan de restructuration. Quels licenciements cela peut-il entraîner et quelles dessertes risquent de disparaître ?

Enfin, comment gérer l'affluence dans les transports en commun ?

**M. Loïc Prud'homme.** Je ne vous appellerai pas « Monsieur le ministre » car vous ne respectez pas le Parlement auquel vous deviez remettre, en juin 2019, le rapport de M. le préfet François Philizot sur les petites lignes ferroviaires !

Vous imaginez l'enterrement en grande pompe de la SNCF en exigeant qu'elle reporte l'entretien des infrastructures et qu'elle retrouve seule son équilibre financier. On aimerait la même intransigeance quand il s'agit d'aider Air France ou d'arroser de subventions publiques le transport routier. Votre soutien aux transports les plus polluants nous conduit droit dans le mur !

Je crains votre gestion de la sortie de crise : si vous ne savez pas faire, sortez du *cockpit* !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Le rapport de M. le préfet François Philizot a été rendu public, mais pas vraiment transmis au Parlement.

**M. Gabriel Serville.** Air France abuse de son monopole pour augmenter le coût du fret aérien, y compris pour le matériel médical. Quelles mesures prendrez-vous pour que nos populations ultramarines, qui n'ont d'autre choix que de se rendre dans l'hexagone pour raisons sanitaires, professionnelles ou scolaires, ne soient plus victimes de situations dont elles ne sont pas responsables ? *Quid* de certaines compagnies aériennes qui ne remboursent pas les billets d'avion ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Des contrats entre l'État et deux régions ont été signés, pour un montant total de près d'un milliard d'euros, afin de sauver mille kilomètres de petites lignes ferroviaires, et d'autres régions sont prêtes à contractualiser avec l'État. J'ai demandé à M. le préfet François Philizot de proposer un plan d'action qui permettra une économie de 30 à 40 % sur les voies et les matériels roulants.

Nous n'enterrons pas la SNCF puisque c'est ce Gouvernement qui a repris 35 milliards d'euros de dette, qui a inscrit dans la loi 3,6 milliards d'euros de travaux de régénération par an pendant dix ans, qui envisage un plan de relance massive du fret. Je n'ai jamais dit que le Gouvernement voulait se désengager, mais qu'il fallait « rephaser » les travaux et la trajectoire financière de la SNCF.

Je salue les efforts des compagnies aériennes, dont Air France, qui ont rapatrié plus de 166 000 ressortissants français de plus de 140 pays. Les prix pratiqués par Air France pour l'affrètement des avions, négociés par le Gouvernement très en amont, sont trois fois inférieurs à ceux du marché.

J'ai annoncé aux fédérations de transporteurs routiers 380 millions d'euros de mesures de trésorerie : accélération du remboursement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), lissage de la perception de la taxe à l'essieu, accélération de la mission visant à créer une carte d'achat pour bénéficier des taux réduits de TICPE à la pompe. Nous avons commencé à travailler sur un contrat de transition énergétique pour graver dans le marbre l'engagement du secteur et lui apporter une stabilité fiscale pour faire face à des transitions industrielles considérables. Évitions de reproduire ce qui s'est passé avec le GPL après la crise de 2010.

Dans la perspective du déconfinement, nous travaillons en lien avec les services de M. Jean-Michel Blanquer pour organiser, avec les élus, les transports scolaires qui sont utilisés chaque jour par plus de 4 millions d'élèves.

Nous devons accompagner le plan de transport à la reprise de certaines activités – puisque toutes les activités ne redémarreront pas le 11 mai – avec des mesures sanitaires à la hauteur de l'enjeu : port du masque, amélioration drastique des procédures de nettoyage et de désinfection, organisation du travail des opérateurs, organisation des flux de transport dans les gares, aéroports et stations de métro.

Nous analysons des hypothèses structurantes de recours au télétravail et de lissage des heures de pointe, 5 millions de personnes se déplaçant chaque jour en Île-de-France. Je salue le travail mené par la préfecture de police, la région et la mairie de Paris pour sécuriser les trajets à vélo.

Nous avons trouvé un accord avec l'ACOSS sur l'acompte, pour le mois d'avril, du versement transport et nous aurons lundi une réunion avec les élus. Il faudra voir si des compensations peuvent être envisagées.

Les pertes financières sont importantes avec un trafic ferroviaire à 15 % de la normale. Le fret ferroviaire se maintient plutôt bien, entre 65 et 70 %. Il faudra recalculer la trajectoire financière et « rephaser » les travaux, sans renier notre ambition.

La révision du règlement européen mentionné par Mme Aude Luquet fait l'objet de discussions entre les États membres et la Commission européenne. Comme le prévoit le droit national, les agences de voyage ont émis des avoirs sur les billets d'avion qu'avaient achetés les passagers. Nous sommes en discussion avec la Commission pour que l'on puisse accéder à ces avoirs jusqu'à la fin 2021, afin de donner de la visibilité aux compagnies et de conforter le cadre pour les passagers. Le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne du 29 avril clarifiera les choses et je pourrai revenir devant vous.

Les mesures prises par le Gouvernement pour soutenir les salariés d'Air France-KLM, dont 90 % sont au chômage partiel, sont conditionnées à la capacité de ce groupe à conduire sa transition industrielle à vocation environnementale et à la satisfaction de la continuité territoriale outre-mer. Sa transition écologique et celle du reste du secteur aérien sont très largement engagées. Nous avons lancé à Toulouse la filière des biocarburants afin de disposer d'avions dont le bilan carbone est nul. Les procédures de contrôle aérien permettront des routes plus directes et l'approche en descente continue réduira la consommation et les nuisances sonores.

La réglementation internationale CORSIA prévoit de compenser l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> des compagnies aériennes à compter de 2020 et de les diviser par deux à l'horizon 2050. Les aides sont conditionnées à ces performances économiques, sociales et environnementales.

**Mme Stéphanie Kerbarh.** Les métiers de la filière portuaire, pilier du transport, sont-ils considérés comme stratégiques ? Une diminution des redevances pour occupation temporaire du domaine public maritime portuaire redonnerait de la compétitivité aux ports français.

**M. Gérard Menuel.** Les salariés des autocaristes craignent d'être contaminés en soufflant dans les éthylotests antidémarrage et risquent d'exercer leur droit de retrait. Peut-on lever cette obligation pendant la pandémie ?

**Mme Florence Lasserre.** Des difficultés logistiques demeurent dans le secteur du transport routier de marchandises, dont les coûts ont fortement augmenté. En contrepartie de l'aide de 390 millions d'euros destinée à soulager la trésorerie des entreprises, les transporteurs se sont-ils engagés à baisser le coût des retours à vide après les livraisons de produits alimentaires ?

**Mme Zivka Park.** Le report de l'enquête publique sur le projet du terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est-il à l'ordre du jour ?

**M. Guy Bricout.** En cas d'obligation de port du masque dans les transports publics, où les usagers pourront-ils s'en procurer ? Le personnel sera-t-il en nombre suffisant pour les tâches d'entretien dans les transports en commun ? Quelles lignes aériennes seront rouvertes lors du déconfinement ? Qu'en est-il du sentiment d'insécurité ressenti ces dernières semaines dans les transports en commun du fait de la baisse de fréquentation ?

**M. Yannick Haury.** Des aides sont-elles prévues pour les entreprises de transport scolaire, à l'arrêt depuis la fermeture des écoles ? Après le 11 mai, comment faire respecter la

distanciation sociale dans les cars scolaires ? Faudra-t-il les désinfecter après chaque service ? Les élèves devront-ils porter un masque ? Qui les fournira ? Faudra-t-il refuser un élève sans protection ?

**M. David Lorion.** Outre-mer, 80 % des liaisons aériennes ont été supprimées et le coût du fret a triplé. Peut-on augmenter le nombre de rotations du cargo d'Air France et imposer des prix bas pour le fret ?

**M. Paul-André Colombani.** La Corse n'a plus de liaisons directes avec Paris depuis la fermeture d'Orly : avez-vous une idée de la date de sa réouverture ? Air Corsica a fait le choix économique de ne plus remplir ses avions afin de respecter la distanciation sociale, contrairement à Air France, dont le taux de remplissage trop élevé fait polémique. Comptez-vous définir des normes sanitaires pour toutes les compagnies ? Les passagers disposeront-ils de masques et de gel hydroalcoolique ?

**M. Jean-Luc Fugit.** Le transport routier recourant aux énergies fossiles étant responsable des deux tiers des émissions d'oxyde d'azote, la concentration a diminué de 30 à 70 % depuis le début du confinement. Comment s'assurer que les difficultés actuelles du secteur automobile ne remettront pas en cause l'engagement de verdissement de la flotte pris dans la LOM ?

**M. Damien Adam.** À combien de milliards d'euros de pertes faut-il s'attendre pour le groupe SNCF en 2020 ? Quelles sont les possibilités de soutien par l'État ? Comment l'endettement de l'entreprise sera-t-il géré ?

Comment accélérer l'électrification du parc automobile, développer le réseau de bornes de recharge et le droit à la prise en copropriété ?

**M. Martial Saddier.** Le transport par câble ne doit pas être oublié du plan de déconfinement : des mesures barrières seront-elles définies avec les exploitants de remontées mécaniques ?

**M. Stéphane Demilly.** L'État honorera-t-il ses engagements en faveur du canal Seine-Nord Europe et du barreau Roissy-Picardie ?

**M. Jean-Marc Zulesi.** Comment faire du ferroviaire le secteur gagnant de la sortie de crise, dans les domaines de l'industrie comme de l'innovation numérique ? Que pensez-vous de la gratuité des transports pour les soignants ?

**M. Hubert Wulfranc.** Quelles mesures sont prises pour garantir le respect des règles sanitaires et de la distanciation dans le transport aérien ? Ne faudrait-il pas engager plus d'avions et prendre des mesures supplémentaires, comme le contrôle de la température à la descente ? Le Covid-19 sera-t-il reconnu comme maladie professionnelle pour les salariés de l'aérien ? La vente d'Aéroports de Paris (ADP) étant suspendue, rouvrirez-vous le débat sur son maintien dans le secteur public ?

**Mme Laurence Maillart-Méhaigrier.** Comment le Gouvernement s'assurera-t-il que les entreprises qui bénéficieront d'aides de l'État intégreront des objectifs de responsabilité sociale des entreprises (RSE) dans leur stratégie ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Les aires de services sur le réseau routier national sont très largement ouvertes : 95 % sur les routes gérées par l'État, ainsi que 88 % des sanitaires, 95 % des douches, 82 % des restaurants et 99 % des pompes à essence, toutes ces informations étant disponibles sur le site de Bison Futé.

La grève de décembre 2019 a durablement affecté le bilan économique des ports. À l'issue de la crise, nous aurons à revoir avec chacun d'eux l'ensemble des éléments financiers et à voir quelles mesures pourront être prises. Nous travaillons à l'amélioration des infrastructures de fret ferroviaire, à leur insertion dans les sites portuaires – un rattrapage est nécessaire par rapport à d'autres ports européens – et à la logistique.

Concernant les éthylo-tests, la doctrine sera arrêtée dans les prochains jours.

Les nombreuses inconnues pesant sur la reprise du trafic aérien nous amèneront à actualiser les besoins des aéroports et peut-être à repenser l'opportunité et le calendrier du projet du terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Nous avons travaillé très en amont avec la SNCF et la RATP pour assurer la protection sanitaire de leur personnel. Des masques ont été distribués aux agents travaillant dans la promiscuité ou au contact du public.

Nous préparons la régulation applicable à compter du 11 mai dans le transport ferroviaire, avec la neutralisation de sièges et le blocage du niveau des réservations – méthode déjà utilisée avant l'annonce du confinement pour éviter la surréservation. Nous faisons ce même travail avec les collectivités compétentes pour le transport scolaire.

La Corse est reliée au continent via les plateformes de Nice et de Marseille. Le taux de remplissage des avions est de 35 à 40 %, ce qui permet de maintenir la distanciation. Seuls quelques avions ont connu un taux de remplissage élevé et j'ai demandé à Air France de prendre les mesures nécessaires. L'environnement sanitaire des avions est toutefois particulier car l'air est filtré toutes les trois minutes avec des filtres en usage dans les blocs opératoires.

Les mesures que nous imposerons dans les aéroports – prise de température, marquage au sol, neutralisation de sièges dans les salles d'attente – sont encore à l'étude. La réussite du déconfinement reposera sur une harmonisation internationale.

Les avancées votées dans la LOM sont considérables et nous voulons accélérer la publication de ses décrets d'application, notamment pour le forfait mobilités durables.

Nous ne pourrons faire le bilan financier de la crise pour la SNCF que lorsque le trafic reprendra, mais il se chiffrera en milliards d'euros de pertes. Notre ambition pour le ferroviaire, en plus de la reprise de la dette, porte sur des investissements en régénération et sur le plan « petites lignes ferroviaires ».

Nous avons déployé 24 000 bornes électriques sur les 100 000 prévues en 2022. Nous pouvons encore progresser, notamment en habitat collectif.

Le transport par câble sera bien compris dans le plan de déconfinement.

L'État tiendra ses promesses financières concernant le canal Seine-Nord Europe. Le financement du barreau Roissy-Picardie est intégré dans la LOM et les travaux de régulation à la gare du Nord ont déjà commencé.

Le secteur des transports a fait preuve de solidarité, avec les TGV sanitaires, l'extraordinaire mobilisation des taxis pour ramener les soignants chez eux de façon sécurisée et la mise à disposition par la RATP de vingt lignes de bus dédiées. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont annoncé le remboursement des frais de péage pour les soignants. Je tenais à les remercier pour ce bel élan national.

Il est temps de sortir des intentions et de dire comment nous envisageons la transition énergétique : outre une nécessaire planification, les actions en faveur d'un avenir décarboné des transports doivent être amplifiées avec nos partenaires européens qui, sous la saine pression de leur opinion publique, ont l'obligation d'agir. Cette transition a une

dimension industrielle : il faut pleinement mettre à contribution l'industrie et lui donner les capacités de ce développement.

Le secteur aérien compte pour 2 % des émissions de gaz à effet de serre. Le groupe Air France-KLM a l'ambition de renouveler rapidement sa flotte. Les gains de consommation et de pollution entre deux générations d'avions sont de l'ordre de 35 à 40 % : peu d'industries savent réaliser de tels gains en quinze à vingt ans. Des progrès restent à accomplir dans la réduction des nuisances sonores et la consommation de carburant.

**Mme Véronique Riotton.** Vous avez évoqué la conditionnalité du soutien de l'État aux entreprises. Nous souhaitons bien évidemment que la transition écologique ne soit pas oubliée dans les réflexions.

Qu'en est-il du report des travaux ferroviaires en Auvergne-Rhône-Alpes du fait des pertes subies par la SNCF durant les grèves et le confinement ? Comment le rail sera-t-il intégré aux réflexions sur la mobilité durable ?

**M. Jean-Luc Poudroux.** À la Réunion, les entreprises de transport routier réunionnaises se voient appliquer des normes inadaptées. Que proposez-vous ?

Pour la troisième fois, le Conseil d'État s'est opposé à l'exploitation de la carrière de Bois-Blanc à Saint-Leu, censée alimenter le chantier de la Nouvelle route du littoral. Depuis votre visite, la proposition que je vous ai faite a-t-elle prospéré ?

**M. Patrick Loiseau.** Comment votre ministère s'assure-t-il que le transport de matières nucléaires répond à toutes les règles de sûreté et de sécurité ? Qu'en est-il des opérations internationales de transport, notamment pour les matières à recycler à La Hague ? Comment sont déployés les moyens humains pour assurer la continuité du service ?

**M. Vincent Thiébaud.** L'État français se coordonne-t-il avec ses voisins pour harmoniser les règles dans les zones transfrontalières ? Nombre de travailleurs alsaciens se plaignent d'être verbalisés en Allemagne.

**Mme Frédérique Tuffnell.** Le Mouvement des entreprises de France (MEDEF) réclame un moratoire sur les efforts environnementaux. Allez-vous céder à ses pressions ou inciter les entreprises à mettre au point un plan vélo ambitieux, dans le prolongement du forfait mobilités durables institué par la LOM ? Alliant respect de la distanciation, activité physique et moindre pollution, ce mode de transport présente nombre d'atouts pour le déconfinement.

**M. Michel Delpon.** Les opérateurs de transport public vont souffrir d'une baisse de leurs recettes et des ressources fiscales des collectivités. La Commission européenne ne devrait-elle pas créer un fonds de soutien ?

Qu'en est-il de la publication de l'ordonnance relative à l'hydrogène ?

**Mme Carole Bureau-Bonnard.** Les entreprises de transport fluvial, TPE et PME pour l'essentiel, vont-elles bénéficier de mesures fiscales exceptionnelles ? Envisagez-vous des annulations plutôt que des reports de charges, particulièrement pour la filière touristique, ainsi qu'une exonération des loyers des établissements publics ? Verserez-vous des subventions, notamment pour le transport sur petite distance ?

**Mme Delphine Bagarry.** Un lien entre pollution de l'air et gravité de l'état des personnes atteintes du Covid-19 semble établi. Quel impact a le maintien des navires à quai ?

**M. Jacques Krabal.** Comment se fera la montée en puissance des liaisons ferroviaires après le déconfinement ? Je pense particulièrement aux lignes reliant Paris à Château-Thierry, La Ferté-Milon et Laon.



Aux impacts de la crise s'ajoute pour le transport routier une pénurie de 40 000 chauffeurs : la crainte est grande de voir affluer des chauffeurs étrangers. Comptez-vous revaloriser cette profession ?

Compte tenu du désengagement de la Banque des territoires, l'État nous accompagnera-t-il dans les travaux sur l'échangeur de Fère-en-Tardenois ?

**M. Gabriel Serville.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous dirai froidement ma colère. Il m'importe peu que le prix du fret d'Air France soit trois fois inférieur au prix du marché car, pour les liaisons entre Paris et les outre-mer, cette société est assujettie à une mission de service public. Que ces prix aient été négociés en amont par les services de l'État relève d'un véritable scandale, car ils ont été triplés, y compris pour le matériel médical ! Je doute donc de la capacité du Gouvernement à faire en sorte que l'après soit différent de l'avant.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Une question de Mme Sophie Panonacle, empêchée.

Les textes fixent à six mois maximum le temps d'embarquement des marins mais dans la réalité, il varie entre un et trois mois. Pour rassurer ces personnels, ne serait-il pas souhaitable d'instaurer un plafond intermédiaire de trois mois avec des minimas pour les compensations financières en cas de dépassement ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Les relèves d'équipage ont été rendues difficiles par les obstacles aux déplacements imposés par les États. Réduire le temps d'embarquement ajouterait des contraintes aux armements. Il est possible par accord collectif de fixer une durée inférieure à six mois.

J'enverrai à M. Gabriel Serville une réponse détaillée sur les coûts et les prix des compagnies aériennes. Rappelons que les besoins sont définis par les préfets et que nous nous assurons que le fret aérien circule sur l'ensemble du territoire français.

Un protocole signé il y a quelques semaines permet au préfet de La Réunion de poursuivre de manière diligente les procédures relatives à l'ouverture des carrières. Un consensus sur l'approvisionnement en roches locales permet aux transporteurs de poursuivre leur activité.

Il n'est pas question d'annuler les investissements ferroviaires ; le principe de réalité nous impose simplement de revoir les calendriers.

Pour le transport des matières nucléaires, j'adresserai à M. Patrick Loiseau des précisions par écrit.

La réussite du déconfinement passera bien sûr par l'harmonisation des mesures transfrontalières et la coordination des calendriers. La fermeture asymétrique des frontières ayant entraîné des congestions, nous avons instauré avec nos voisins des *green lanes* (voies prioritaires) pour fluidifier le transport de marchandises.

Nous tenons l'occasion de favoriser l'augmentation de la part modale du vélo, déjà en hausse à la suite des grèves de décembre. Nous sommes notamment en discussion avec la région d'Île-de-France et la mairie de Paris pour créer des pistes cyclables provisoires et les sécuriser.

S'agissant de l'hydrogène, je remercie M. Michel Delpon de son travail précieux, source d'inspiration pour mon ministère.

Nous avons pris des mesures générales en faveur des entreprises du transport fluvial, avec lesquelles nous faisons un point bihebdomadaire. Voies navigables de France

(VNF) a rendu gratuit l'usage de la voie d'eau et le Port de Paris a suspendu le prélèvement des redevances domaniales de mi-mars à fin juin. Nous ferons un bilan plus précis dans les prochaines semaines et prendrons éventuellement des mesures spécifiques.

Pour le maintien des navires à quai, je n'ai pas de réponse précise. Les mesures prises pour les « escales zéro fumée », l'électrification des navires à quai et la filtration à bord devraient concourir à diminuer la pollution et accroître la protection des marins.

Nous avons bien en tête l'importance de l'attractivité des métiers du transport routier. Les mesures que j'ai annoncées, notamment le soutien à la trésorerie des entreprises et le contrat de transition énergétique, traduisent la volonté du Gouvernement d'accompagner ce secteur qui a contribué largement au maintien de la chaîne logistique.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Avez-vous des précisions quant à la fourniture de masques aux élèves empruntant des transports scolaires ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Nous poserons une doctrine sanitaire générale, encore à l'étude, et veillerons à ce qu'elle soit adaptée aux besoins des territoires, les transports scolaires relevant des collectivités locales.

