



TRANSPORTS 2010: rapport du groupe de travail présidé par le Commissaire au Plan

*Auteur collectif **

A la demande du Gouvernement, le Commissariat Général du Plan a mis en place un groupe de travail administratif à l'automne 1990 afin de traiter l'ensemble des questions relatives aux transports.

Après un an et demi de travaux, le rapport du groupe est disponible à la Documentation Française (parution à partir du 25 juin 1992).

Compte-tenu de l'importance du sujet, de l'implication de l'O.E.S.T. dans cette structure et notamment dans l'atelier n° 1 "Prospective de la demande" avec deux corapporteurs (M. Houée et P. Selosse), il nous a paru nécessaire de reproduire un résumé des travaux du groupe rédigé par le Commissariat Général du Plan.

Le Groupe de Travail Transport a été constitué en octobre 1990, à la demande de six ministres et placé sous la présidence du Commissaire au Plan, Pierre-Yves Cossé, puis Jean-Baptiste de Foucauld.

Ses membres ont été des représentants des administrations de l'Etat directement concernées : Equipement et Transports, Economie et Finances, Budget, Environnement, Aménagement du Territoire. Le groupe a constitué trois ateliers chargés respectivement de la prospective de la demande, des effets externes sur l'environnement et le développement économique, de la politique et du financement. Au cours des travaux, de nombreuses personnalités sont venues exposer leur point de vue.

Le rapport, dont on trouvera ci-après les principales conclusions, représente un travail de fond à la disposition des décideurs, des spécialistes du transport, des économistes.

Le transport, une réalité bien visible

Il n'est que de regarder par sa fenêtre pour constater, à travers la circulation automobile, l'importance qu'ont pris les transports dans notre société. Il y a dans le monde 500 millions d'automobiles, demain 1 milliard et en France 6 000 km d'autoroutes, demain 12 000.

L'avion nous met à quelques heures des antipodes et le TGV renouvelle l'image du train avec la perspective d'un véritable réseau à grande vitesse français et européen.

Les transports représentent 4,1 % de la richesse nationale, 15 % de la consommation des ménages français et emploient 860 000 personnes.

Malgré une stagnation conjoncturelle, on s'attend à ce qu'ils croissent fortement d'ici 20 ans avec la mise en place de l'Union Européenne. Les exigences de qualité des utilisateurs s'accroîtront également, de même que le souci de nos concitoyens de mieux préserver l'environnement et le cadre de vie.

Dans ce contexte, quelle devrait être la politique française des transports à moyen et long terme?

Des décisions lourdes de conséquences et durables

Les investissements d'infrastructure de transport sont pour la plupart très lourds et leur durée de vie est très longue. Une ligne de TGV coûte, avec les rames qui vont la parcourir, de dix à trente milliards de francs selon sa longueur et les difficultés de la topographie. Et si la durée de vie de certains équipements est de l'ordre de vingt à trente ans, des modernisations périodiques permettent de réutiliser l'emprise au sol de façon quasi indéfinie.

La congestion d'une infrastructure provoque des pertes de temps, donc des pertes pour l'économie du pays, mais il en est de même de la mise en service d'une infrastructure nouvelle qui va rester sous-utilisée les premières années. C'est pourquoi il est important de se livrer périodiquement à des exercices de prospective à long terme de façon à éclairer l'évolution probable de la demande et à en tirer les conséquences. Un tel exercice n'avait pas été fait depuis le IXème Plan.

Prospective ne signifie pas prévision ou planification. La prospective se fixe pour l'objectif de cerner des évolutions possibles, en volume tout autant qu'en qualité, de la demande et aussi de l'offre. Ceci pour en déduire les propositions destinées à permettre à notre système de transport de satisfaire du mieux la demande en tenant compte de toutes les contraintes, notamment de l'environnement et du financement.

Les trois rapports d'atelier fournissent un éclairage sur le domaine qui leur a été attribué. Le rapport de synthèse n'est pas un simple résumé de ces trois rapports, son point de vue est plus global.

Une demande fortement croissante en tendance longue

La demande de transport est très diversifiée. Du déplacement quotidien domicile-travail au transport de fruits et légumes sous température contrôlée, la gamme des services attendus par le client tant pour ce qui concerne la qualité, rapidité, fiabilité, disponibilité, confort, sécurité, que le prix à payer, est extrêmement étendue. Il n'est donc pas possible d'établir des hypothèses globales de demande, on ne peut le faire que pour des segments.

C'est ce que présente le rapport de l'Atelier n° 1. On ne s'étonnera pas de constater que selon le segment, les hypothèses envisagées sont extrêmement variables, allant d'une croissance moyenne de 5 % par an pour le transport aérien, à une décroissance de plus de 1,5 % par an pour certains trafics de marchandises par voie ferrée par exemple. Avec une hypothèse de croissance économique forte, le trafic d'Aéroports de Paris est ainsi multiplié par plus de 3,5 d'ici 2010, celui des autoroutes par plus de 2,2, le trafic ferré urbain et suburbain par 1,5. L'ensemble des trafics terrestres de marchandises pourrait diminuer de 15 % dans le cas d'une croissance économique faible, ou augmenter de 70 % dans le cas d'une croissance économique forte. Mais la fourchette est de -63% à 0 % pour le trafic des voies navigables et de 0 à + 100 % pour le trafic routier. Ces fourchettes restent encore globales et seraient à différencier selon les axes.

Le souci croissant de l'environnement

Les transports occasionnent des nuisances auxquelles les riverains sont de plus en plus sensibles : il s'agit du bruit, de la pollution, de l'effet de coupure, de la détérioration du cadre de vie, tout particulièrement en zone urbaine dense. Certaines difficultés rencontrées récemment dans la détermination des tracés de sections d'autoroutes nouvelles ou de lignes de TGV en témoignent, tout autant que les demandes déjà plus anciennes de couverture d'infrastructures urbaines en région parisienne.

Les émissions gazeuses occasionnées par les transports sont également susceptibles d'avoir des effets planétaires qui peuvent mettre en cause à terme l'équilibre écologique mondial. Il s'agit notamment de l'effet de serre principalement causé par les émanations de gaz carbonique.

PROSPECTIVE

cette zone dense de peuplement et d'activité que sont l'arc rhénan et ses prolongements. Ceci inclut la zone urbaine de l'Île-de-France, aujourd'hui menacée d'asphyxie.

- Développer une politique d'aménagement du territoire basée sur le rattachement du reste du territoire à cet axe Nord-Sud.

- Faire le choix des infrastructures à réaliser dans le souci de préserver au maximum l'environnement et le cadre de vie.

En particulier, la place que tient aujourd'hui l'automobile dans les déplacements en zone urbaine dense devra être réexaminée. Les solutions intermodales devront être encouragées.

Une vision des priorités à moyen terme (5 à 7 ans) devra être mise en oeuvre pour s'intercaler entre les schémas directeurs à long terme et l'annualité des décisions du Budget et du Fonds de Développement Economique et Social.

Améliorer la gestion de l'existant

Ceci ne veut pas dire qu'il faut seulement construire de nouvelles infrastructures. La gestion des trafics, la maîtrise de la demande par une modulation appropriée, voire parfois une hausse des tarifs visant à écreter les pointes ou à orienter les utilisateurs vers d'autres itinéraires ou modes de transport moins chargés, sont des moyens à utiliser autant que de possible.

Financement

Le financement des infrastructures nouvelles qu'il faudra tout de même réaliser ne pourra être aisément assuré avec les règles actuelles. Les utilisateurs devront y contribuer, davantage que dans le passé dans les cas fréquents de sous-tarifcation notoire (transports routiers de marchandises, transports urbains aussi bien collectifs qu'en voiture particulière). L'appel à des capitaux privés est également à envisager, moyennant certaines conditions. Les grands opérateurs devront également accroître leur autofinancement, notamment par des efforts de productivité. Enfin, bien entendu, l'intérêt des projets devra être évalué de façon rigoureuse et reconnue par tous. ■