



10, rue de Washington - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 08 / Fax : 01 44 13 31 21
Site internet : www.tdie.eu





TDIE / livre blanc 2007-2012

Pour une mobilité durable et partagée : quelle politique des transports ?

EDITORIAL

FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INDISPENSABLES A NOTRE PAYS

VALORISER PAR UNE AMBITION NOUVELLE UNE FACADE PORTUAIRE UNIQUE EN EUROPE

GARANTIR LA CONCERTATION SUR L'OPPORTUNITE ET L'INTERET GENERAL DES PROJETS

CONCILIER MOBILITE ET ENVIRONNEMENT

GARANTIR L'EQUITE TERRITORIALE ET LE CARACTERE NATIONAL DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

QUI SOMMES-NOUS ?

C'est la deuxième fois depuis sa naissance que TDIE sollicite les candidats à l'élection présidentielle.

La politique des transports est un enjeu de société majeur pour notre pays. En 30 ans, la mobilité des voyageurs a doublé en France (+ 85% de kilomètres parcourus pour les déplacements locaux, et + 145% pour les déplacements interurbains), et le trafic fret a connu une croissance de 50%, légèrement supérieure à la croissance du PIB. Conséquence de la mondialisation des échanges, cette croissance qui accompagne la métropolisation des activités et des hommes constitue un véritable défi pour les décideurs politiques.

Aujourd'hui, la valeur ajoutée totale du secteur des transports représente 243 milliards d'euros et 6,2% du PIB, soit un peu plus d'un million d'emplois directs. La place des transports dans notre économie est incontournable. Pour autant, elle est parfois considérée de manière paradoxale : instrument de la compétitivité de notre économie, élément de l'attractivité de nos territoires, c'est aussi un sujet de controverses à l'heure où se pose la question du réchauffement climatique. Nos réseaux de transports sont aujourd'hui le résultat de formidables investissements consentis depuis plusieurs dizaines d'années afin d'équiper et de moderniser nos infrastructures. C'est aujourd'hui que nous devons choisir notre stratégie pour demain.

Préparer demain, c'est décider aujourd'hui

Association pluraliste, plate-forme d'échanges entre les différents acteurs du transport (infrastructures, services, chargeurs), TDIE rassemble des représentants de tous les modes de transports. Syndicats professionnels, associations, entreprises, établissements publics, collectivités territoriales, ces différents usagers, maîtres d'ouvrages, commanditaires et décideurs publics ou privés sont convaincus de la nécessité d'une réflexion globale et prospective.

La gestion des finances publiques impose des choix ; tous les projets ne peuvent pas être réalisés en même temps ; ils ne répondent pas aux mêmes besoins. La France de demain, sa place dans la dynamique européenne, ce sont les choix d'aujourd'hui qui les dessinent. TDIE invite les décideurs à se projeter dans l'avenir.

Ce livre blanc est le résultat d'un travail collectif de longue haleine, réalisé dans le cadre de séminaires de réflexion destinés à préciser les différentes pistes que TDIE a identifiées depuis sa création. Ainsi, à la question du financement des infrastructures de transports, qui fut à l'origine de la création de notre association, plusieurs sujets ont été ajoutés pour éclairer les grands débats d'actualité où les transports jouent une place de plus en plus importante. Performance des investissements logistiques, acceptabilité sociale, environnement, évolution des responsabilités en matière de planification, de financement et de réalisation des aménagements dans le cadre de la décentralisation... voici les sujets qui constituent, pour TDIE, les principaux enjeux d'une politique des transports.

Ce document expose les propositions que nous avons l'honneur de soumettre, sur chacun de ces sujets, aux candidats pour les grandes échéances politiques de cette année 2007.

L'ambition d'une politique des transports nationale doit s'incarner dans une volonté politique à long terme

Ces dernières années ont vu la réalisation de plusieurs idées portées par TDIE dès son origine. La nécessité d'un débat parlementaire a ainsi été illustrée en 2003. Le CIADT du 18 décembre 2003 qui l'a suivi a souligné l'attente des acteurs politiques et économiques sur ce sujet. La création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France – l'AFITF – née fin 2004 devait contribuer à la planification du financement à long

terme des projets d'intérêt national. Cependant, son fonctionnement actuel n'a pas répondu aux attentes du monde des transports. La privatisation totale, en 2005, des SEMCA (Sociétés d'économie mixte à caractère autoroutier), dont les dividendes en croissance devaient financer le CIADT de 2003, a remis la question du financement des grands réseaux d'infrastructures au cœur du débat institutionnel. L'AFITF n'a plus aujourd'hui les moyens financiers de mettre en œuvre le CIADT du 18 décembre 2003.

Le financement des infrastructures de transport ne peut s'envisager sereinement dans le court terme. La vente des SEMCA s'est accompagnée d'une extension du périmètre d'intervention de l'AFITF aux projets portés par les collectivités territoriales. Cette mutation de la nature de l'Agence pose deux questions fondamentales aux futurs décideurs politiques de notre pays.

Le premier défi d'une politique des transports dans les années à venir est celui de la clarification des responsabilités (prospective, décision, financement, réalisation) et de leur coordination. Nous devons renforcer les outils de décision de notre pays pour parvenir à une adéquation raisonnable entre les projets et les moyens mobilisables. C'est une question qui a deux composantes. Les grands choix d'aujourd'hui sont en effet contraints par la nécessité d'organiser une cohérence entre les court, moyen et long termes d'une part, et les trois niveaux de défis de l'investissement public que sont l'Europe, la France et les collectivités territoriales d'autre part.

L'AFITF garantit aujourd'hui une avancée majeure : son budget rassemble les différentes lignes d'investissement affectées aux projets d'infrastructures. La mise en place de l'Agence contribue de fait à l'identification des projets et des sources de financement, mais elle n'est pas un lieu de définition des priorités de réalisation. Le rôle du Parlement est

fondamental. Il faut le renforcer, tout en respectant les évolutions de la décentralisation en cours.

Le second défi est ainsi celui de la définition des priorités d'investissement pour les 5, 10 et 20 ans à venir. La poursuite de la décentralisation, la réforme de la contractualisation entre l'Etat et les Régions, l'affaiblissement des capacités de financement de l'Etat nécessitent une véritable coordination entre les décideurs et les financeurs des infrastructures. Aujourd'hui, l'AFITF n'est pas en mesure de garantir cette coordination. Les projets d'infrastructures, (création, modernisation ou entretien) doivent pouvoir être planifiés par-delà les aléas de l'annualité budgétaire.

Quatre convictions, quatre enjeux

Ce livre blanc s'adresse aux candidats des deux grandes élections de 2007. Pour TDIE, il s'agit d'interpeller les futur(e)s décideur(e)s sur les enjeux de la prochaine mandature.

L'effort d'investissement nécessaire n'est plus à démontrer. TDIE l'avait chiffré en 2002 à environ 140 Milliards d'euros . Il faut aujourd'hui apporter des solutions pour parvenir à financer les investissements les plus urgents, et préparer le financement de ceux qui s'imposent à moyen terme. Pour cela, TDIE vous propose ce document de réflexion, dans lequel nous attirons votre attention sur quatre enjeux, qui sont autant de convictions :

- Notre pays doit investir dans la planification et la prospective sous peine de manquer les rendez-vous de l'avenir
- Les transports sont un secteur où la recherche, le développement technologique et l'innovation sont cruciaux et doivent trouver des suites profitables à notre société
- L'investissement public ne doit pas se limiter aux infrastructures, les systèmes d'exploitation jouent aujourd'hui un rôle fondamental dans la valorisation socio-économique des réseaux de transports

- Il n'y aura pas de politique des transports ambitieuse sans une volonté politique clairement affirmée ; cette volonté doit s'incarner dans la rénovation de la chaîne de décisions appelée à devenir plus responsable

Pour une politique publique des transports

Association plurimodale, TDIE est convaincue que la définition des priorités ne peut être le fait accompli de la concurrence entre les projets ou les modes. Chaque mode de transport répond, pour les voyageurs comme pour les marchandises, à des besoins et des critères de pertinence socio-économique et géographique. C'est tout l'enjeu de la massification de certains flux de marchandises, qu'il faut structurer autour du développement maîtrisé des plates-formes logistiques (dont font partie les ports et les aéroports). C'est tout l'enjeu de l'entretien d'un réseau routier de qualité, outil de l'équité territoriale et du désenclavement des territoires ruraux. C'est tout l'enjeu, enfin, du soutien aux projets de transports collectifs, ferroviaires notamment dans les grandes agglomérations ou sur les liaisons interurbaines.

En France comme en Europe, la puissance publique reste une notion extrêmement forte dans le domaine des transports. Cependant, l'intégration européenne d'une part, la décentralisation d'autre part, contribuent à multiplier les acteurs de la politique des transports (Etats, collectivités locales, opérateurs publics ou privés). C'est le rôle de l'Etat et des représentants de la Nation de définir le cadre d'une politique des transports ambitieuse et raisonnée au service du développement durable de notre économie.

Michel
BOUVARD



Député de Savoie

Philippe
DURON



Président de la Région
Basse-Normandie

TDIE
Transport
Développement
Intermodalité
Environnement

Un Etat aux capacités d'investissement réduites...

L'argent public se fait rare et la dette atteint des niveaux considérables. Les crédits d'investissement votés par le Parlement sont très régulièrement victimes de gels, même lorsqu'ils sont contractualisés. L'Etat, enfin, décentralise un nombre croissant de politiques et de compétences.

Trop souvent, l'urgent l'emporte sur l'utile, le quotidien sur l'avenir... et les dépenses d'investissements, dont la caractéristique principale est la pluri annualité, deviennent une variable d'ajustement particulièrement sollicitée.

Dès lors, assurer le financement des programmes d'infrastructures suppose que soient rendues disponibles des ressources pérennes, d'un niveau suffisant, et que celles-ci soient durablement affectées au financement de ces programmes, mais aussi que la légitimité de ces ressources soit garantie par de puissants mécanismes de péréquation et par une planification territoriale volontariste.

...Malgré un produit fiscal de l'économie des transports important

Hors TVA sur la TIPP et péages sur les autoroutes concédées, l'économie des transports (et essentiellement de la route) génère environ 35 Milliards de recettes directes, dont une part modeste est directement affectée aux collectivités territoriales (TIPP, taxe sur les cartes grises...). Le solde est infiniment supérieur au besoin de financement de la mobilité et des transports, mais il abonde pour l'essentiel le budget de l'Etat.

Un besoin de financement qui va très rapidement se creuser

A la fin 2008, l'AFITF aura épuisé la dotation en capital de 4 milliards d'e qui lui a été affectée en substitution des dividendes tirés des participations de l'Etat dans les SEMCA à la suite de la privatisation de ces dernières. Cette agence ne disposera alors plus que des trois ressources qui lui ont été affectées depuis 2005 :

	millions e/an
Redevance domaniale	170
TAT	530
Radars (recette plafonnée)	100
Ressources actuelles	800

Or les besoins de financement de l'AFITF ont fortement évolué puisque son périmètre d'intervention a été élargi des grands projets retenus au CIADT de décembre 2003 aux anciens CPER et aux nouveaux contrats de projet, aux routes nationales conservées par l'Etat (PDMI), aux plans de régénération...

C'est donc à partir de 2008 que l'écart entre capacité (**10,3 Milliards d'e d'ici à 2012**) et besoin de financement (**17,5 Milliards d'e d'ici à 2012**) va apparaître puis s'amplifier rapidement.

Dès ce moment, un nombre croissant de projets sera en effet prêt à être financé. Le besoin de financement, estimé au plus juste, sera d'au-moins **7,2 Milliards d'e au total**. il manquera donc près de **1,5 Milliard d'e** pour des besoins de financement estimés à **2,5 Milliards d'e**.

En outre, même si sa création fut efficace pour sanctuariser des crédits publics pour les infrastructures de transport par l'affectation de ressources fiscales ou parafiscales, l'AFITF demeure une simple agence d'exécution financière, qui souffre également de faiblesses structurelles et d'une insuffisance du contrôle parlementaire.

Les principes à retenir

Compte-tenu de l'importance des recettes fiscales déjà générées par le secteur économique des transports, l'objectif est d'installer des recettes durablement affectées à une grande politique d'équipement du territoire.

Or, pour financer le coût des nouvelles infrastructures -y compris routières- indispensables à notre pays et les actions de régénération et d'entretien, il convient de rechercher de nouvelles ressources.

Les propositions de TDIE

Propositions immédiates :

1 Affecter les valorisations d'actifs résultant de l'économie des transports en totalité au financement de la régénération des infrastructures existantes, dès 2007. Tel sera notamment le cas des bénéfices nets de la SOFAVIM, s'agissant des actifs de RFF, qui seront versés à l'AFITF. Sur 5 ans, cela représente 100 à 150 M€ par an..

2 Affecter à l'AFITF la totalité des recettes des radars automatiques, hors maintenance et développement, et non une somme plafonnée à 100 M€. Cela représente, à l'aune de la situation actuelle, et sur 5 ans au minimum, environ 120 M€ de recettes supplémentaires annuelles. L'agence pourrait assurer une répartition équilibrée de cette recette entre les différents projets routiers (sécurité routière, régénération du réseau, disparition des congestions...)

3 Donner compétence aux autorités organisatrices des transports urbains sur le stationnement et leur confier la totalité du produit des PV correspondants, pour assurer le financement des TCSP.

4 Elaborer un contrat de projet Etat/AFITF prévoyant les modalités de financement purannuel par l'Etat de ses compétences propres. L'AFITF a pour vocation de financer sur recettes affectées les politiques partenariales, et le budget de l'Etat les dépenses de régénération, de sécurité, d'entretien et d'aménagement de réseaux.

Solutions pérennes et de plus long terme, à initier dès à présent :

5 Créer et affecter à l'AFITF une taxe kilométrique applicable sur l'ensemble du réseau routier magistral non concédé, dont le montant tiendra compte des nécessités d'aménagement du territoire et des congestions des voies concernées, et qui sera perçue sur l'ensemble des poids lourds, nationaux ou non, conformément à ce que permet la directive "euro-vignette". Elle sera modulée en fonction des rejets polluants et de gaz à effet de serre des véhicules. Il est à noter que l'assujettissement des véhicules individuels paraît difficile en raison des risques marqués d'éviction sur le réseau départemental.

Sa mise en place respectera une neutralité globale en ce qui concerne les transporteurs routiers nationaux, d'où notamment la suppression de la taxe à l'essieu (200 millions d'€ en 2006).

Cette taxe pourrait générer une recette minimale nette de 500 M€ par an, pour assurer le financement à long terme de l'AFITF, qui devra faire face dans les 20 ans qui viennent à l'effort d'investissement à consentir sur l'ensemble des réseaux de transports, y compris routiers. Rappelons que les poids lourds étrangers qui utilisent du carburant acheté aux frontières de notre pays représentent une moins-value potentielle d'environ 500 Millions d'€.

6 Etendre au secteur économique des transports le marché du CO² et des permis d'émissions, et ouvrir l'utilisation garantie par la loi des certificats de CO² au profit des acteurs des chaînes logistiques (chargeurs), des infrastructures propres et de la suppression des points de congestion routiers.

Des outils indispensables qui nécessitent des réformes urgentes :

7 Pérenniser le rôle d'agence de financement de l'AFITF et l'adapter aux exigences d'une politique nationale d'investissements plus ambitieuse en la transformant en un EPIC au Conseil d'administration élargi à tout le moins (aux gestionnaires de réseaux), faisant une plus grande place aux élus locaux et/ou nationaux, aux personnalités qualifiées et aux usagers, possédant une véritable autonomie de décision, susceptible de recourir plus aisément, sur autorisation du Parlement, à l'emprunt pour le financement de grands programmes à caractère international ou européen. L'AFITF devra également assurer la programmation macro-économique et financière pluriannuelle, l'accès à l'ensemble des instruments financiers pour remplir sa mission (investissements en capital dans des sociétés de projets) et la gestion fine des ressources financières reçues ou à mobiliser.

8 Autoriser les péages et taxes d'usage sur des infrastructures nouvelles ainsi que dans les centres densément peuplés. Les recettes seront affectées aux autorités organisatrices de transport et aux collectivités compétentes pour le financement de la mobilité.

¹ A titre indicatif, un véhicule à 140 grammes de CO²/km et qui parcourt 14.000 km/an aura émis 2 tonnes de CO². Or, les divers travaux d'évaluation de la valeur de la tonne de CO² (CAS...) aboutissent à un résultat de l'ordre de 100 € par tonne...

valoriser par une ambition nouvelle une façade portuaire unique en europe

Le transport maritime domine largement le commerce mondial. Les grands ports maritimes en sont les maillons essentiels. Et avec ses trois façades maritimes et ses grands ports de la Méditerranée et du littoral occidental, la France se trouve idéalement placée pour assumer un rôle important dans la desserte portuaire du continent européen d'autant que les ports du Bénélux sont saturés. Elle compte notamment plus de 10.000 kilomètres de littoral.

Mais un seul chiffre suffirait, s'il en était besoin, à caractériser les efforts considérables que la France doit réaliser au plus vite sous peine d'une marginalisation déjà esquissée : près de 7,5 millions de containers accèdent durablement au territoire national pour notre économie nationale, dont 2 seulement depuis les ports de notre façade maritime. Les autres franchissent nos frontières -pour l'essentiel par la route- depuis les ports espagnols, italiens et, bien sûr, belges, néerlandais et allemands.

Les enjeux du développement des ports recouvrent trois dimensions d'ordre stratégique

- les ports maritimes sont des vecteurs essentiels de politique industrielle. Le rôle qu'ils occupent dans les échanges internationaux assure aux meilleurs d'entre eux un avantage indiscutable en termes d'implantations industrielles et logistiques d'envergure continentale, et par voie de conséquence de créations d'emplois et d'atténuation des impacts des délocalisations industrielles. A ce titre, le développement des ports maritimes nationaux devrait être placé au centre des politiques de développement industriel et logistique, non seulement sur les zones portuaires comme sur leur hinterland.
- le caractère massif des flux liés aux modes maritimes et aux installations industrielles comme logistiques implantées dans les ports permettent aux modes massifiés, navigation intérieure et fer, d'être pleinement compétitifs face à la route pour peu que leurs infrastructures le permettent. C'est la voie historique suivie par les autorités du Benelux comme allemandes. Leurs grands ports sont alimentés par une combinaison modale où la navigation intérieure et la voie ferrée sont majoritaires. En France, a contrario, 80% des flux restent encore traités par la route.
- une offre portuaire diversifiée est indispensable au développement du cabotage maritime, qui représente aujourd'hui près de 40% des parts de marché et qui répond à l'objectif européen de développer la part modale de la voie d'eau.

Les principales conditions de la réussite

Outre les aspects strictement liés à la gestion de l'interface mer-terre, la constitution d'un réseau de plates-formes intérieures ou "ports secs" s'articulant avec des dessertes multimodales ferroviaires et fluviales performantes conduira à renforcer l'hinterland des ports nationaux, condition centrale de leur rayonnement.

En effet, les activités des ports maritimes sont étroitement liées à leur attractivité terrestre. La zone de chalandise résulte pour l'essentiel de la capacité de projection logistique du port, la proximité géographique n'entrant plus aujourd'hui en compte que pour des flux strictement locaux. C'est l'enjeu majeur auquel les ports nationaux sont aujourd'hui confrontés, leurs accessibilités maritimes étant bonnes à l'échelle du continent européen et récemment encore améliorées par des opérations qui, comme pour Port 2000 au Havre, font progresser tant leurs capacités de traitement que leur compétitivité. Les flux massifs de et vers nos ports doivent être traités par des outils adaptés, donc massifiés, dans la double perspective de rendre les chaînes logistiques efficaces et respectueuses de l'environnement.



Les propositions de TDIE :

1 Faire adopter par le Parlement, en début de législature, une loi de programmation pour réaliser une mise à niveau des ports transférés par l'Etat aux collectivités territoriales et doter enfin les grands ports français, au premier rang desquels Le Havre, Marseille et Dunkerque, des structures de gouvernance adaptées et des infrastructures en lien avec leur hinterlands multimodaux, correspondant tant à leurs capacités commerciales qu'à nos légitimes ambitions.

2 Cette loi de programmation prévoira un programme de travaux d'infrastructures prioritaires et un plan de financement précis, de nature à doter chaque communauté ou réseau portuaire d'un hinterland routier, ferroviaire et fluvial correspondant aux prévisions de trafic à l'horizon 2025.

3 Elle définira une véritable stratégie portuaire nationale, clarifiera les relations entre les ports autonomes, l'Etat, les collectivités territoriales intéressées et les professionnels concernés (chargeurs, armateurs...) et précisera le régime des compétences et responsabilités. Les missions des autorités portuaires seront élargies et renforcées, pour leur permettre d'agir comme de véritables acteurs économiques dans la chaîne du transport (prises de participations à l'extérieur, partenariats avec des acteurs du transport et de la logistique), et comme opérateurs ferroviaires, à l'instar du port de Duisburg, ou fluviaux comme à Paris et Lille.

4 Elle permettra la création de communautés ou réseaux portuaires, fédérant ports autonomes, ports régionaux et locaux et ports intérieurs situés dans l'hinterland. Leurs instances dirigeantes associeront l'Etat, les conseils régionaux, les collectivités locales gestionnaires des ports décentralisés, les professionnels des filières économiques et logistiques portuaires, les concessionnaires et les autorités concédantes des ports intérieurs.

5 Elle instaurera des contrats de projet Etat/communautés portuaires qui fixeront notamment des objectifs en termes de fiabilité des services et prestations et en termes de volume d'activité portuaire.

garantir la concertation sur l'opportunité et l'intérêt général des projets

Les collectivités territoriales (Régions, Départements, Communes) et les structures intercommunales (communautés d'agglomération ou communautés urbaines) jouent de plus en plus le rôle de maître d'ouvrage pour les infrastructures de transport.

Parallèlement, on observe une exigence croissante de notre société pour les concertations les plus larges possible, et ce dès l'origine des projets, c'est-à-dire lorsque leur opportunité est examinée. Plus de dix ans après l'adoption de la loi Barnier, les débats publics organisés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) apparaissent comme un facteur essentiel d'acceptabilité sociale pour des projets parfois fortement contestés, et contribuent à la définition de l'intérêt général. C'est pourquoi la CNDP a acquis une forte légitimité, non seulement aux yeux des maîtres d'ouvrage et des élus, mais également des associations. Depuis 1997, plus de 30 débats ont été confiés à des Commissions Particulières du Débat Public (CPDP), dont environ les trois quarts concernaient des infrastructures de transport.

Mais ces débats se limitent aux projets de plus de 150 millions d'euros et d'intérêt national. Or, les projets d'intérêt local sont eux aussi l'objet d'une demande de concertation sur leur opportunité, comme sur leurs grandes caractéristiques et les modalités de leur réalisation.

Plusieurs séminaires organisés par TDIE avec l'Institut Français de Géopolitique (Université Paris 8) depuis 2005 ont montré l'utilité d'une extension de la démarche de concertation à des projets d'intérêt local et d'un prolongement de cette concertation jusqu'à la mise en service des infrastructures.



© Jean-François Mauboussin - RATP

Les propositions de TDIE :

1 *Elaborer un cadre pour les concertations sur des projets d'infrastructures d'intérêt local.* Il s'agit des concertations qui ne rentrent pas dans le champ des débats publics "CNDP", tel qu'il a été défini par la loi "Démocratie de proximité" de 2002, soit parce que leur coût est inférieur à 150 millions d'euros (seuil retenu pour une autoroute ou une ligne à grande vitesse), soit parce qu'ils ne sont pas d'intérêt national. L'enjeu est à la fois de répondre au besoin d'information, de concertation et d'expression manifesté par nos concitoyens et d'appliquer à ces concertations les acquis de l'expérience du débat public, tout en évitant d'alourdir inutilement les procédures d'élaboration et d'adoption des projets d'équipements. Le cadre proposé s'inspire donc des débats publics de la CNDP, tout en étant plus souple et plus léger.

Ces concertations sur des projets d'intérêt local seront plus courtes que des débats CNDP (un à quatre mois au lieu de quatre à six).

Elles seront animées par un arbitre-animateur, véritable tiers-garant neutre et indépendant, qui aura le même rôle qu'une commission particulière du débat public (CPDP), celui d'animer les débats et de faciliter l'information et l'expression du public, puis d'en rendre compte au maître d'ouvrage et à la CNDP. Ces arbitres-animateurs devront en particulier faire respecter les principes fondamentaux que sont l'argumentation, la transparence des débats et l'équivalence de traitement des acteurs. Les élus, représentants légitimes de la population, conservent la responsabilité de la décision.

La CNDP interviendra sur **saisine du maître d'ouvrage**. Lorsqu'elle le jugera nécessaire, pour les dossiers qui, au vu des informations fournies par le maître d'ouvrage, lui paraîtront les plus complexes et les plus conflictuels, elle pourra nommer elle-même le tiers-garant de ces concertations. Dans les autres cas elle pourra laisser au maître d'ouvrage le soin de désigner ce tiers-garant, qui devra dans tous les cas être neutre, indépendant et sans lien avec le maître d'ouvrage. L'organisation de la concertation s'inspirera d'un cahier des charges élaboré par la CNDP et mis à disposition des maîtres d'ouvrage et des animateurs. La CNDP sera destinataire d'un bilan de la concertation et pourra formuler des remarques et des préconisations à l'attention du maître d'ouvrage.

2 *Rendre les débats sur l'opportunité obligatoires pour les concertations précitées, (projets d'intérêt local avec saisine du maître d'ouvrage).* TDIE propose d'inscrire dans la loi le fait que le "droit au débat sur l'opportunité n'est pas limité aux projets d'intérêt national". Les concertations sur les projets d'intérêt local devront donc également traiter de la question de l'opportunité de ces projets.

3 *Permettre une concertation continue tout au long de la vie des projets, de leur conception à leur mise en service.* La loi de 2002 a confié à la CNDP une mission de suivi des projets, après la clôture des débats publics, mission qui est assurée grâce aux démarches volontaires de certains maîtres d'ouvrage ou d'acteurs locaux. L'adoption de chartes de la concertation, à l'instar de celle mise en place par RFF pour le suivi du projet LGV PACA, permettra de poursuivre tout au long de la réalisation de l'infrastructure la démarche de concertation et d'améliorer l'insertion des projets dans le contexte local, leur impact sur le territoire et leur acceptabilité par l'opinion et les acteurs locaux. Pour appuyer cette démarche, la CNDP pourra, pour ces concertations également, et à la demande du maître d'ouvrage, nommer un tiers-garant.



concilier mobilité et environnement

Le réchauffement climatique est un acquis scientifique unanime, même s'il est toujours compliqué de faire la part des choses entre phénomènes naturels et conséquences des activités humaines. La situation est en tout cas alarmante et réclame des responsables politiques autant de volontarisme que de discernement, tant le diagnostic est simple et les solutions nombreuses et complexes.

Pour sa part la France - même si elle n'est qu'un Etat parmi 28 en Europe et que **seule une politique de dimension européenne peut avoir un sens** et être un exemple à l'échelle du monde - doit se fixer comme objectif politique à l'horizon 2050 la division par quatre des rejets de gaz à effet de serre, ce qui suppose des efforts adaptés à chaque circonstance de la part des différents secteurs économiques, en évitant toute querelle stérile entre eux, qui serait vaine tant l'objectif est ambitieux.

Le secteur des transports est aujourd'hui dépendant à 90% de l'énergie pétrolière, dont il représente 2/3 de la consommation. Il représente 13,5% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, avec des perspectives de croissance soutenue.

Cette situation pose, parmi d'autres, la question de la conciliation entre deux tendances que tout semble opposer :

- l'impossibilité d'une simple prolongation des tendances actuelles de consommation d'énergies fossiles, celles-ci n'étant compatibles ni avec la sécurité d'approvisionnement, dans un contexte de raréfaction des réserves, ni avec une croissance économique soutenue, du fait de l'augmentation des prix et de la dépendance, ni naturellement avec la lutte contre l'effet de serre, puisqu'alors les émissions augmenteraient de 60% d'ici 2030.
- leurs attentes économiques et sociales légitimes en matière de mobilité, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises. La demande de services de transport prévisible à ce jour devrait continuer de croître d'ici à 2050, sauf rupture et renversement de tendance. Cette demande est liée à la fois au bon fonctionnement de notre économie et des échanges qu'elle génère, au développement et à l'équilibre de nos territoires, et aux aspirations sociales de nos concitoyens, mais les enjeux majeurs de la lutte contre le changement climatique et de développement durable seront de moins en moins compatibles avec la poursuite des tendances.

La conciliation de la mobilité et de la lutte contre l'effet de serre nécessite donc une politique qui dépasse les tentations de sectorialisation des politiques.



© Thierry Planche - FOTOLIA

Les propositions de TDIE :

1 Prendre l'engagement de rendre public pour la fin 2007 un livre blanc gouvernemental présentant la situation, des objectifs et des leviers d'actions pour franchir une étape décisive en matière de compatibilité entre une mobilité multimodale et utilisant des infrastructures modernes, régénérées et modernisées, et une lutte renforcée indispensable contre l'effet de serre. Ce dossier s'appuiera sur une analyse objective et indépendante de l'ensemble des coûts réels comparatifs des différents modes de transport (coûts externes et internes, taux moyens de remplissage...), ainsi que l'efficacité économique et énergétique des mesures envisageables.

Les actions proposées, tant à moyen qu'à long terme, se situeront aux différents niveaux de décision (européen, national, régional et local). Elles prendront en compte trois types de réponses :

- celles basées sur les progrès des technologies des véhicules et des carburants alternatifs ;
- celles qui agissent directement sur le système des transports : développement et exploitation des infrastructures, organisation des services, équilibre raisonné entre les différents modes ;
- celles qui modifient l'environnement et les besoins de mobilité dans l'espace de choix des personnes, des entreprises et des collectivités territoriales.

2 Renforcer significativement, au niveau national, les actions d'information des citoyens et des entreprises sur les modes de déplacement.

3 Fixer, si possible au niveau européen, un calendrier pour la généralisation à moyen terme aux véhicules neufs de normes plus exigeantes d'efficacité énergétique. Elles pourraient être en moyenne de 120 grammes de CO₂ au kilomètre à un horizon de 5 à 10 ans, par exemple dans le cadre de permis échangeables entre les constructeurs. Ils pourraient ainsi commercialiser différentes gammes soit en les équilibrant soit en achetant des permis aux constructeurs dont la moyenne des véhicules commercialisés serait inférieure à 120 grammes. Une telle mesure est actuellement à l'étude par la Commission européenne.

4 Renforcer significativement, au niveau national, les incitations fiscales, pour les particuliers comme pour les parcs, à l'acquisition des véhicules actuellement les plus respectueux de l'environnement, tels que les véhicules flexibles, ou utilisant le diesel propre, les biocarburants à 85%..., et au renouvellement des flottes, l'objectif étant que ces véhicules soient désormais et durablement moins onéreux à l'achat que les véhicules traditionnels.

5 Soutenir, pour le moyen et long terme, un effort exceptionnel de recherche-développement publique et privée en faveur d'une nouvelle génération de véhicules électriques et hybrides rechargeables (batteries à plus grand rayon d'action pour les déplacements quotidiens) et d'une meilleure utilisation de l'énergie des différents modes.

6 Initier et conduire à l'échelle internationale, au profit notamment des pays en voie de développement, un plan ambitieux de sélection puis de production de biocarburants de deuxième génération (utilisant des plantes ligno-cellulosiques), qui deviendra compétitive à moyen terme, la génération actuelle, qui a le mérite d'exister, étant très coûteuse, gourmande de subventions, avec un bilan environnemental médiocre.

7 Elaborer un plan national décennal d'aménagement des réseaux de transport destiné à la résorption des points noirs environnementaux (bruit, insécurité, congestion), assorti d'un plan de financement adapté. Ce plan décennal inclura notamment la suppression des principaux points de congestion routière, soit par la création de voies nouvelles plus adaptées, soit par l'amélioration et l'exploitation du réseau existant, soit, lorsque cela est économiquement possible, par des solutions multimodales.

8 Créer et généraliser progressivement une norme haute qualité environnementale applicable aux nouvelles infrastructures et progressivement, aux infrastructures faisant l'objet de plans de régénération ou d'entretien d'ensemble. Elle inclura, pour les infrastructures neuves, une insertion dans l'environnement conforme aux meilleures techniques en vigueur, et la généralisation de celles-ci dans les cahiers des charges des maîtres d'ouvrages.

9 Donner aux collectivités territoriales des instruments d'action économique (tels que péages urbains, taxes foncières, couplages aménagement urbain – transports collectifs...) pour organiser sur le long terme le développement de leurs territoires de façon plus économe en énergie et en mobilité.

garantir l'équité territoriale et le caractère national de la politique des transports

En quelques années, le paysage institutionnel de la mobilité a été bouleversé par l'Acte II de la décentralisation, dont la mise en œuvre va se poursuivre pendant plusieurs années encore. Cela conduit à redéfinir les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités territoriales, dont l'implication ne cesse de croître.

Le rôle de l'Etat, en particulier, est une question centrale, dont la réponse reste à préciser; Il n'est certes plus le souverain, le décideur exclusif. Mais il doit demeurer compétent et fort, c'est-à-dire un garant au lieu d'être un gérant. Il doit conserver la capacité à initier et à impulser, à construire des schémas nationaux d'infrastructures.



© Kenneth Sponsler - FOTOLIA

1 Concevoir une planification à long terme (25 – 30 ans) des réseaux de transports (nationaux, régionaux et locaux), comportant notamment la consistance d'un réseau routier décongestionné, d'un réseau ferroviaire adapté au XXIème siècle, marchandises et voyageurs, et d'un réseau fluvial magistral moderne et utile à notre pays, ainsi que les moyens financiers d'investissement, de maintenance et de régénération correspondants. Dans les deux cas, la desserte portuaire et la création de plates-formes multimodales, d'une part, l'existence de réseaux européens cohérents et les infrastructures durables et désenclavantes seront considérées comme des priorités.

L'Etat devra dès lors réunir à cette fin, dès le 2ème semestre 2007, une conférence nationale de la mobilité et des transports, incluant les représentants de toutes les collectivités territoriales intéressées, qui sera chargée d'élaborer en ce sens un schéma national multimodal des transports à l'horizon 2025, ce document devant être approuvé par le Parlement dans le cadre d'une loi de programmation et rendu public avant l'été 2008.

2 A cette occasion, le législateur devra conforter l'irremplaçable rôle de l'Etat en termes de programmation, de hiérarchisation et de construction de schémas nationaux, en conservant en particulier les moyens en personnels et structures nécessaires. Et un audit de ces moyens sera lancé rapidement.

En parallèle, une réflexion sur les outils de gestion de la mobilité et les circuits de décision sera menée afin que les différents acteurs de la mobilité soient mieux associés, qu'il s'agisse des régions, qui réalisent les schémas régionaux, négocient les contrats de projet et gèrent les TER, sont compétents en matière de développement économique, des départements qui gèrent les routes départementales et les transports scolaires, des agglomérations et autorités organisatrices de transport qui gèrent les déplacements domicile/travail en milieu urbain...

3 L'intérêt des expérimentations sera confirmé et, le cas échéant, elles seront facilitées. Ce pourra notamment être le cas en ce qui concerne la régionalisation du fret ferroviaire. Par contre, aucun nouveau transfert général de compétences ne sera réalisé pendant la législature à venir.

qui sommes-nous ?

TDIE est une association pluraliste représentant l'ensemble des acteurs des différents modes de transports (professionnels, élus nationaux et territoriaux, experts et universitaires). Son objectif est de promouvoir, auprès des pouvoirs publics et du Parlement, ses réflexions et propositions au service d'une politique globale et ambitieuse des transports et des déplacements.

TDIE, créée en juin 2001, est co-présidée par **Philippe DURON**, co-président délégué, ancien Député du Calvados et Président du Conseil Régional de Basse-Normandie et par **Michel BOUVARD**, co-président, Député de la Savoie, Vice-Président du Conseil Général, Président du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire. Cette association constitue une plate-forme de réflexions et d'échanges pour l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur des transports.

Notre vocation. Dès sa création en 2001, TDIE avait demandé : un réexamen complet du dossier des infrastructures après l'adoption des schémas de services collectifs jugés insuffisamment opérationnels ; un débat national d'orientation sur les transports ; une réforme du système de financement des infrastructures ; la création d'un fonds national de financement des transports alimenté par des ressources affectées ; un schéma national multimodal des transports à l'horizon 2025.

Beaucoup de ces revendications ont été peu ou prou satisfaites depuis. TDIE poursuit donc résolument ses interventions en faveur des infrastructures de transport.

2 Notre objectif en 2007 Il est clair : Proposer une plate-forme de propositions pour les transports, dans la perspective des prochaines échéances présidentielles et législatives de 2007. Ce "livre blanc" qui couvrira l'ensemble des thématiques liées au développement des transports, sera proposée aux candidats et aux formations politiques, trop souvent muets ou elliptiques dans leurs projets et leurs programmes dès lors qu'il s'agit de questions relatives à la mobilité.



3 Nos principaux travaux antérieurs

- Colloques sur le financement des infrastructures, l'élaboration d'un schéma national, les acteurs du transport et le développement durable, pour une politique des transports cohérente et efficace, sur les politiques de financement et d'investissement en infrastructures de transport, les comparaisons européennes et les enseignements pour la France...
- Création d'un groupe de travail sur le débat public, l'acceptabilité des projets d'infrastructures, la prévention et la gestion des conflits avec l'Institut Français de Géopolitique et organisation, en liaison avec la CNDP (2005-2006).
- Étude de comparaison européenne relative au partage des financements des infrastructures de transport entre l'Etat, les collectivités locales, l'Union européenne et les opérateurs privés et publics (2005).
- Étude conjointe de TDIE et de l'INRETS de Lille portant sur les schémas régionaux de transports et le suivi de la loi responsabilités locales (2004)
- Organisation avec le SGGOU, le CGPC, l'ACFCI du colloque "Logistique et territoire : attentes des entreprises et stratégies publiques d'aménagement et de transport" à Lyon (2004).
- Recensement des projets régionaux de transports à 20 ans avec 22 monographies régionales, une synthèse nationale, puis une étude cartographique associée, contribution à l'élaboration d'un schéma multimodal de transports (2002-2003).
- Réactualisation de ce recensement, étendu aux projets de transports en commun en site propres (2006-2007).
- Elaboration d'un dossier aux parlementaires dans le cadre des débats à l'Assemblée et au Sénat (2003).
- Colloque sur le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement en liaison avec les CGPC, SGGOU, ACFCI, et TLF (2003).
- Analyse de portée générale sur les évolutions des besoins de transports à 15/20 ans (2002).



© E. Bernard - USIRF - Routes de France