

Les Livres blancs de la mobilité durable

Tome III

Mobilité 2012 / 2017 : plate-forme présidentielle

*Pour une remise
à plat des politiques publiques*



La série des Livres blancs de la mobilité durable de TDIE

- **Tome 1** : *La route des générations futures - « on the road again »*
- **Tome 2** : *La France et le transport de marchandises – six enjeux stratégiques (en partenariat avec le CNISF)*
- **Tome 3** : *Plate-forme présidentielle de la mobilité 2012 - 2017*
- **Tome 4...**

Remerciements particuliers...

A nos adhérents et aux membres du Conseil scientifique qui ont, nombreux, contribué à ces pages, au délégué général et à l'équipe de TDIE qui ont assuré la conception et la rédaction.

A Olivier Paul Dubois-Taine, IGPC honoraire, membre du Conseil scientifique de TDIE, pour sa contribution particulière.

Les Livres Blancs de la mobilité durable

Tome 3 : PLATE-FORME PRESIDENTIELLE DE LA MOBILITE 2012 / 2017

4 Editorial des présidents

6 Les propositions de TDIE adressées aux candidats

12 Préambule

- 13 Trois facteurs marquants de l'économie et de la société
- 16 Conséquences sur l'évolution du transport dans les 10 à 20 prochaines années
- 17 La politique de transport au service de trois enjeux fondamentaux

19 Chapitre 1. Le devenir des territoires : compétitivité et équité

- 20 Faciliter les échanges économiques mondiaux et européens
- 22 Renforcer la compétitivité des métropoles françaises à l'échelle européenne
- 24 Améliorer l'accessibilité des territoires à l'écart

27 Chapitre 2. Services de mobilité pour tous et ressources durables

- 28 Assurer des services de mobilité pour tous
- 30 Développer des véhicules plus propres
- 32 Revoir le partage du financement de la mobilité urbaine

34 Chapitre 3. Un patrimoine à entretenir et valoriser

- 36 Entretien, moderniser et interconnecter les réseaux
- 38 Coordonner les acteurs du transport
- 40 Maîtriser les coûts et les ressources financières

43 Annexe

Editeur: TDIE. Réalisation: EMH, 81 rue de Paris 92100 Boulogne-Billancourt. Tél : 01 46 05 08 60
Courriel : emhditions@orange.fr. Conception graphique : J.P. Goussault.
Dessins (couverture et intérieur): François Kenesi.

Éditorial des co-présidents

Nous portons, dans un esprit d'ouverture, un ensemble d'analyses, de questionnements et de propositions que nous pensons utiles pour le prochain quinquennat.

Cette plate-forme s'insère dans le troisième Livre Blanc de la mobilité durable. Une série d'ouvrages que nous éditons désormais.

De quelles infrastructures et services de transport notre pays doit-il se doter pour relever les défis économiques et environnementaux qui se font si pressants? Comment assurer à tous et partout ce droit à la mobilité que personne ne conteste aujourd'hui? Quels choix, qu'elles priorités retenir quand les ressources de L'Etat et des collectivités territoriales se font plus rares?

Voilà les questions que chacun se pose et auxquelles doivent répondre ceux qui aspirent à diriger notre pays.

Pour éclairer ces décisions, oh combien difficiles, nous avons fait le choix d'organiser ce Livre Blanc autour de trois enjeux de société que les politiques de mobilité peuvent contribuer à relever dans les cinq années à venir :

- Le devenir des territoires, compétitivité et équité territoriales.
- Des services de mobilité pour tous avec des ressources durables.
- Les infrastructures de transport, un patrimoine à valoriser.

Nous vous remercions, au-nom de toute l'équipe de TDIE, et en notre nom personnel, d'avoir ouvert cette «plate-forme présidentielle de la mobilité 2012-2017», et nous vous proposons de poursuivre sa lecture.

D'ores et déjà, nous vous donnons rendez-vous à Paris, mardi 6 mars prochain, avec nos partenaires, pour écouter et questionner les candidats.

Nous formons le vœu que ce grand débat démocratique qu'est la campagne pour l'élection présidentielle fasse la place qui lui revient à la mobilité et qu'en émerge une politique de transports moderne et efficace qui renforce la compétitivité et la cohésion de notre pays.

En 2012, vous pouvez compter sur notre engagement et celui de TDIE au service d'une mobilité durable et ambitieuse.



Philippe DURON
Député
du Calvados

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Duron'.



Louis NEGRE
Sénateur
des Alpes-Maritimes

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Negre'.



Les propositions de TDIE adr

LE DEVENIR DES TERRITOIRES : COMPETITIVITE ET EQUITE

1. Faciliter les échanges économiques mondiaux et européens

- **Une loi de programmation portuaire** portant sur les principaux investissements indispensables à la compétitivité de nos grands ports maritimes et l'aménagement de leurs débouchés terrestres ;
- **des engagements précis** sur l'allégement des procédures administratives portuaires, une gouvernance optimisée et en réseau des ports intérieurs ;
- **une programmation pluriannuelle** précise et renforcée de l'engagement national fret, avec des objectifs affirmés et un financement acquis et dédié, pour garantir la croissance du trafic terrestre intra-européen sur les axes Nord-Sud massifiés (sillon lorrain, contournements de Dijon, Bourg et Lyon...), Est-Ouest (Paris-Mantes, Mulhouse-Dijon, Nantes-Lyon...) et sur les traversées alpines et pyrénéennes ;
- **un raccourcissement systématique** des délais d'accès des professionnels aux sillons fret (12 mois maximum), une garantie d'équité de traitement en cas de perturbation du trafic, un service minimum ;
- **la réalisation de Seine-Nord**, qui devra être concomitante au financement des débouchés terrestres du port du Havre, pour limiter l'effet de la concurrence des ports d'Anvers et de Rotterdam ;
- **l'accélération de la création d'une plate-forme trimodale** d'ambition européenne dans l'ouest parisien, réactualiser le schéma national des plates-formes multimodales.

2. Renforcer la compétitivité des métropoles françaises à l'échelle européenne

- **Le développement d'un maillage de services ferroviaires** inter-villes rapides et fréquents utilisant en bonne part le réseau existant, porté à un niveau de performance suffisant (160-200 km/heure) ;

essées aux candidats

- **l'achèvement des contournements routiers** encore manquants nécessaires au partage des flux et à la décongestion, en utilisant selon les circonstances une maîtrise d'ouvrage publique ou des formes de partenariat public-privé (axe A31/A30, A104...); concomitamment, le traitement des nœuds de congestion urbains et suburbains par des mesures ciblées de capacité et d'exploitation (systèmes d'information dynamiques) ;

L'ÉTAT
DOIT JOUER
SON RÔLE!



- la création dans les futures programmations d'investissements d'une **priorité à la desserte collective, urbaine, ou interrégionale des principales plates-formes aéroportuaires** ;
- **la conception d'une nouvelle politique nationale de la grande vitesse ferroviaire** supposant l'achèvement des « coups partis » puis, en fonction de la disponibilité des financements pour les investissements et l'exploitation, d'autres projets favorables au report modal, à la cohérence du réseau et à l'aménagement des territoires ;
- l'ouverture du marché aux lignes d'autocars régionales et interrégionales, conventionnées ou non.

3. Améliorer l'accessibilité des territoires à l'écart

- **Un programme pluriannuel national exhaustif de modernisation des axes routiers nationaux** visant à améliorer la sécurité et achever les chantiers, souvent très anciens, indispensables au développement des territoires enclavés, en recourant à des modes de financement innovants (concessions...);
- **la pérennisation de la qualité d'autorité organisatrice des transports nationale de l'État** pour l'ensemble des services ferroviaires d'équilibre territorial, à grande vitesse ou non, desservant des territoires à l'écart.

SERVICES DE MOBILITE POUR TOUS ET RESSOURCES DURABLES

4. Assurer des services de mobilité pour tous

- La reconnaissance aux AOT existantes, aux agglomérations et communautés de communes de la qualité d'**AOT de la mobilité et de l'urbain**, avec plénitude de compétence en matière d'infrastructures et de services routiers, de stationnement, de connexions inter-modales, de logistique urbaine, etc. ;
- **L'incitation par la loi au regroupement des AOT existantes** avec comme compétence obligatoire la coordination territoriale de l'information dynamique, de la billettique et de la tarification ;
- **la pérennisation du soutien de l'Etat aux investissements de transports en site propre** adaptés aux différentes configurations urbaines : tramways, bus à haut niveau de service, services de voitures partagées... et le lancement dès 2013 d'un 3^{ème} appel à projet ;
- **L'incitation des entreprises à mieux gérer leur mobilité** en généralisant les démarches de plans de déplacements d'entreprise et en les étendant à tous les leviers d'action facilitant la mobilité et les économies de déplacement.

5. Développer des véhicules plus propres

- **Le développement de l'ensemble des motorisations innovantes**, au profit d'une offre de véhicules adaptée aux différents usages : moteurs thermiques à rendement amélioré, hybridation, tout électrique pour le milieu urbain, hydrogène... ;
- **la nécessité pour l'Etat**, compte tenu des enjeux économiques, d'adopter une solution claire, concertée et pérenne sur les poids lourds à forte capacité de chargement.

6. Revoir le partage du financement de la mobilité urbaine

- **L'incitation par la loi des AOT à publier le montant de la part payée par l'utilisateur** sur les titres de transport et les factures, modernisation des règles tarifaires en recourant aux nouvelles technologies de billettique ;

- **la dotation aux collectivités territoriales d'instruments innovants de tarification des déplacements** : contrôle-sanction du stationnement payant, péage urbain, mais aussi modulations des bases du foncier bâti... ;
- **la refonte du versement transports (VT)** afin de généraliser son assiette territoriale et de moderniser et stabiliser les taux applicables en fonction des caractéristiques des territoires, réforme d'ensemble de la fiscalité liée au transport ;
- **la recherche de contributions supplémentaires des usagers du transport à longue distance**, avec notamment les possibilités d'élargissement de la TKPL (taxe kilométrique poids lourds) ;
- **le renforcement de la transparence des coûts** d'investissement et des coûts d'usage des infrastructures nouvelles.

UN PATRIMOINE A ENTREtenir ET VALORISER

7. Entretien, moderniser et interconnecter les réseaux

- **la réalisation d'un audit du réseau routier national**, avec le concours d'une expertise indépendante ;
- **la systématisation des contrats pluriannuels** pour la modernisation patrimoniale, pour tous les réseaux nationaux, entre financeurs (AFITF) et gestionnaires de réseaux, avec des objectifs en termes de performances, de sécurité, de préservation de l'environnement, d'intermodalité et de recours aux nouvelles technologies de communication ;
- **l'encouragement de l'innovation en matière de travaux publics** en faisant évoluer les marchés classiques d'entretien en contrats de performance et de service ;
- **la mise en oeuvre d'un programme national décennal de résorption des points noirs environnementaux** (bruit, insécurité, congestions locales) ;
- **la définition d'une norme de haute qualité environnementale** applicable progressivement aux infrastructures faisant l'objet de plans de régénération ; la diffusion des bonnes pratiques en matière de diagnostic, d'inventaire, de gestion patrimoniale et d'évaluation des services auprès des gestionnaires locaux.

8. Coordonner les acteurs du transport

- **La simplification et la rationalisation du système ferroviaire** en France, au service d'un projet préalable et urgent d'amélioration de l'efficacité et de la qualité de service ; des expérimentations de l'ouverture à la concurrence de lignes TER et TET⁽¹⁾, l'intervention forte de l'Etat pour éviter l'obsolescence du matériel actuel ;
- **l'autonomisation réelle du fret ferroviaire SNCF**, la libération effective des freins au développement du fret ferroviaire de proximité ;
- **l'incitation forte à de meilleures coordinations des acteurs** pour aboutir effectivement à la rénovation des gares ferroviaires et routières ;
- **le développement d'une gestion non discriminatoire des facilités ferroviaires essentielles** pour le fret (notamment les chantiers de transport combiné) et pour les voyageurs (services en gare) ;
- **la mise en place à l'échelle de chaque région** d'une structure de coordination des collectivités publiques pour constituer et gérer un système global d'information multiservices et multi-réseaux ;
- **la garantie au niveau national de la cohérence d'ensemble** de ces centrales par la normalisation (française et européenne) des protocoles de transmission d'information ; donner à cet effet des moyens suffisants à l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB) ;
- **l'action de façon urgente et déterminée en faveur de la compétitivité du pavillon routier français**, la transposition sans délais de la directive européenne sur le temps de travail des conducteurs.

9. Maîtriser les coûts et les ressources financières

- **L'élaboration d'un contrat pluriannuel d'objectifs et de moyens** entre l'Etat et l'AFITF portant sur la programmation quinquennale des grands investissements prévus par le SNIT, et garantissant à celle-ci un financement sur 5 ans ;
- **rendre plus compétitif l'entretien courant du réseau ferroviaire**, actuellement monopole de la SNCF et très peu concurrentiel ;
- **l'unification des normes techniques** applicables aux équipements ferroviaires, afin de limiter les coûts de maintenance et de renouvellement ;

- **la mise en place d'un nouveau mode de gestion de la dette ferroviaire**, afin de faciliter la mise en œuvre des objectifs et interventions de chacun des acteurs (SNCF, RFF, ARAF⁽²⁾, tutelles de l'Etat...);
- **la systématisation de l'application du principe « le transport aux transports »**, applicable aux dividendes revenant à l'Etat des entreprises du secteur de la mobilité (Renault, ADP...);
- **la garantie de l'affectation possible de l'épargne** des ménages au financement des travaux d'infrastructures;
- **la recherche de nouvelles formules d'investissement** sur le très long terme, qui ne fragilisent pas la situation d'endettement de l'Etat et ne pénalisent pas les générations futures.

(1) Trains d'équilibre du territoire.

(2) Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Sur chacune de ces propositions, quelle est votre analyse et quelles actions concrètes vous engagez-vous à conduire sur la période 2012 – 2017?

En guise de préambule : contexte et enjeux



Les grands thèmes d'action développés par TDIE dans le Livre blanc 2007-2012 sont toujours d'actualité : le financement des infrastructures, l'ambition portuaire, la concertation sur les projets, la place de l'environnement, l'équité territoriale. Ils ont connu des avancées significatives, et des pannes spectaculaires, au cours des cinq dernières années.

Parallèlement, cette période 2007-2012 a été confrontée à

des bouleversements dans les économies et dans la société, en France et en Europe, qui

conduisent à remettre à plat et hiérarchiser autrement les priorités du secteur des transports pour la prochaine période quinquennale (apport au développement des territoires, coût kilométrique...).

C'est particulièrement le cas de la crise de la dette, qui frappe les économies mondiales et entraîne une « disette financière » sans précédent.

Trois bouleversements de l'économie et de la société

Le renchérissement annoncé du coût de l'énergie et les objectifs de limitation des gaz à effet de serre vont infléchir, sur le long terme, l'organisation des chaînes de production-distribution et les choix de consommation des ménages.

Le Grenelle de l'environnement et la loi de programmation du 3 août 2009 ont placé la lutte contre le changement climatique au premier rang des priorités nationales (avec pour cible la division par quatre de nos émissions de CO₂ en 2050), en reprenant l'objectif de la Communauté européenne de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici à 2020. Dans le domaine des

Les principales avancées des cinq dernières années

Nous notons la mise en service et/ou lancement de plusieurs grandes infrastructures nouvelles, tant ferroviaires (GVF) que routières et portuaires, ainsi qu'une prise de conscience progressive mais significative des enjeux liés à l'entretien du patrimoine.

L'AFITF a été pérennisée, sans que ses ressources ne soient mieux assises, ni sa gouvernance confortée. Un progrès est en cours en ce qui concerne les compétences qui lui seront reconnues. Un contrat d'objectif pluriannuel Etat/AFITF reste plus que jamais d'actualité.

Le processus législatif du **Grenelle**, le projet de **SNIT**, outil de planification indispensable, le **grand emprunt** et ses appels à projets, le retour de l'implication financière de l'Etat en matière de **transports en commun en sites propres** (2 appels à projets), les **incitations fiscales** à l'acquisition de véhicules plus écologiques, **l'écotaxe poids lourds**, le **contrat de performance Etat/RFF** et l'accélération de la régénération ferroviaire, la **réforme portuaire**, l'expérimentation (très timide) en matière de **péages urbains**... Autant d'avancées notables.

De nouveaux services, aussi : l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, l'autoroute de la mer Nantes-Gijon...

A côté des avancées rappelées ci-dessus, il faut mentionner :

- **de grands enjeux qui n'ont pas encore connu d'amélioration significative** : une stratégie de desserte portuaire ambitieuse reposant sur des hinterlands modernisés, une modernisation du système ferroviaire et des progrès de productivité significatifs, une stratégie pluriannuelle assumée de l'entretien du patrimoine routier national ;
- **deux reculs importants** : le fret ferroviaire a régressé d'environ 40 % depuis 10 ans et ne représente plus que 10 % de parts de marché du transport intérieur français ; la dette de l'infrastructure ferroviaire a continué de croître et atteint aujourd'hui largement plus de 30 milliards d'euros ;
- **la poursuite d'un mouvement de fond de désinvestissement public**, malgré les effets positifs du plan de relance (cf. annexe).

transports, l'objectif est de ramener en 2020 les émissions de gaz à effet de serre à 25% du niveau atteint en 1990. Dans son rapport *World Energy Outlook 2011*, publié le 9 novembre, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) révèle que la combustion de l'énergie fossile (pétrole, gaz et charbon) produite actuellement et dans les années à venir par les équipements existants en 2010 (usines, transports, bâtiment) provoquera, à l'horizon 2050, un réchauffement du climat de 6° C. Les climatologues estiment que nos écosystèmes et notre économie planétaire ne pourraient absorber sans catastrophe majeure qu'une élévation de température de 2° C. Selon ce même rapport, le prix du pétrole, passé de 70 à 95 dollars le baril (en moyenne) au cours des cinq dernières années, atteindrait 135 \$ le baril en 2030, avec de fortes fluctuations potentielles.

Les politiques de transport et de mobilité devront donner une priorité aux économies d'énergie pour des raisons à la fois économiques (limiter les importations d'énergies fossiles), sociales (limiter le coût de la mobilité pour les ménages et les entreprises) et environnementales (diminuer nos émissions de gaz à effet de serre).

L'irruption des nouvelles technologies de communication et le développement d'une économie de services sont de nature à transformer l'organisation de nos échanges, de nos territoires et de notre vie quotidienne.

Les services développés autour des nouvelles technologies de communication permettent déjà et permettront à chacun d'être informé en permanence de tous les services disponibles, tous gestionnaires confondus, et de connaître les possibilités d'accès à chacun d'entre eux : horaires, contacts, réservations, tarifs... Ils présentent une formidable opportunité pour organiser l'intermodalité, pour faciliter les déplacements physiques et rationaliser leur fréquence, voire leur nécessité. La contrainte de temps ou d'aléas n'est plus la même; le temps peut être valorisé lorsque l'on reste connecté, les temps privés, les temps contraints, les temps professionnels s'interpénètrent...

L'organisation de notre mobilité peut être ainsi facilitée en la combinant à des systèmes ou bases de données d'information et de services « globaux » (à l'échelle de grandes régions ou pays), sur lesquels se connecteront des services d'initiative locale adaptés au



contexte social et territorial (à l'échelle des quartiers, des bassins de vie, des communautés de communes...) et qui assureront un « continuum » entre tous les modes et services de transport aux différentes échelles de déplacements. Les politiques de transport et de mobilité devront donc donner une priorité aux coopérations entre AOT et services d'intermodalité et à la connexion des réseaux physiques et informationnels qui en permettent la mise en œuvre.

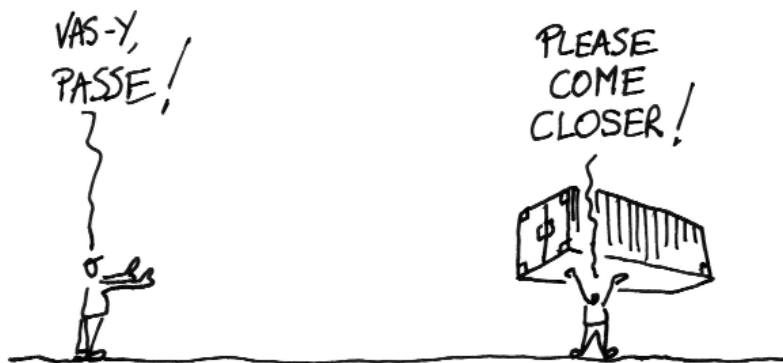
La crise économique et les très fortes tensions sur les budgets publics contraindront les autorités publiques à des choix drastiques, tant en dépenses d'investissement que de fonctionnement, et à la remise en cause de certaines pratiques de financement et de tarification des services publics.

La France est touchée par la crise économique mondiale avec des répercussions de grande ampleur sur les finances publiques. Comme la majeure partie des pays développés, elle sera soumise à des politiques budgétaires restrictives pendant de longues années (aucun pays ne retrouvera rapidement le niveau de déficit qui stabilise la dette publique), en devant gérer la montée en charge du coût financier lié au vieillissement de la population, avec le risque - déjà avéré - d'une hausse des taux d'intérêt.

Retrouver l'équilibre des finances publiques, promouvoir une meilleure efficacité des services d'intérêt général, revoir les conditions de leur financement, sélectionner les investissements les plus efficaces sur le long terme en matière de compétitivité industrielle et à l'emploi (en

Les facteurs d'évolution de la mobilité au cours des vingt dernières années

- Le recul du poids relatif de l'agriculture, de l'industrie lourde et de certains biens de consommation dans la structure de l'économie française.
- L'interpénétration des économies européennes dans un monde d'échanges globalisés.
- La concentration des flux sur les grands axes internationaux.
- Une croissance urbaine ralentie et le vieillissement de la population, ainsi que ses déplacements.
- La généralisation de la possession de l'automobile et les progrès technologiques de celle-ci.
- La stabilisation (depuis 2002) de la circulation automobile sur le territoire.
- La croissance du transport ferroviaire à grande vitesse, du TER et du transport urbain en site propre.
- Le niveau très bas du fret ferroviaire en France (10 % de parts de marché), qui a régressé d'environ 40 % depuis 10 ans alors qu'il s'est accru chez nos voisins (Allemagne, Hollande, Autriche, Royaume-Uni...).
- Les effets des nouvelles infrastructures (autoroutes, TGV) en matière de renforcement des pôles économiques les plus dynamiques.



particulier ceux qui n'encouragent pas excessivement le transit), inciter au développement de services économes en énergie et en ressources rares sont devenus des préoccupations essentielles des politiques publiques. Celles-ci doivent en outre répondre à une question fondamentale: doivent-elles accompagner les évolutions démographiques ou contribuer à les endiguer ?

Les politiques de transport et de mobilité doivent donc être mises à plat et certains investissements programmés de façon plus réaliste, dans un souci de maîtrise de la dépense publique.

Conséquences sur l'évolution du transport dans les 10 à 20 prochaines années

Ce contexte socio-économique, auquel s'ajoute le volontarisme croissant de l'Union européenne, dont la Commission vient de rendre public son nouveau Livre Blanc, vont marquer l'évolution future du

transport et de la mobilité, dont les principaux mécanismes à l'œuvre (rappelés dans l'encadré ci-contre) ont déjà produit quelques infléchissements.

Pour le transport de marchandises à longue distance : une faible progression des flux intérieurs de fret (1,5% par an en tonnes.km pour une croissance économique de 1,9% par an - en 2010 le volume de fret intérieur était au même niveau qu'en l'an 2000), tirée par le développement des échanges internationaux et du transit. Cependant, les flux de marchandises seront plus concentrés en entrée/sortie des hubs portuaires européens (+ 3,5% à 4% par an du trafic conteneurisé) et les axes terrestres internationaux massifiés Nord-Sud (transit entre la péninsule Ibérique et l'Europe du Nord). D'où l'importance et le positionnement des centres logistiques pour le développement de l'emploi. C'est au sein du trafic à longue distance, concentré sur quelques axes

majeurs, que se trouve la cible privilégiée pour le développement d'offres alternatives à la route. Les conditions sont réunies pour que le transport de marchandises par voie ferrée et par voie navigable soit compétitif.

Pour le trafic intérieur de voyageurs interurbains : une progression nettement ralentie (inférieure à 1 % par an sur les dix dernières années) pour des échanges professionnels, de formation, de services aux entreprises, de tourisme et de loisirs entre les différents territoires composant l'espace économique régional et entre les régions ; activité soutenue du transport rapide à longue distance (GVF et avion), entre les grands pôles français et avec les pôles européens et mondiaux (croissance de 3,5 % par an du trafic aérien international et de 2 % par an du trafic ferroviaire grandes lignes sur la période 2000 - 2010).

Sur des distances moyennes (de 20 à 200 km par exemple), et malgré les services TER qui remportent un grand succès, le transport automobile est difficilement substituable et tout l'enjeu est de le rendre autant que faire se peut collectif (covoiturage, autopartage, etc.).

Sur des distances très longues (plus de 1000 km par exemple), l'avion demeure le moyen de transport quasi-exclusif, même si les services de cars à HNS sont en croissance.

En revanche, sur les longues distances de 200 à 1000 km, correspondant à des trajets de deux à quatre heures, le train a regagné - avec le développement de la grande vitesse - des parts de marché, en particulier sur l'avion. Toutefois, on ne connaît qu'imparfaitement **l'élasticité de la recette transports à longue distance en lien avec à la hausse du prix**. Le marché du car à haut niveau de service, quant à lui, est encore balbutiant et mal connu.

Pour les déplacements quotidiens de proximité : une demande de déplacements quotidiens globalement stable (décroissance dans les zones centrales denses et faible croissance en périphérie), avec cependant deux facteurs de croissance, liés :

- au développement démographique important de grands bassins d'habitat et d'emplois : Toulouse, Montpellier, la Bretagne et les Pays de la Loire... ;
- à l'allongement des distances domicile-travail et son effet sur la congestion des transports pour l'accès des grandes agglomérations.

Selon les récents travaux de l'INSEE, **les grands pôles urbains renforcent leur caractère structurant pour l'emploi**. Les 18 millions d'emplois qu'ils offrent sont occupés à hauteur de 14 millions par leurs résidents. Les 4 millions restants sont occupés pour l'essentiel

par les habitants des couronnes (2,7 millions) et des communes multi-polarisées des grandes aires (1,3 million). Le potentiel de croissance de l'intermodalité est important pour les très grandes agglomérations dans lesquelles une alternative efficace de transports collectifs existe ou peut être renforcée, c'est-à-dire l'agglomération parisienne (16 % de la population) et les pôles urbains de plus de 200 000 habitants (30 % de la population).

Cependant, dans les territoires périurbains et ruraux où les trans-

ports collectifs ne peuvent répondre qu'à une faible partie de la demande de mobilité (40 % de la population), l'usage quasi-exclusif de l'automobile personnelle crée une situation de dépendance qui accentue la mise à l'écart des populations aux revenus modestes, avec la perspective de croissance du coût des carburants. C'est dire l'importance des usages collectifs de la voiture individuelle, comme des transports à la demande, qui permettent de baisser le coût des services de TCSP. ■

La politique de transport au service de trois enjeux fondamentaux

Un transport durable, vertueux et citoyen découlera de la mise en œuvre des trois enjeux ci-dessous, qui font l'objet de chacun des trois chapitres, dans lesquels sont présentées les propositions de TDIE pour répondre.

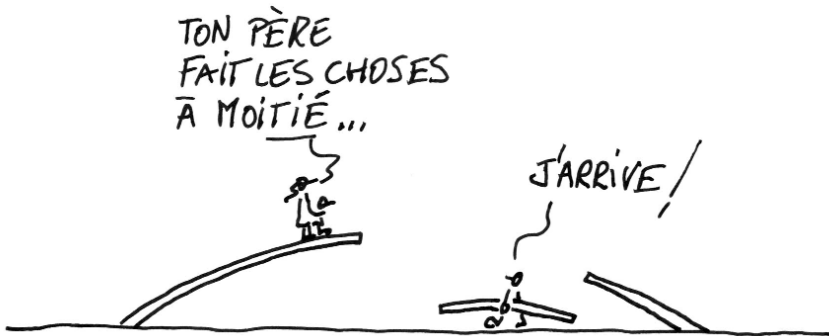
Concilier la compétitivité et l'équité : la politique de transport comme instrument de valorisation et de compensation des écarts entre les territoires : accès aux services et conditions de déplacement adaptés aux situations de chacun.

Compatibiliser services pour tous et ressources durables : la politique de transport au service des économies d'énergie et de la protection de l'environnement naturel et humain : apporter des réponses « durables » aux besoins de mobilité.

Entretenir, moderniser, interconnecter le patrimoine infrastructurel : des infrastructures adaptées aux attentes des usagers : maintenance, sécurité, confort, connexions, nouvelles technologies d'information et de communication.



Le devenir des territoires : compétitivité et équité



Le transport et la mobilité sont au service d'enjeux économiques et sociaux qui se déclinent à trois échelles territoriales :

- à l'échelle mondiale, c'est le développement des échanges internationaux et la concentration des flux de marchandises dans les « hubs » portuaires européens et les axes terrestres européens massifiés ;
- à l'échelle de l'Europe et de ses métropoles régionales, ce sont les liaisons rapides et fréquentes (LGV ou avion) entre les grands pôles français et européens ;
- à l'échelle des territoires situés à l'écart des grandes concentrations urbaines, l'accès aux transports rapides et aux services de niveau supérieur facilitera le rééquilibrage, mais à coût élevé.

Propositions de TDIE 2012-2017

➤ **Les grands ports et leurs hinterlands**

- Elaborer, puis mettre en œuvre une loi de programmation portuaire sur la modernisation des accès terrestres (en particulier ferroviaires et fluviaux) aux grands ports maritimes, avec la mise à niveau de leurs hinterlands, de leurs liaisons concurrentielles avec les principaux centres de distribution en France et en Europe.
- S'engager précisément sur l'allègement des procédures administratives portuaires, optimiser la gouvernance et la mise en réseau des ports intérieurs.
- Développer fortement le traitement des conteneurs dans les ports qui disposent d'une capacité d'accueil.
- Accélérer la création d'une plate-forme trimodale moderne dans l'ouest parisien, réactualiser le schéma national des plates-formes multimodales.

➤ **Les services de fret ferroviaire**

Organiser les circulations ferroviaires en garantissant, sous contrôle de l'ARAF :

- un accès dans un délai raccourci (12 mois au plus) à des sillons fret suffisants en quantité et en qualité et un traitement équitable des utilisateurs du réseau en cas de perturbations du trafic.
- Adopter dès 2012 une programmation pluriannuelle précise et renforcée de l'engagement national fret (ENF), avec un financement acquis et dédié, de façon à accélérer l'adaptation des axes ferroviaires majeurs, notamment ceux liés au transit ibérique et aux débouchés des grands ports : contournements ferroviaires, mises au gabarit, convois longs, zones de dépassement, voies banalisées pour l'entretien...
- Faciliter le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité créés par les acteurs industriels ou les logisticiens régionaux, qui pourront bénéficier d'aides au démarrage.

➤ **Les grands axes multimodaux et les traversées alpines et pyrénéennes**

- Pour l'Île-de-France et les liaisons avec les ports normands : le doublement capacitaire sur Paris-Mantes (LNPN) ; le bouclage et la mise à deux fois trois voies de la Francilienne.
- Pour le sillon mosellan et le Grand Est : le réaménagement de l'axe A31/A30, la modernisation de l'axe ferroviaire Mulhouse-Dijon.
- Pour les traversées pyrénéennes, la réalisation de l'A63 au sud de Bordeaux est en cours ; une traversée ferroviaire centrale devra être envisagée à long

terme, sans perdre de temps toutefois sur la réalisation des études.

- Pour Seine-Nord Europe, dont le financement est désormais acquis, sa réalisation doit être concomitante à celle des débouchés terrestres du port du Havre, pour limiter l'effet de la concurrence des ports d'Anvers et de Rotterdam qui sont, il est vrai, saturés.
- L'engagement des travaux du projet Lyon-Turin devra intervenir simultanément à la mise en place de « quotas » de trafic poids lourds transfrontaliers, notamment sur l'A8, en conformité avec la législation européenne.

Contexte et enjeux

- Le développement des échanges extérieurs s'appuie sur la compétitivité des ports à vocation internationale, la performance du réseau de plates-formes logistiques et la fluidité des réseaux de transport qui les relient. L'objectif est de développer sur le long terme une offre multimodale de transport terrestre de fret à haute performance (capacité, fiabilité) sur les axes massifiés, branchée sur les places portuaires internationales et complétée par des rabattements (opérateurs de proximité) irriguant le reste du territoire.
- Compte tenu de l'effondrement du fret ferroviaire au cours des dernières années (sa part modale est tombée à 10% en 2010), les objectifs d'intermodalité fixés par le Grenelle de l'environnement sont devenus inaccessibles à court terme. Il s'agit alors de préparer les meilleures conditions de la reprise de l'économie européenne en lien avec les échanges intercontinentaux maritimes (les grands ports maritimes français et leurs débouchés terrestres) et la croissance du trafic terrestre intra-européen (largement concentrée sur les axes Nord-Sud et sur les traversées alpines et pyrénéennes).
- Ces échanges seront facilités à l'échelle européenne par l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires et fluviaux pour développer les modes de transport alternatifs à la route, qui disposent d'un fort potentiel de croissance sur les principaux axes massifiés.
- Il faudra sélectionner rigoureusement les quelques investissements d'infrastructures nouvelles destinés à assurer la fluidité des circulations de fret sur les axes internationaux congestionnés ou qui pourraient le devenir : les réseaux routiers et ferroviaires d'Ile-de-France et entre les ports normands et l'Ile-de-France, l'axe Nord-Sud, le nœud ferroviaire lyonnais et les traversées pyrénéennes.



2

Renforcer la compétitivité des métros

Propositions de TDIE 2012-2017

► Les aéroports

- Renforcer les dessertes collectives, urbaines et interrégionales des principales plates-formes aéroportuaires : bus ou car à haut niveau de service sur voies dédiées, ou transports guidés.
- Mettre en œuvre le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique, mal desservi et très proche des zones d'habitat dense, sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, qui supprimera les nuisances de l'actuelle plate-forme, et cela sous condition de sa desserte en transports collectifs performants. Ce transfert, conjugué avec des dessertes terrestres efficaces, il offrira une desserte aérienne nationale et internationale à la façade ouest-européenne.



► Les lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse

- Achever les lignes nouvelles à grande vitesse déjà engagées : LGV Est 2^e phase, Bretagne-Pays de Loire, Tours-Bordeaux (Sud-Europe Atlantique phase 1). Engager ensuite, et sous réserve de disponibilité des financements nécessaires pour l'investissement et l'exploitation, d'autres projets de LGV prévus par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, tels que Bordeaux-Toulouse, ou l'achèvement de la branche est de Rhin-Rhône.
- Réaliser en ligne nouvelle, à une vitesse correspondant à la demande sociale et aux capacités de financement de la puissance publique, l'interconnexion sud Ile-de-France et la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.
- Développer une réflexion spécifique et transparente alliant aménagement des territoires, confortement capacitaire sur Paris-Lyon et logique de réseau pour le projet POCL, qui suppose un engagement de long terme de la puissance publique.

► *Les lignes ferroviaires interrégionales et la décongestion routière des métropoles*

- Planifier la constitution d'un réseau ferroviaire rapide inter-villes combinant des lignes nouvelles et des lignes existantes aménagées pour des liaisons à moyenne/grande vitesse (de 160 à 250 km/h).
- Les retards s'accumulant dans nombre de grandes agglomérations, réaliser les contournements routiers de grandes agglomérations encore manquants et nécessaires au partage des flux et à la décongestion.
- Expérimenter/ouvrir le marché aux lignes d'autocars régionales et interrégionales, conventionnées ou non, pour un marché potentiel de transport à coûts modestes dont il conviendra de préciser les conditions d'attribution.

Contexte et enjeux

- La capacité des métropoles et grandes agglomérations françaises à attirer la création d'entreprises, à concentrer les savoirs et savoir-faire (recherche, développement, innovation) est un enjeu national. L'objectif de long terme est de renforcer les dessertes de ces grandes agglomérations par des liaisons rapides routières, ferroviaires et aériennes : liaisons TGV avec Paris et les pôles européens proches (hub Ile-de-France) ; liaisons aériennes intra-européennes ; accès aux hubs aériens mondiaux (Roissy...).
- A court terme, il s'agit de valoriser les infrastructures existantes ou celles dont la réalisation est programmée, en développant les services ferroviaires à grande vitesse et des services inter-villes rapides et fréquents, intermédiaires entre le TGV et le TER.
- Le maillage des réseaux, le cadencement des horaires, l'interconnexion avec les réseaux locaux et l'interopérabilité du système d'information et de billetterie offrent une opportunité de renforcer l'efficacité d'un service « porte à porte ».
- La contrainte financière globale et la rareté croissante des sources d'énergie conduiront à rechercher des économies dans la conception technique des projets (choix de la vitesse, organisation des correspondances, utilisation des lignes existantes) et à programmer de façon réaliste les projets les plus coûteux, en investissement et/ou en exploitation et maintenance.



3

Améliorer l'accessibilité

Propositions de TDIE 2012-2017

► **Les liaisons routières**

- Mettre au point un programme national pluriannuel de modernisation des axes routiers nationaux visant à achever les chantiers, souvent très anciens, de modernisation de ces axes indispensables au développement des territoires enclavés, en recourant, lorsque ce sera nécessaire, à des modes de financement innovants (contrats de partenariat, concessions de routes express...).

► **Les transports collectifs et les services alternatifs à la voiture personnelle**

- Développer - en apportant aux collectivités et à leurs initiatives l'ingénierie nécessaire - dans un souci de bonne allocation des ressources publiques, les solutions de transport les plus efficaces et les plus écono-

La Commission de l'UE adopte un plan de développement des réseaux européens d'une ampleur inégalée

En octobre 2011, la Commission européenne, qui ne disposait jusqu'alors que de moyens très limités pour sa politique des RTE-T (7 milliards), a souhaité réserver une enveloppe d'un montant total de 50 milliards pour améliorer les différents réseaux européens (transports, énergie, technologie numérique), avec une triple ambition de compétitivité, d'emploi et de création des maillons manquants. L'objectif est de faire de l'économie européenne une économie plus verte, organisée autour de réseaux intelligents, durables et parfaitement interconnectés.

Au-delà de ces crédits publics européens d'un niveau jamais atteint - 31,7 Md€ pour les infrastructures de transport, dont 10 milliards du fonds de cohésion-

la Commission considère comme prioritaire d'inciter des fonds privés à s'investir dans les projets, en recourant à des instruments financiers novateurs tels que des cautionnements et des emprunts obligataires, ce qui constitue une première. Il s'agira de collaborer étroitement avec la BEI pour tirer le meilleur parti de l'intérêt que portent les investisseurs du marché des capitaux aux investissements à long terme offrant des revenus stables. Il y aura ainsi un effet multiplicateur des seules capacités publiques. Le budget de l'UE pourra servir à garantir les risques de prêts pris par la Banque Européenne d'Investissement. Dès 2012-2013, la Commission puisera dans ses lignes budgétaires pour affecter 230 M€ au financement d'une phase-pilote (soit 4,6 Md€).

des territoires à l'écart

mes dans les territoires à faible densité démographique : lignes d'autocars rapides massifiées, transports à la demande, systèmes d'information et billettique, services de covoiturage et d'auto-partage...

■ Pérenniser la qualité d'AOT nationale de l'Etat pour l'ensemble des services ferroviaires d'équilibre du territoire, à grande vitesse ou non, desservant des territoires à l'écart.

Contexte et enjeux

- Le développement des territoires s'appuie sur la complémentarité et la synergie des pôles socio-économiques : métropole, grandes villes, villes moyennes et les liens de proximité qui s'établissent (clusters et autres réseaux géographiques). Pour les territoires isolés à l'écart des grands axes de communication, il s'agit d'accéder à des services « rares » ou de niveau supérieur qui se concentrent dans les métropoles et les grandes agglomérations urbaines, d'assurer le maintien de la population par la présence d'activités et l'accessibilité aux services de proximité.
- L'objectif de long terme est de faciliter l'accès de tous les territoires, par des services ferroviaires ou d'autocars inter-villes rapides et fréquents reliant les centres locaux et les grands pôles urbains les plus proches, permettant l'accès aux transports à grande vitesse pour les déplacements de longue distance (TGV, avion).
- A court terme, il s'agit d'améliorer les itinéraires routiers de désenclavement par des aménagements de confort et de sécurité adaptés aux trafics et aux exigences environnementales. Entre la route à chaussée unique et l'autoroute à 2 x 2 voies tracée pour une vitesse de 130 km/h, il y a place pour des aménagements intermédiaires, gratuits ou payants, adaptés aux spécificités de chaque territoire à desservir (trafics de voitures, de camions et de transports collectifs), avec les dispositifs de rabattement correspondants (arrêt d'autocars, covoiturage...).
- Compte tenu de la faible efficacité des transports collectifs pour les relations de proximité dans les territoires à faible densité, le développement de services alternatifs à la voiture personnelle (voiture partagée, services à distance) permettra de limiter l'usage de l'automobile face aux risques d'augmentation des coûts de l'énergie.



Le financement des Plans de développement et de modernisation des infrastructures routières nationales

La modernisation du réseau routier national, avant la décentralisation de 2004, était assurée par un outil de contractualisation des financements croisés entre l'Etat et les collectivités territoriales (régions pour l'essentiel) dénommé « volets routiers des contrats de projet ».

Dans le scénario du post-Grenelle, les prévisions de dépenses des années 2009-2014 sont réduites de plus d'un tiers (passant de 11,9 à 7,8 milliards d'euros) et les programmes routiers du CIADT de 2003 (RCEA, RN88, RN7...) sont de surcroît intégrés à cette enveloppe...

De 2009 à 2020, les moyens de l'Etat consacrés à la route devraient baisser de 35 %.

La modernisation du réseau est désormais assurée par les Plans de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) sur le réseau routier subsistant, et ce contrairement aux engagements initiaux de l'Etat, qui avait annoncé la fin des financements croisés sur celui-ci. Les établissements publics de coopération intercommunale, comme les communautés d'agglomération, participent parfois à leur financement.

Les PDMI conclus pour la période 2009-2014 représentent 6 milliards d'euros, dont 60 % est supporté par l'Etat, à travers l'AFITF, et 40 % par les collectivités

territoriales signataires. Le ratio est donc l'inverse de celui observé dans l'ancien volet « routier » des contrats de plan.

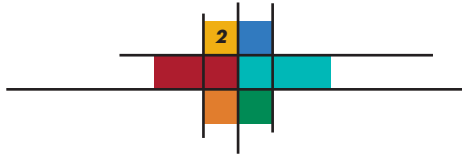
Ratios variables

Mais il est aussi très variable d'une région à l'autre, selon qu'elles ont ou non accepté le principe du cofinancement : la part de l'Etat atteint quasiment 100 % en Auvergne ou en Poitou-Charentes, tandis que la région Ile-de-France s'est engagée à financer les 2/3 du PDMI (787 millions d'euros contre 460 pour l'Etat). Dans les faits, les négociations entre l'Etat et les régions et autres collectivités ont été souvent difficiles. Une étude financière et budgétaire, récemment rendue publique par TDIE et portant sur ce même réseau national, montre que les PDMI et les crédits affectés à l'entretien des routes nationales connaissent une diminution inquiétante alors que les besoins sont croissants. En 2008, 16 % des chaussées et 12 % des ouvrages d'art du réseau routier non concédé avaient un mauvais indice de qualité... Ainsi, en 2007, les crédits dédiés aux CPER, au programme général routier et aux décroissements atteignaient 800 M€, contre à peine plus de 400 M€ en 2011. ■

CHEF,
IL FAUDRAIT
DÉSENCLAVER
TOUT LÀ-BAS LÀ-BAS

COMMENT
AVEZ-VOUS PU
Y ALLER VOIR ?





Services de mobilité pour tous et ressources durables

C'EST QUOI TON
BESOIN DE MOBILITÉ?



Le fonctionnement quotidien des territoires urbains est très dépendant des services de transport et de mobilité, pour la distribution des marchandises (activités industrielles, stockage, commerces), pour l'accès à l'emploi (entreprises et salariés) et les conditions de vie quotidienne des habitants (commerces, écoles, santé, loisirs...), dans un environnement plus ou moins dense (congestion) et sensible (pollutions, bruit, sécurité...). Il nécessite le développement et la

gestion de réseaux denses d'infrastructures : réseaux routiers, parcs de stationnement, transports collectifs.

Il mobilise des parcs de véhicule - particuliers ou collectifs - dont les performances énergétiques et environnementales constituent un enjeu important de la ville durable.

Il implique des ressources publiques très importantes pour l'exploitation des infrastructures et des services de transport et un partage de l'espace public entre les différents usages.

4

Assurer des services

Propositions de TDIE 2012-2017

➤ *La création des AOT de la mobilité et de l'urbain*

- Reconnaître à l'ensemble des AOT existantes, aux agglomérations et communautés de communes, la qualité d'AOT de la mobilité et de l'urbain, avec plénitude de compétences, y compris en matière de logistique urbaine.

➤ *Le développement des services de transports collectifs*

- Poursuivre (3^e appel à projet) et pérenniser le soutien de l'Etat aux investissements de transports en site propre adaptés aux différentes configurations urbaines : tramways, bus à haut niveau de service...

- Inciter par la loi au regroupement des AOT existantes autour de la compétence obligatoire de connexion des réseaux de transport et de l'ensemble des services de mobilité : information dynamique, billettique, intermodalité et interopérabilité des services...

➤ *Les services de mobilité complémentaires*

- Généraliser les réseaux d'itinéraires cyclables sécurisés pour le rabattement vers les stations de transport collectif et pour l'accès aux pôles d'activité de proximité.

- Lever les obstacles juridiques et administratifs au développement à grande échelle des services de voitures partagées, notamment dans les territoires où les transports collectifs restent peu efficaces.

- Inciter les entreprises à mieux gérer la mobilité de leurs employés, de leurs fournisseurs et de leurs clients, en généralisant les démarches de plans de déplacements d'entreprise et en les étendant à tous les leviers d'action facilitant la mobilité et les économies de déplacement.

Contexte et enjeux

- Les besoins de mobilité dans les territoires de vie quotidienne sont qualitativement très différents selon les catégories d'usagers : rapidité pour les déplacements professionnels et la logistique urbaine (livrai-



sons, sécurité...), confort et fiabilité pour les trajets domicile-travail (transports collectifs à moyenne distance), commodité et proximité pour l'accès aux services de la vie quotidienne (marche à pied, deux-roues ou voitures urbaines à courte distance).

- Les réponses à ces besoins se déclinent différemment, tant du point de vue de la pertinence modale qu'en fonction du niveau de concentration urbaine : fluidité routière pour les déplacements à forte valeur ajoutée (tarification du stationnement et de certaines circulations rapides), développement des transports collectifs en site propre dans les grandes agglomérations denses, sécurisation de la « vie de quartier » pour la marche à pied et les modes doux, deux-roues et voitures partagées dans les territoires moins denses...
- Le développement des services d'information numérique facilitera le maillage des réseaux de transport par des systèmes d'information et d'interopérabilité, pour que l'utilisateur puisse organiser son déplacement porte à porte en combinant tous les services de mobilité, publics et privés.

5

Développer des

Propositions de TDIE 2012-2017

- **Un soutien à l'innovation et aux véhicules électriques**
 - Soutenir la recherche/développement publique et privée en faveur des nouvelles générations de véhicules peu coûteux et à faible consommation, actuelles et futures, en se gardant de la monotorisation.
 - Maintenir des incitations fiscales à la diffusion des véhicules économes.
 - Inciter les futures AOT de la mobilité à expérimenter l'usage des voitures décarbonées en ville.

- **Des politiques publiques incitatives**
 - Veiller à ce que l'État, compte-tenu des enjeux économiques, adopte enfin une position claire, concertée et pérenne.
 - Permettre aux autorités locales de réserver une partie plus importante de l'espace public urbain aux véhicules les plus utiles et les moins encombrants : services de transport public, distribution de marchandises, deux-roues, services de voitures partagées...

Contexte et enjeux

- Pour répondre aux exigences multiples de performances énergétiques, de diminution des pollutions locales (*voir encadré*), de limitation des émissions de CO₂ et de moindre dépendance énergétique, les filières technologiques susceptibles de se développer à grande échelle dans les 20 ans à venir sont relativement bien sèriées : les moteurs thermiques à rendement amélioré et l'hybridation permettraient d'atteindre 30% à 40% d'économies.

- Pour le transport de marchandises à longue distance, l'utilisation de véhicules à grande capacité fait question.

- Les véhicules tout électriques, particulièrement bien adaptés à la circulation urbaine (bruit et pollution locale), sont totalement tributaires des performances des batteries, ce qui restreint leurs conditions d'usage ; leur diffusion à grande échelle nécessitera une période

véhicules plus propres

d'adaptation technique, commerciale et culturelle. A court terme, la principale difficulté pour la majeure partie des ménages à revenu modeste sera le coût (d'achat et d'usage) des véhicules à faible consommation d'énergie.

Transport et pollutions locales

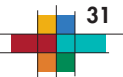
Dans les pays industrialisés, où la qualité de l'air s'est globalement améliorée ces trente dernières années - mais aussi de plus en plus dans les grandes villes des pays en développement - les émissions d'origine industrielle ont fait place à celles issues de la croissance du trafic automobile : le monoxyde d'azote (NO), le dioxyde d'azote (NO₂), le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines - la poussière produite notamment par les moteurs diesel. Au total, les chiffres de l'OMS, qui sont des évaluations crédibles, permettent d'écrire que la pollution atmosphérique tue encore près de 2,4 millions de personnes par an dans le monde.

Diminution de l'espérance de vie

En France, l'Afsset estime qu'entre 6450 et 9500 personnes sont mortes prématurément en 2002 à cause de la pollution liée à ces particules, soit davantage que les accidentés de la route. En moyenne, ces polluants représentent une diminution d'une année de l'espérance de vie et causent troubles cardiaques, respiratoires (asthme...) ou reproductifs. Quant à l'ozone, produit dans les grandes villes lors de fortes chaleurs, notamment à partir des oxydes d'azote des véhicules, il voit son niveau augmenter dans l'hémisphère nord.

A Paris, un large programme de recherche (ERPUR, évaluation des risques de la pollution urbaine pour la santé) a été initié par la préfecture de région, le conseil régional d'Ile-de-France et l'Observatoire régional de santé, de 1987 à 1992, et constamment réactualisé depuis, sans que les résultats aient substantiellement évolué.

Cette étude a notamment mis en évidence une corrélation entre l'augmentation des fumées noires, les niveaux de dioxyde de soufre et les hospitalisations pour maladies cardiovasculaires, les sifflements, les toux nocturnes et des gênes respiratoires chez l'adulte et l'enfant. Il est d'autant plus important de rappeler les règles vertueuses émises par l'Agence européenne de l'environnement (AEE) pour tous les véhicules neufs immatriculés dans tous les états de l'Union européenne. Elles doivent conduire au respect de la norme de 130 grammes de CO₂ par kilomètre dès 2012 par 65 % des voitures de chaque constructeur, 75 % en 2014 et 80 % en 2015. Pour mémoire, en 2010, le niveau d'émission moyen d'un nouveau véhicule immatriculé dans l'Union européenne était de 140,3 g CO₂/km, selon l'AEE. L'UE a un objectif à long terme de 95 g CO₂/km en 2020.



6

Revoir le partage du finan

Propositions de TDIE 2012-2017

- Donner aux autorités locales des moyens efficaces de développement des politiques de stationnement payant (dépénalisation des amendes), leur permettre de moduler les bases du foncier bâti...
- Rechercher des contributions supplémentaires des usagers du transport routier à longue distance, étudier la généralisation de la taxe kilométrique (TKPL).
- Accompagner les collectivités qui souhaitent engager une expérience de péage urbain.
- Inciter par la loi les AOT à faire figurer sur les titres de transport le montant de la part payée par l'utilisateur, renforcer la transparence des coûts d'investissement et des coûts d'usage.
- Réétudier l'ensemble des moyens de financement des transports et de la mobilité et leur répartition entre la tarification du transport public et du stationnement, le versement transport - qui doit être refundu ; plus globalement, repenser la fiscalité des transports...

Contexte et enjeux

- Si l'utilisateur de l'automobile couvre en grande partie les coûts d'usage de la route (par le biais des taxes sur les produits pétroliers), il n'en va pas de même pour les transports collectifs urbains, dont le coût croissant est principalement à la charge du contribuable (ménages et entreprises), l'utilisateur ne payant qu'une partie modeste des charges (de l'ordre de 10 % à 40 % selon les services). Le développement du transport public pèse déjà beaucoup et pèsera de plus en plus lourdement sur les charges budgétaires des collectivités territoriales.
- Face à la hausse continue de la contribution publique, il est acquis qu'il faut maîtriser les coûts d'investissement et d'exploitation du transport urbain, solliciter à hauteur des nécessités les budgets publics et les usagers, moyennant les compensations sociales nécessaires

cement de la mobilité urbaine

- Le financement des transports urbains par le versement transport - prélèvement obligatoire sur les entreprises - est déjà lourd. Il sera donc nécessaire de revoir à la hausse la tarification du transport collectif subventionné (transport urbain, TER et grandes lignes ferroviaires) là où il est réellement compétitif avec la voiture personnelle.
- L'usage de la route en milieu urbain et périurbain est également sous-tarifé, compte tenu des externalités de congestion et de pollutions occasionnées. Le péage urbain apparaît donc justifié sous réserve d'une offre alternative satisfaisante et crédible pour les usagers qui peuvent se passer de l'automobile. A court terme, d'autres mesures d'incitation ou de dissuasion peuvent être développées, à commencer par l'extension du stationnement payant dans les secteurs denses et congestionnés. Il convient seulement de veiller à ce qu'une baisse d'attractivité trop forte des centres urbanisés n'encourage pas, au rebours de ce qui est souhaité, une éviction de certaines activités vers la périphérie. ■

Transport urbain - tarification et couverture des coûts

Selon les comptes transport de 2009, les dépenses des collectivités territoriales pour les transports se sont élevées à 16,8 milliards d'euros (dont 2,8 milliards d'investissements). Elles s'élevaient à 13,8 milliards d'euros en 2003, soit une croissance de 22 % en 6 ans. Elles pourraient atteindre 25 milliards en 2015, dans un scénario au fil de l'eau.

En l'espace de 10 ans (de 1999 à 2009), la fréquentation des transports publics urbains en France s'est nettement accrue

(+20 % de voyages par habitant et par an); cependant, pendant cette même période:

- la recette par voyage (en euros) a diminué d'environ 10 % ;
- les coûts kilométriques ont augmenté de 17 %, chaque km produit coûtant 3€ ;
- le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales a baissé de 45 % à 36 %.



Un patrimoine à entretenir et valoriser

Les réseaux d'infrastructures de transport en France sont arrivés à maturité, même s'il reste à réaliser quelques maillons importants. Leur aménagement a nécessité des efforts considérables d'investissement et d'adaptation aux évolutions des trafics, étalés sur des décennies. Ils constituent un patrimoine de valeur inestimable pour l'économie et le fonctionnement de notre pays.

Dans un contexte marqué par la crise économique et les restrictions budgétaires, il faut une gestion rigoureuse pour conserver, entretenir, moderniser et valoriser ce patrimoine, fondée à la fois sur :

- le choix de politiques d'entretien, d'actions de modernisation du réseau, qui permettra de léguer aux générations futures un patrimoine de qualité ;
- la meilleure répartition et la coordination des acteurs du transport pour une meilleure efficacité globale du réseau, qu'il s'agisse de l'organisation du secteur ferroviaire ou de la constitution de services d'information multimodaux ;
- la maîtrise des coûts et de la ressource financière, afin d'étaler les investissements tout en préservant les objectifs de développement de long terme.



Financement des infrastructures et partenariat public-privé

La réalisation des infrastructures publiques en France peut revêtir trois formes juridiques principales :

- le marché public, dans lequel l'entreprise privée est un simple fournisseur d'un produit, ou prestataire d'un service, ou encore réalise des travaux définis par l'autorité publique. Celle-ci doit provisionner sur ses budgets d'investissement les montants financiers correspondant aux échéances de réalisation des travaux ;
- la délégation de service public ou la concession (aujourd'hui autoroutière, ferroviaire...), dans laquelle l'entreprise privée prend en charge et a la responsabilité à ses risques de l'exploitation d'un service public sous le contrôle de l'administration. Les ressources commerciales couvrent en général les dépenses de fonctionnement et une partie plus ou moins importante de la dépense d'investissement. Le maître d'ouvrage public doit provisionner la ressource correspondant à la partie de l'investissement non couverte par les recettes commerciales,

selon les stipulations du contrat ;

- les contrats de partenariat s'ajoutent aux deux principaux types de contrats dont disposaient jusque-là les personnes publiques. Ces contrats s'étendent donc sur le long terme et comprennent une prestation globale de construction et d'exploitation, dont le financement est apporté par le contractant. La rémunération n'est pas substantiellement fondée sur les recettes d'exploitation de l'infrastructure mais elle repose sur des critères de performance/disponibilité d'une installation. Le risque de recette n'est donc pas porté par les partenaires privés, mais par le maître d'ouvrage public qui s'engage sur une durée longue (de 20 à 30 ans, par exemple, selon les ouvrages) à rémunérer annuellement le contractant de la valeur de sa prestation (entretien-exploitation + amortissement du capital investi + frais financiers). Cette forme de location de longue durée constitue pour la personne publique un engagement hors bilan avec les mêmes effets qu'une dette à rembourser.

7

Entretien, moderniser et

Propositions de TDIE 2012-2017

➤ Maintenance et mise à niveau des infrastructures

- Lancer, avec le concours d'une expertise extérieure, un audit du réseau routier national, à l'instar de l'audit de 2005 du réseau ferroviaire.
- Sanctuariser et contractualiser systématiquement entre financeurs et gestionnaires les ressources minimales nécessaires à la maintenance, la régénération et la modernisation des infrastructures, permettant d'éviter toute dégradation à long terme des conditions de circulation, avec des objectifs en termes de performance, de sécurité, de préservation de l'environnement, d'intermodalité et de recours aux TIC.
- Encourager l'innovation en matière de travaux publics en faisant évoluer les marchés classiques d'entretien en contrats de performance et de service.

➤ Environnement, exploitation et sécurité

- Etablir un plan national décennal de résorption des points noirs environnementaux (bruit, congestions locales...).
- Définir une norme de haute qualité environnementale applicable progressivement aux infrastructures faisant l'objet de plans de régénération.

➤ Performance globale et connexions multimodales

- Augmenter la capacité du réseau ferroviaire par :
 - une programmation d'ensemble de la modernisation des signalisations, de renouvellement des postes d'aiguillages et de gestion centralisée ;
 - la poursuite du déploiement, à l'initiative de l'État, du système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS), en veillant à la dimension européenne de cette norme coûteuse... ;
- Mettre en place un système d'information dynamique multimode et multi-réseau, directement accessible par tous les usagers, qui coordonne progressivement les centrales d'information constituées à l'échelle des territoires régionaux.

Contexte et enjeux

- Dans un contexte de ressources rares et de faible croissance de la demande, la priorité pour les années à venir est d'utiliser au mieux les réseaux existants, mais aussi, et concomitamment, d'améliorer leur efficacité technique et sociale : augmenter leurs performances (ils sont en partie sous-utilisés ou mal adaptés à des nouveaux usages), assurer leur intégration dans

interconnecter les réseaux

l'environnement naturel et bâti (protections phoniques, impacts paysagers) et moderniser leur gestion (nouvelles technologies et règles d'usage).

- › Le premier objectif est d'éviter la dégradation des réseaux dont les générations futures auront besoin, et d'assurer leur remise à niveau. Après le plan d'action suite aux constats de dégradation du réseau ferroviaire national (rapport d'audit de septembre 2005 de l'École Polytechnique de Lausanne), des dispositions équivalentes devraient être prises en faveur des autres réseaux. Ainsi, en moyenne, l'entretien suffisant d'une chaussée neuve revient entre 0,3 et 0,5€ par m² et par an; mais faute de cet entretien pendant une quinzaine d'années, l'entretien alors nécessaire coûte entre 0,6 et 1€ par m² et par an, soit deux fois plus...
- › Les questions de sécurité et d'environnement resteront très prégnantes, qu'il s'agisse de revêtement, de signalisation, de circulation des informations...
- › Enfin, la question des performances des réseaux dans leur ensemble devient un objectif primordial, notamment avec le développement des nouvelles technologies de communication qui facilitent l'intermodalité : adaptations aux nouveaux matériels, dispositifs d'exploitation, gares, connexions, points d'échanges, systèmes d'information multi-modes et multi-réseaux.

La dette du système ferroviaire

La dette du secteur ferroviaire s'élève aujourd'hui à plus de 42 milliards d'euros. Selon le rapport de 2006 de la Cour des comptes :

« En 1997 la dette de la SNCF, alimentée par les déficits d'exploitation et le financement des investissements d'infrastructure, atteignait 31 Md€. Le législateur, en créant RFF, lui a transféré à la fois la propriété de l'infrastructure ferroviaire, évaluée à 147,9 MdF (22,4 Md€), et une dette d'un montant de 134,2 MdF (20,5 Md€). La dette de RFF a continué d'augmenter sous l'effet des investissements nouveaux et de l'insuffisance des contributions de l'Etat. Elle dépasse désormais 27 Md€, de sorte que la dette ferroviaire totale (SNCF + SAAD +

RFF) a augmenté de 38,1 Md€ à la fin de 1997 à 41,1 Md€ à la fin de 2006. »

La seule dette de RFF atteint 28,3 milliards d'euros fin 2011 (dont une part non remboursable est estimée entre 12 et 13 milliards d'euros). Dans quinze ans, cette dette devrait mécaniquement atteindre 51 milliards d'euros par suite des engagements de RFF pour l'aménagement des lignes nouvelles à grande vitesse en cours : LGV Est 2^{ème} phase, Bretagne-Pays de Loire, Tours-Bordeaux (Sud-Europe Atlantique phase 1), Nîmes-Montpellier, etc.

Les estimations sérieuses permettent dès lors de chiffrer à 60,8 milliards d'euros le niveau qu'atteindrait à la même échéance l'endettement du secteur ferroviaire.



Propositions de TDIE 2012-2017

➤ **L'organisation d'ensemble du système ferroviaire**

- Simplifier et rationaliser le système ferroviaire français conformément aux recommandations des Assises, qui doivent rapidement entrer en vigueur, en respectant la législation et la jurisprudence européenne et les recommandations de l'Autorité de la concurrence et de l'ARAF. Cette réforme d'ensemble doit être mise au service d'un projet préalable et urgent d'amélioration de l'efficacité et de la qualité de service.
- Donner une réelle autonomie au fret ferroviaire SNCF et lui permettre de travailler dans les mêmes conditions que ses concurrents : règles d'organisation technique, avantages sociaux, niveau des rémunérations...
- Préparer l'évolution de la gouvernance des gares, ferroviaires comme routières, pour assurer la modernisation des infrastructures, le partage de l'espace, des services et des contributions entre les multiples opérateurs de transport.

➤ **L'ouverture à la concurrence**

- Expérimenter l'ouverture à la concurrence de lignes ferroviaires régionales pour apprécier les conditions de fonctionnement et les bénéfices pour la collectivité et les usagers.
- Libérer les freins au développement des opérateurs ferroviaire de proximité.
- Développer une gestion non discriminatoire des facilités ferroviaires essentielles pour le fret (notamment les chantiers de transport combiné) et pour les voyageurs (services en gare).
- Ouvrir le marché du transport collectif de voyageurs aux lignes d'autocars régionales et interrégionales.

➤ **La coopération pour développer des services intermodaux**

- Mettre en place à l'échelle de chaque région une structure de coordination des collectivités publiques (autorités organisatrices de transport et gestionnaires de réseaux routiers) pour constituer et gérer un système global d'information multiservices et multi-réseaux.
- Assurer au niveau national la cohérence d'ensemble de ces structures par la normalisation (française et européenne) des protocoles de transmission d'information ; donner à cet effet des moyens suffisants à l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB).
- Agir de façon urgente et déterminée en faveur de la compétitivité du pavillon routier français, transposer sans délais la directive européenne sur le temps de travail des conducteurs.

Contexte et enjeux

- Avec l'ouverture européenne à la concurrence, la décentralisation des compétences et la montée des attentes sociales, l'organisation et le positionnement des acteurs du transport sont devenus plus complexes : multiplicité des intervenants sur un même territoire (autorités organisatrices de transport et gestionnaires d'infrastructures...), débats publics, partenariats public-privé, intervention des organismes de certification et de contrôle. Cette complexité croissante a permis, dans un premier temps, de clarifier certaines responsabilités, d'objectiver les décisions et de dynamiser certains secteurs (concessions autoroutières, transports ferroviaires régionaux).
- Subsiste, bien sûr, la question essentielle de l'efficacité et de la qualité d'ensemble des services ferroviaires. Avec la dette accumulée non remboursable, la succession de réformes depuis la création de Réseau ferré de France et les ouvertures successives à la concurrence, l'organisation du secteur ferroviaire en France montre ses limites : conflits sur la tarification d'infrastructure, réclamation des nouveaux entrants, difficultés de fonctionnement du système d'allocation des sillons ferroviaires...
- Suite aux « Assises du ferroviaire » lancées par le Gouvernement en septembre 2011, l'organisation du système ferroviaire français devra être revue dans son ensemble et fondée sur un projet de renouveau du service ferroviaire, comprenant une répartition claire des moyens relevant d'une part de la gestion de l'infrastructure (y compris les connexions et les plates-formes partagées) et d'autre part de la mise en œuvre des différentes catégories de services ferroviaires. Devront également être précisées les conditions d'ouverture du marché ferroviaire voyageur à la concurrence.
- Par ailleurs, de nouveaux modes de coopération entre les acteurs du transport seront nécessaires pour répondre à l'enjeu d'intermodalité des réseaux, améliorer leur connexion et diffuser aux usagers du transport une information multimodale « porte à porte ». La coordination entre les autorités territoriales (organisatrices de transports et gestionnaires d'infrastructures) et les principaux opérateurs (notamment la SNCF) s'avère indispensable pour rassembler les données publiques (centrales d'informations multimodales), en assurer le libre accès aux opérateurs publics et privés en vue de développer des services de mobilité complémentaires : réservations et billets combinés, taxis, transport à la demande, auto-partage, covoiturage...



Propositions de TDIE 2012-2017

► **La recherche d'économies**

- Promouvoir des progrès significatifs pour l'entretien courant du réseau ferroviaire, actuellement monopole de la SNCF.
- Revoir les vitesses retenues pour la conception de certains projets de lignes ferroviaires à grande vitesse (entre 220 et 320 km/h).
- Unifier les normes techniques applicables aux équipements ferroviaires afin de limiter les coûts de maintenance et de renouvellement, sélectionner les techniques de matériel et de génie civil les plus économes sur la durée de vie des projets.

► **La programmation et le financement des investissements**

- Programmer à long terme, avec le soutien d'une AFITF aux missions élargies, des réseaux de transport structurants pour les territoires.
- Pérenniser l'AFITF avec des ressources affectées et prévoir un contrat de projet Etat-AFITF.
- Maintenir une politique de réserves foncières pour certains projets de très long terme hors SNIT.

► **Le partage des charges de financement**

- Mettre en place un nouveau mode de gestion de la dette ferroviaire, afin de faciliter la mise en œuvre des objectifs et interventions de chacun des acteurs (SNCF, RFF, ARAF, tutelles de l'Etat...).
- Systématiser la mise en œuvre du principe «le transport aux transports», applicable aux entreprises du secteur de la mobilité (Renault, ADP...) dont les dividendes reviennent à l'Etat.
- Veiller par les réformes nécessaires à l'affectation possible de l'épargne des ménages au financement des travaux d'infrastructures.
- Rechercher de nouvelles formules d'investissement sur le très long terme, qui ne fragilisent pas la situation d'endettement de l'Etat et ne pénalisent pas les générations futures.
- Examiner les possibilités et les conditions d'une hausse des tarifs ferroviaires voyageurs, pour les rapprocher de ceux de nos voisins.



Contexte et enjeux

● Avec la nécessité de réduction de la dette et des déficits publics, qui s'étalera sur de nombreuses années, la gestion de la ressource et la maîtrise des dépenses seront les clés de la politique des transports au cours des prochaines années. Tous les instruments de bonne gestion devront être utilisés dans ce sens.

● De plus, la recherche systématique d'économies dans le fonctionnement des services et dans la conception et la gestion des infrastructures et services de transport s'impose, qu'il s'agisse :

- de l'efficacité des matériels utilisés (train ou autocar rapide) ;
- des vitesses ferroviaires retenues (combien coûte la minute gagnée ?) ;
- de mesures d'organisation du travail ;
- du rééchelonnement de la programmation des investissements et notamment du différé dans le temps de certains grands projets d'infrastructures prévus dans la loi Grenelle 1, en tenant compte du coût des projets par rapport aux bénéfices attendus.

Les missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devront être étendues en conséquence et ses ressources sécurisées.

● Enfin, un partage repensé des charges de financement et d'exploitation s'impose entre les usagers (hausse de certains tarifs de transport et de péage), les bénéficiaires indirects (territoires, employeurs, propriétaires fonciers) et les subventions publiques à l'investissement ou au fonctionnement.

Missions et ressources de l'AFITF

L'AFITF a notamment pour mission de concourir au financement de projets d'intérêt national ou international pour réaliser ou aménager des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires.

Un rapport commandé par le Gouvernement et rédigé par un expert incontesté, M. Claude Gressier, avait émis en 2009 un certain nombre d'importantes recommandations susceptibles de faire évoluer l'AFITF à la fois dans sa gouvernance, ses missions et ses ressources.

TDIE regrette que, si quelques propositions du rapport ont été reprises, la réforme promise de l'AFITF soit restée très en-deçà des enjeux.

Ainsi, sur la gouvernance, le Gouvernement a-t-il choisi le statu quo, alors que le rapport Gressier proposait d'élargir le conseil d'administration et que TDIE est favorable à une composition du CA tripartite, inspirée de celui des agences de l'eau.

Sur la programmation pluriannuelle, les ministres ont, en 2010, accepté une programmation budgétaire triennale, en recettes et dépenses, ce qui constituait un progrès réel, mais insuffisant, puisque la

programmation restait entièrement élaborée par l'Etat, et indicative. Le rapport Gressier préconisait, lui, que l'AFITF émette un avis sur le projet de schéma national des infrastructures, donne un ordre de réalisation ainsi qu'un échéancier par projet et que l'AFITF devienne une agence d'évaluation des politiques et investissements publics.

De ce point de vue, les déclarations récentes de Nathalie Kosciusko-Morizet donnant mission à l'AFITF de « *sélectionner, étudier, hiérarchiser les projets* », constituent une avancée très significative. Enfin, le financement de l'AFITF est et sera, même après la mise en œuvre de la TKPL, largement dépendant de l'affectation de subventions budgétaires de l'Etat... Ni la proposition du rapport Gressier portant sur l'affectation par l'Etat des produits de son statut d'autorité concédante (dividendes de la SNCF, des grands ports et aéroports...), ni la possibilité de la création d'un fonds de capitalisation regroupant des actifs et participations de l'Etat, prévu par la loi Grenelle 1, n'ont à ce jour avancé. ■



Evolution des investissements 1990 - 2010

Les investissements en infrastructures de transport

(en milliard d'euros courants, évolution et structure en %)

	1990	1995	2000	2007	2008	2009	2010	10/09	Structure 1990	Structure 2010
Réseau routier	9,0	10,4	10,5	12,5	12,6	12,6	11,9	-5,6	71,3	66,2
Réseau non concédé	7,5	7,9	8,5	10,7	10,7	10,8	9,9	-8,8	59,2	54,6
dont réseau départ. et local	5,7	6,3	7,0	9,9	9,5	9,5	8,8	-7,4	45,2	48,6
dont réseau national	1,8	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3	1,1	-18,8	13,9	6,0
Réseau concédé	1,5	2,5	2,1	1,8	1,9	1,8	2,1	13,4	12,1	11,5
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	2,3	2,7	3,0	2,8	-7,9	15,9	15,3
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	-0,8	8,0	4,7
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,6	1,9	2,1	1,9	-10,8	8,0	10,5
Transports collectifs urbains	0,8	1,3	1,7	2,2	2,0	2,1	2,2	5,1	6,6	12,0
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	19,9	1,3	2,6
RATP	0,3	0,6	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	-3,5	2,4	3,6
TCU de province	0,4	0,4	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0	5,2	2,9	5,7
Autres infrastructures	0,8	0,9	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	-9,2	6,2	6,6
Ports maritimes	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	-41,9	2,0	1,3
Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	1,1	0,8	0,7	0,8	5,1	3,6	4,3
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	3,3	0,6	1,0
Total des investissements	12,7	14,1	14,6	18,4	18,6	19,0	18,1	-5,0	100	100

Sources : DGFlp, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu-TCU, DTMRf, DGAC, VNF, estimation Soes

Association pluraliste fédérant les acteurs de la mobilité durable, tous modes réunis (gestionnaires de réseaux, exploitants, chargeurs, logisticiens, constructeurs, élus nationaux et territoriaux, experts), TDIE est devenue une plate-forme de réflexions et d'échanges pour l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur des transports.

Créée en 2001 par un petit nombre d'adeptes d'une mobilité moderne, intermodale et surtout en adéquation avec la demande, ou plutôt les demandes émanant de notre société, TDIE est co-présidée par Philippe Duron, député du Calvados, maire de Caen et Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes, maire de Cagnes-sur-mer.

Acteur reconnu et apprécié, c'est-à-dire incontournable, de tous les débats sur les transports, qu'il s'agisse d'infrastructures ou de services, de marchandises ou de voyageurs, elle promeut, auprès des pouvoirs publics, réflexions et propositions au service d'une politique globale et ambitieuse des déplacements.

