

NOTE DE SYNTHÈSE
SUR L'AVANT-PROJET
DE SCHEMA NATIONAL
DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS

Loi dite de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, en date du 3 août 2009 - article 16 : "Un schéma national des infrastructures de transports fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence."

La France va donc se doter, dans les prochains mois, d'un document qui peut et doit constituer le socle des mobilités durables et intermodales - tant urbaines qu'interurbaines et nationales - des 20 prochaines années.

TDIE ne peut que se réjouir qu'un tel outil de planification, qu'elle a tant appelé de ses vœux, voie enfin le jour. Ecrire réellement les principes et les objectifs de la politique des transports des deux prochaines décennies apparaît en effet comme le préalable indispensable à toute

programmation de moyen terme (CPER, PDMI...).

Le SNIT révisera heureusement les conclusions du CIADT de 2003, qui était plus un inventaire qu'un document de planification. Pour autant, il reste largement à parfaire, et tel est la vocation de ce dossier, qu'il s'agisse notamment de la note de synthèse ou des cartes modales qui, l'une comme les autres, vous proposent une analyse critique accompagnée de recommandations.

Le transport a deux composantes indissociables : **les services de transport** offerts aux usagers et **les infrastructures** qui les supportent. Ainsi, la planification des transports doit ainsi traiter à la fois :

- > les priorités en termes de création ou de renforcement des services de transport susceptibles de contribuer aux enjeux stratégiques préalablement déterminés ;
- > les conséquences de ces priorités sur la gestion et l'aménagement des infrastructures : adaptation des modes d'exploitation des infrastructures existantes et infrastructures nouvelles complémentaires.

LES RÉFLEXIONS DE TDIE : L'ÉLABORATION DU SNIT DOIT ÊTRE L'OCCASION DE « PENSER LE TRANSPORT AUTREMENT »

Les services de transport et de mobilité forment un tout indissociable pour l'utilisateur, indépendamment de l'opérateur, de l'organisateur du transport ou du gestionnaire d'infrastructure.

La planification des transports doit donc associer, à partir d'une vision commune des enjeux et des priorités de développement des services, les interventions qui relèvent :

- > **de l'Etat**, tant en matière de régulation du secteur (réglementation, fiscalité, sécurité, accès au marché), de gestion et de développement des infrastructures et des services de transport de niveau national ;
- > **des collectivités territoriales** en matière d'organisation des services (transports régionaux, départementaux et urbains), de gestion des réseaux routiers (nationaux et départementaux) et de l'espace public urbain (circulation et stationnement), et de l'aménagement des infrastructures de leur compétence (TCSP, routes...).

Dans un document diffusé en septembre 2008, TDIE avait présenté **10 clés pour une mobilité durable et finançable** à 20 ans. Et proposé une **démarche s'appuyant sur 5 convictions** :

- 1. partir de la demande de transport et de ses perspectives d'évolution** : même ralentie, la demande de mobilité restera forte (demande sociale, besoins pour la croissance et la compétitivité économique...) ; les potentialités de développement des modes alternatifs à la route sont très importantes sur les longues distances et dans les agglomérations denses, mais la place du transport routier restera incontournable pour une part majeure des déplacements voyageurs et marchandises sur les courtes et moyennes distances ;
- 2. organiser la mobilité en fonction des échelles de déplacements et de la diversité des territoires** : en dehors des zones de pertinence des transports collectifs, des solutions de mobilité adaptées doivent être recherchées pour les territoires éloignés des grands axes et moins densément peuplés ;
- 3. engager simultanément des actions dans trois domaines complémentaires** : la création de nouvelles infrastructures et la modernisation des infrastructures existantes ; le développement des services de transport ; la diffusion de l'innovation technologique ;
- 4. construire une vision sur le long terme** et la concrétiser par des actions de moyen terme (investissements) et par des réponses de court terme (développement des services en utilisant au mieux les infrastructures et les technologies disponibles) ;
- 5. lier les choix de développement aux financements mobilisables** : face à la raréfaction des ressources, et donc à l'amenuisement de la capacité d'intervention de l'Etat - et des collectivités co-financées -, des outils de financement de plus en plus complexes et novateurs (affectation de l'épargne des Français, redevance poids lourds, péages urbains, fonds souverains...) doivent être mis en œuvre et pérennisés ; mais surtout, les priorités d'investissement - donc les arbitrages - doivent être clairement déterminées, à partir des quatre convictions précédentes, et au regard des financements disponibles.

Ces 5 réflexions, fondamentales pour TDIE, structurent la présente note de synthèse, et sont illustrées par les 6 schémas qui figurent en annexe dans le dossier que nous avons le plaisir de vous remettre.

Nous vous en souhaitons une bonne lecture et restons à votre entière disposition.

Philippe DURON,
député du Calvados,
co-président délégué de TDIE

Louis NÈGRE,
sénateur des Alpes-Maritimes,
co-président de TDIE

L'analyse du projet de SNIT

Le SNIT rappelle la composition actuelle des déplacements de voyageurs et des trafics terrestres de marchandises. Il présente les hypothèses d'évolution des trafics (issues du modèle MEDEV) retenues pour l'évaluation des projets d'infrastructures. La consistance et le fonctionnement des réseaux actuels sont sommairement décrits.

Ces informations sont essentielles pour comprendre la situation de la demande de transport et son évolution probable, la confronter avec l'offre actuelle (consistance des réseaux et des services offerts) et pour appréhender globalement la nature et l'importance des besoins de mobilité et de services de transport à satisfaire à l'horizon de 20 ans proposés pour le SNIT.

De ce point de vue, le **diagnostic du projet de SNIT sur la situation actuelle du transport en France est quasiment inexistant**, en tout cas nettement insuffisant pour justifier l'intérêt de développer les différentes actions proposées dans le dossier : le réseau est-il adapté aux différentes demandes de transport, en qualité ou en quantité ? Quels sont les points majeurs de congestion, ou de dysfonctionnement dans les services rendus ? Sur quels points précis le schéma devrait-il « *répondre aux besoins de mobilité et aux exigences de compétitivité et de performance inhérents à la compétition mondiale* » et pas seulement « *participer aux objectifs du Grenelle de l'environnement* » ?

Si la loi du 3 août 2009 a limité le champ du SNIT à « *la politique permettant d'exploiter, d'entretenir, de moderniser et de développer le réseau des infrastructures de l'Etat* », cette politique ne saurait se concevoir et s'expliquer sans une vision d'ensemble des besoins de transport, des services nécessaires à son développement, avant de préciser les objectifs et interventions spécifiques de l'Etat pour assurer leur développement dans le champ de ses compétences.

Les réflexions de TDIE : trois inflexions majeures de la mobilité à l'horizon de 20 ans

Après un demi-siècle de développement intense des réseaux d'infrastructures et des trafics, le contexte d'évolution des transports dans les prochaines décennies devrait connaître **quelques inflexions fortes**.

1. Un ralentissement général de la croissance de la mobilité, quasiment stabilisée pour les déplacements de proximité

La production industrielle restera en grande partie délocalisée avec des flux d'échanges internationaux qui continueront à se développer rapidement. De ce fait, la croissance du transport international (essentiellement maritime) sera encore très élevée ; celle du transport intérieur sera nettement ralentie, mais avec une concentration sur les principaux ports et axes internationaux.

Pour les voyageurs, les principales tendances observées depuis près de 10 ans révèlent une croissance nettement ralentie des mobilités à longue distance, et une légère diminution de la mobilité de proximité, accompagnées d'un report accentué vers les transports collectifs (TGV, TER, transports urbains). Ces tendances pourraient perdurer au cours des prochaines décennies, moyennant des écarts entre les territoires : concentration des trafics dans les zones à fort accroissement démographique et les corridors de migrations touristiques.

Cependant, le développement attendu des transports alternatifs à la route n'aura qu'un impact limité sur la diminution globale de la circulation routière, qui représentait en 2008 près de 82 % des voyageurs/km et 87 % des tonnes/km pour le transport intérieur en France.

2. Des réseaux d'infrastructures arrivés à maturité, qu'il s'agit d'abord de valoriser

La France est aujourd'hui bien équipée en matière d'infrastructures, même si des compléments apparaissent indispensables en matière d'aménagement du territoire. Conséquence du fort ralentissement de la croissance de la mobilité, les besoins de capacités supplémentaires de transport resteront très localisés sur quelques corridors de transit et en périphérie des grandes agglomérations.

L'essentiel de l'effort devrait porter sur la valorisation des réseaux existants, c'est-à-dire sur la sécurité et la qualité de service, sur l'entretien et la maintenance du patrimoine, et sur les modalités d'exploitation destinées à améliorer la fluidité et la fiabilité du service, l'information des usagers, la complémentarité entre les modes de transport et le partage de l'espace entre les catégories d'usagers.

3. Des bouleversements technologiques attendus en matière de motorisation des véhicules et de systèmes de communication

La rareté croissante des ressources pétrolières et les engagements français et européens en matière de limitation des gaz à effet de serre pèseront plus fortement sur les prix des carburants, sur les modes de production et sur les choix de consommation des ménages. Ces deux défis (énergétique et climatique) conduiront à des efforts concertés d'économies et d'innovations technologiques, notamment en matière d'énergies renouvelables et de véhicules propres et économes (notamment la voiture électrique), dont la diffusion à grande échelle pourrait cependant s'étaler sur deux décennies. Dans ce délai, le risque de fortes hausses du baril de pétrole n'est pas à écarter.

Parallèlement, le développement attendu des nouvelles technologies de communication est de nature à modifier les conditions d'exploitation des réseaux de transport et l'accès aux activités et aux services : l'usage des transports collectifs, des véhicules partagés, du covoiturage dynamique et d'autres services de mobilité seront grandement simplifiés pour l'utilisateur grâce à la fourniture en temps réel d'une information personnalisée ; le télétravail, les télé-services, le e-commerce, les livraisons et les visites à domicile... permettront de satisfaire des besoins de la vie quotidienne sans avoir à se déplacer, ou en se déplaçant au plus près.

Recommandations de TDIE pour le SNIT

Le SNIT devrait être complété par un diagnostic portant à la fois :

- > sur la consistance actuelle de **la demande de transport** et son évolution possible à l'horizon du schéma ;
- > sur les forces ou les faiblesses des services de transport actuels (et des réseaux d'infrastructures qui les supportent) pour satisfaire cette demande, en qualité et en quantité, compte tenu des orientations du Grenelle de l'environnement ;
- > sur les responsabilités respectives de l'Etat et des collectivités territoriales pour répondre aux différents enjeux mis en évidence.

L'analyse du projet de SNIT

La stratégie affichée par le projet de SNIT vise à **répondre à des enjeux généraux de performance** pour l'accessibilité des territoires aux pôles d'emplois et de services, tout en limitant les coûts environnementaux, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Elle pose les principes de complémentarité entre les modes et services de transport, de recherche d'une meilleure utilisation des réseaux existants pour limiter la création de nouvelles infrastructures, de recherche des modes de transport les plus efficaces du point de vue énergétique. Elle définit et justifie en conséquence les types d'action qui contribuent à ces enjeux et principes.

On ne peut que souscrire à cette démarche générale, tout en regrettant qu'elle soit exposée en termes trop vagues et généraux. De quelles améliorations de l'accessibilité des territoires ou de qualité de service veut-on parler ? Pour quelles catégories de déplacements : longue ou courte distance, marchandises ou voyageurs ? A quelles échelles de territoires ?

Les réflexions de TDIE : six objectifs au service d'enjeux économiques et sociaux plus larges, qui se déclinent à trois échelles (voir illustrations jointes)

1. A l'échelle mondiale et européenne

Objectif 1 : Afin de faciliter le développement des échanges internationaux de marchandises qui se concentrent sur les hubs portuaires européens et les axes terrestres internationaux massifiés, **organiser 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. Compétitivité des ports à vocation internationale (Le Havre, Marseille...) et performance du réseau de plates-formes logistiques (à mutualiser).

Objectif 2 : Afin de renforcer la compétitivité des territoires français à l'échelle européenne, **développer des liaisons rapides et fréquentes entre les grands pôles français (Ile de France et métropoles régionales) et les pôles européens et mondiaux** : liaisons TGV avec Paris et les pôles européens proches (Hub Ile de France) ; liaisons aériennes intra européennes ; accès aux hubs aériens mondiaux (Roissy...).

2. A l'échelle des grands territoires régionaux et interrégionaux

Objectif 3 : Afin d'organiser le développement des grands territoires à l'échelle des régions économiques, **faciliter les échanges entre les différents pôles composant l'espace économique régional** : échanges professionnels, de formation, de services aux entreprises, de tourisme et de loisirs : services inter-villes rapides et fréquents ; interconnexion avec les réseaux locaux permettant le « porte à porte » ; accès aux transports à grande vitesse pour les déplacements à longue distance (TGV, avion).

Objectif 4 : Afin de garantir l'accessibilité des territoires à l'écart des grands courants d'échanges, éviter leur désertification et développer de nouvelles activités, **adapter les infrastructures de desserte routière et ferroviaire** (en confort et en sécurité) permettant d'assurer des services réguliers et fréquents (autocars rapides cadencés ou services ferroviaires si équivalents) reliant les centres locaux vers les grands pôles urbains les plus proches, et faciliter l'accès aux centres locaux par des véhicules individuels « partagés » à faible coût d'usage.

3. A l'échelle des bassins d'activité et des bassins de vie

Objectif 5 : Afin de structurer le fonctionnement des grandes agglomérations (distribution des marchandises, accès à l'emploi, conditions de vie quotidienne des habitants), **développer les transports collectifs à grand débit** pour accéder aux pôles d'activités, **assurer la fluidité du réseau routier principal** pour les déplacements à forte valeur ajoutée (tarification du stationnement et de certaines circulations rapides) ; **sécuriser les déplacements de proximité** pour la marche à pied et les modes doux (deux roues).

Objectif 6 : Afin de faciliter l'organisation de la vie quotidienne dans les territoires à moyenne ou faible densité, caractérisés par une population importante aux revenus modestes, et par l'éloignement et la dispersion des services de la vie quotidienne qui conduisent à un usage exclusif de l'automobile, **promouvoir des services de proximité commodes et peu onéreux** (en deux roues, voiture légère ou voiture partagée) qui relient les habitants dispersés aux centres de proximité et aux stations de transports collectifs permettant l'accès les principaux pôles d'activités du bassin d'emploi ; outre les services d'autocars rapides, développer, lorsque l'infrastructure est disponible, des services TER périurbains (dans les grandes métropoles) avec commodités de rabattements vers les gares (en deux roues notamment).

Recommandations de TDIE pour le SNIT

Le chapitre II du dossier du SNIT relatif aux actions devrait être structuré selon un nombre limité de catégories de demandes de déplacements (par exemple : marchandises à longue distance, voyageurs à longue distance, déplacements régionaux déplacements locaux et urbains) dont les enjeux économiques, sociaux et environnementaux ne devraient pas être mélangés, même si certaines actions peuvent contribuer à des enjeux relatifs à plusieurs catégories de déplacements.

Pour chacune de ces catégories, le document définirait l'objectif principal (en terme d'amélioration du service ou d'intermodalité) et les actions les plus importantes proposées en matière d'exploitation des infrastructures existantes, d'aménagement ou de création d'infrastructures nouvelles, ou d'innovations technique et sociale dans l'organisation des services.

La description détaillée des actions reste très utile, mais elle n'est pas essentielle pour présenter et faire comprendre la stratégie générale du projet.

L'analyse du projet de SNIT

Le SNIT présente les « projets de développement qui répondent à une problématique de mobilité ou d'organisation des déplacements, nouvelle ou non, à laquelle le système de transport existant ne peut répondre de manière satisfaisante, même mieux exploité et modernisé ». Les cartes des projets proposés sont claires et précises. La justification des projets routiers est bien illustrée, en distinguant les objectifs de sécurité, de désenclavement territorial et de congestion.

On aurait souhaité en savoir plus sur les objectifs des projets ferroviaires et fluviaux, en termes de clientèle potentielle et de services attendus. Jusqu'où faut-il développer le réseau de lignes ferroviaires à très grande vitesse, qui ne se justifient que pour des trajets longs reliant des pôles importants ; ce réseau doit-il offrir partout une vitesse supérieure à 300 km/h ? Ne devrait-on pas aménager un maillage inter-villes complémentaire aux principales LGV, qui combinerait des adaptations de lignes ferroviaires classiques et des éléments de lignes nouvelles ? Quels trafics supplémentaires de marchandises seraient-ils rendus possibles avec les projets de développement proposés ?

De même, pour l'Île de France, il conviendrait de préciser les objectifs attendus des projets franciliens de développement des transports collectifs. En quoi pourront-ils atténuer la congestion endémique des réseaux de transport de la région capitale ?

Les réflexions de TDIE : des axes d'action pour mettre les transports au service de la société de demain

Partant des six objectifs d'adaptation ou de développement des services de transport aux différentes échelles territoriales, TDIE propose sept axes d'action qui prennent en compte les contraintes actuelles – congestion, choix modaux par défaut... – et les impératifs d'avenir : lutte contre le changement climatique, indépendance et sécurité énergétique des transports, attractivité économique des territoires, prise en compte des besoins et des aspirations des Français.

Axe 1 : Concentrer les efforts en faveur du fret ferroviaire sur les deux grands corridors Nord-Sud (Lille-Bordeaux-Espagne et Luxembourg-Perpignan-Espagne), sur la desserte par rail des ports maritimes, et les liaisons Est-Ouest correspondantes, ainsi que sur les nœuds ferroviaires les plus importants : dégager des sillons fret ; aménager des infrastructures d'accès ou d'évitement dans les pôles les plus chargés ; localiser cartographiquement les plates-formes majeures de développement du transport combiné.

Axe 2 : Permettre au transport fluvial de participer pleinement au report modal : aménagement de la liaison Seine-Nord Europe ; rénovation du réseau magistral ; confortation des réseaux de ports fluviaux et du transport fluvial à grand gabarit.

Axe 3 : Positionner nos grands territoires dans un réseau de liaisons ferroviaires européennes à grande vitesse ; finaliser les LGV susceptibles d'être achevées en 2020 en priorisant explicitement les liaisons dotées d'un potentiel d'exploitation : liaisons européennes, desserte des régions peuplées excentrées et dessertes des aéroports internationaux.

Axe 4 : Organiser progressivement un réseau complémentaire de services ferroviaires rapides inter-villes, en combinant des adaptations de lignes ferroviaires classiques et des éléments de LGV ; assurer des dessertes cadencées et des correspondances commodes avec les lignes nationales et internationales à grande vitesse, et avec les services régionaux et locaux de transport collectif.

Axe 5 : Adapter et exploiter les grands axes routiers internationaux existants pour améliorer leur fluidité ; traiter les nœuds de congestions des traversées périurbaines ; mieux desservir les territoires encore isolés par des aménagements de capacité, de confort et de sécurité adaptés au trafic, au relief et aux exigences environnementales.

Axe 6 : Soutenir les investissements de transport collectifs urbains et d'intermodalité des réseaux, qui renforcent les liens entre urbanisme, mobilité et réseaux de transports collectifs ; soutenir le développement des systèmes d'information et des titres de transport intégrés pour offrir un service « porte à porte ».

Axe 7 : Faciliter le développement de services de mobilités adaptés aux territoires de faible densité, pour les 40 % de français vivant dans des territoires où l'usage de l'automobile personnelle est actuellement le seul moyen de déplacement ; lever les obstacles au développement du transport à la demande, du covoiturage et des services utilisant les nouvelles technologies de communication.

Recommandations de TDIE pour le SNIT

Le SNIT relatif aux projets de développement devrait être complété par des informations relatives :

- à la consistance du réseau de LGV de niveau européen envisagée à long terme, et à la clientèle potentielle de trajets de longue distance (actuelle et future) sur ce réseau ;
- à l'organisation d'un maillage ferroviaire inter-villes (pour des liaisons interrégionales de voyageurs à moyenne distance), utilisant des lignes ferroviaires classiques aménagées et des éléments de lignes nouvelles ;
- aux perspectives de développement des trafics de marchandises ferroviaires et fluviaux liées à l'aménagement des infrastructures existantes, d'une part, et aux infrastructures nouvelles, d'autre part ;
- aux effets attendus des projets franciliens de développement des transports collectifs, en matière d'accessibilités des pôles de développement, d'une part, et de décongestion des réseaux existants, d'autre part.

L'analyse du projet de SNIT

Le SNIT présente la grille d'évaluation des projets de développement qui a permis « de caractériser la pertinence de l'infrastructure au regard des orientations du Grenelle de l'environnement... de fournir des éléments d'appréciation sur l'impact environnemental associé aux projets d'infrastructure... et de fournir des indications relatives à leur pertinence socio-économique plus globale... ».

Ce travail considérable, et très détaillé, d'évaluation multicritères de plus d'une centaine de projets d'infrastructures nouvelles est complété par les premiers éléments d'évaluation globale qui portent sur l'efficacité du schéma au regard des objectifs de rééquilibrage de la demande de transport, de réduction des émissions de CO₂ et d'optimisation de l'utilisation des réseaux.

Cette évaluation est très utile mais elle oublie l'essentiel, c'est-à-dire l'aptitude du schéma à répondre, en quantité et en qualité, aux différentes demandes de transport, dont l'analyse est quasiment absente de la stratégie présentée dans le projet de SNIT. L'efficacité d'un projet d'infrastructure nouvelle ne peut pas seulement s'apprécier par des critères généraux d'intérêt socio-économique, d'amélioration de temps de parcours et de soutien à l'emploi ; elle doit avant tout s'assurer que le ou les objectifs recherchés (temps, confort, fiabilité, capacité supplémentaire... variables selon les projets) ont bien été atteints dans des conditions optimales de coût et d'environnement.

Les réflexions de TDIE : trois principes pour sélectionner les actions les plus efficaces

Il s'agit, dans une perspective de développement durable, de gérer l'utilisation des fonds publics, en apportant les réponses les plus rapides et les moins coûteuses aux objectifs d'amélioration des services jugés prioritaires. Ce qui conduit à trois principes d'action :

Premier principe : définir clairement les objectifs recherchés, en termes d'amélioration de services de transport

L'amélioration des infrastructures et services de transport peut répondre à des préoccupations très diverses, combinant des objectifs de rapidité (les gains de temps et de fiabilité), d'atténuation des écarts territoriaux et sociaux (la desserte des territoires, le niveau de confort des déplacements) et de limitation des nuisances environnementales (pollutions, bruit, insécurité, effet de serre...).

Pour dépasser le risque de confusion entre l'objectif recherché (améliorer un service) et l'un des moyens pour y parvenir (une infrastructure nouvelle), **la première tâche du planificateur est de définir et de faire valider le ou les objectifs recherchés derrière chaque demande** : un cahier des charges en termes d'amélioration des services, qui ne préjuge pas des solutions techniques à examiner ensuite.

Deuxième principe : valoriser l'utilisation des infrastructures existantes avant d'investir dans des infrastructures nouvelles

Ce qui compte, c'est l'offre nouvelle de services plus que l'infrastructure à inaugurer. Nombre de nouveaux services peuvent être organisés avec, moyennant des dispositifs d'exploitation et des adaptations mineures, des infrastructures existantes, par exemple :

- des services d'autobus rapides sur autoroutes existantes, avec des voies prioritaires sur les périodes et les sections engorgées ;
- des correspondances cadencées quai à quai entre TGV et TER ;
- des services d'information et de billetterie inter-réseaux.

Une infrastructure nouvelle ne se justifie qu'après avoir vérifié qu'il n'existe aucune solution technique (par un mode ou par un autre) ou des dispositifs d'exploitation susceptibles d'offrir un service de transport équivalent (en durée porte à porte, en fiabilité ou en confort, par exemple).

Troisième principe : rechercher les bons compromis techniques entre des objectifs ou des préoccupations parfois antagonistes

Lorsqu'une infrastructure nouvelle apparaît justifiée, l'éventail des choix techniques reste très ouvert : choix du tracé, de la vitesse offerte, des protections des riverains, des possibilités de phasage... Une infrastructure nouvelle répond le plus souvent à plusieurs objectifs – parfois antagonistes – d'amélioration de services de transport et de leur environnement, entre lesquels il faut avoir le courage de choisir... pour ne pas déboucher sur un projet complexe, beaucoup plus coûteux et donc difficile à financer ! Par exemple :

- une ligne ferroviaire nouvelle, mixte, en relief difficile, cumule les handicaps techniques : son coût peut doubler, voire plus, par rapport à un projet ciblé sur les voyageurs ou ciblé sur le fret !
- le choix de la vitesse ferroviaire (220 km/h ou 320 km/h) a un effet très fort de renchérissement du coût du génie civil, pour des gains de temps qui ne sont pas forcément justifiés !
- un autobus articulé sur des voies urbaines partiellement réservées peut parfois apporter le même service qu'un tramway, pour une dépense d'investissement (infrastructure et matériel) divisée par 2 ou par 3 ;
- la desserte routière des territoires à l'écart ne nécessite pas forcément un aménagement à deux fois deux voies, lorsque le trafic reste faible ; des aménagements plus modestes peuvent offrir des services équivalents (en confort et en sécurité) pour une dépense moindre et avec une meilleure insertion dans l'environnement.

Recommandations de TDIE pour le SNIT

Le SNIT devrait être complété par une évaluation de l'efficacité des ensembles d'action répondant à des objectifs territoriaux d'amélioration des services de transport, dont la problématique et les enjeux auraient été présentés préalablement.

Cette efficacité devrait être d'abord appréciée par rapport aux objectifs d'amélioration des services de transport auxquels ces actions doivent concourir.

L'analyse du projet de SNIT

Le SNIT présente une estimation financière du schéma national, qui dans sa version consolidée semble beaucoup plus proche de la réalité, à **260 Milliards d'€** hors Grand Paris, soit près de **300 Milliards d'€**. Cette estimation a le mérite de distinguer selon les modes (ferroviaire 55 %, routes 15 %, voies navigables 9 %, TCSP 18 %, ports 2 %), et les familles de financeurs, et entre entretien et régénération (14 %), et modernisation et développement (86 %).

Mais, alors qu'en moyenne, d'ici à 2020, les projets du SNIT et ceux du Grand Paris (qu'on ne peut occulter), représentent quelques **13 Milliards d'€ par an**, dont une part Etat (33 %) en théorie proche de 4,5 Milliards d'€, il ne met pas en regard, même de façon sommaire, les modalités de financement correspondantes, tout en reconnaissant avec réalisme qu'au plus 70 à 80 % du volume des projets mentionnés seront effectivement réalisés, sous condition que les financements correspondants soient obtenus...

Cette partie du projet de SNIT marque donc un recul par rapport aux dispositions du CIADT du 18 décembre 2003, qui avait institué, via la création de l'AFITF, un mécanisme de financement - cohérent à l'époque - du programme proposé.

Au demeurant, s'il n'appartient pas au SNIT, outil de planification, de proposer des solutions précises pour chacun des projets retenus, d'autant que certains ne seront réalisés qu'à moyen ou long terme. Il ne peut, sauf à perdre en crédibilité, occulter la difficulté prégnante du financement. Au contraire, comme en 2003, l'objectif devrait être d'**ouvrir clairement le débat** à partir des évaluations de coût en présentant les pistes de solutions envisageables, leur pertinence respective...

Cela est d'autant plus vrai que, en l'absence d'innovations en matière de financement, certains projets d'infrastructures risquent de ne pas être retenus dans la version finale du Schéma, malgré leur pertinence, parce qu'ils apparaissent in finançables (cf. supra).

Faute de quoi, il n'est pas interdit de penser qu'une accumulation de projets pourrait constituer le meilleur prétexte pour agir au minimum...

Les réflexions de TDIE : des axes d'action pour mettre nos capacités de financement à hauteur des enjeux de notre pays

De l'avis unanime des économistes, les **financements publics**, de l'Etat comme des collectivités, susceptibles de financer une politique ambitieuse d'infrastructures intermodales durables (pour achever les liaisons entre notre pays et le reste de l'Europe, pour consolider les principaux corridors de déplacements, pour les marchandises comme les passagers, pour participer au développement des territoires isolés, pour créer de grandes plates-formes multimodales à partir des principaux aéroports) **demeureront rares tout au long, au minimum, des 20 prochaines années.** « L'argent budgétaire » est désormais marginal...

Dès lors que le contribuable ne pourra être davantage sollicité, il convient d'explorer d'autres modes de financement, à commencer par **certaines formes de partenariat public-privé recourant de façon accrue aux usagers des infrastructures**, nouvelles ou modernisées, telles que la concession, qui n'a pas vocation à être limitée aux seules autoroutes à créer, ni même aux seules infrastructures routières..., sans méconnaître que les contrats de partenariat ont également une incidence budgétaire future avec les loyers que les pouvoirs publics versent aux opérateurs privés. Des recettes dédiées, tels que les dividendes des participations de l'Etat dans les entreprises et les acteurs publics de la mobilité, ont vocation à financer sur le long terme l'AFITF. Plus généralement, la tarification des infrastructures auprès de l'utilisateur est une piste qu'il conviendra d'étudier attentivement dans les prochains temps.

La mobilisation des fonds souverains - à laquelle réfléchit déjà la Caisse des Dépôts et Consignations - pour le financement des infrastructures, dans le cadre de leur recherche de revenus de substitution à très long terme, doit constituer une piste à explorer. Il s'agit de favoriser l'investissement, aux risques et périls du fond, sur des projets à TRI positif, en quelque sorte de structurer le club des investisseurs de long terme au profit du territoire français. C'est une vraie voie d'avenir. Et ce d'autant que, à l'évidence, la période va se caractériser, de façon durable, par la rareté de l'argent, surtout avec la hausse des règles prudentielles applicables aux banques et aux assurances.

On ne peut occulter que notre pays se caractérise par un très haut niveau d'épargne, avec un encours des livrets d'épargne particulièrement important depuis la banalisation bancaire. Au-delà des initiatives déjà mises en place, il convient de prendre en compte que les infrastructures de transport constituent, pour l'économie et les territoires, un enjeu qui n'est guère moindre que celui du logement...

Recommandations de TDIE pour le SNIT

Le SNIT devrait être complété par une estimation (en rythme annuel, dans l'idéal, ou au minimum au rythme des contrats de projet quinquennaux) des besoins totaux de financement par catégories de projets, des contributions de l'Etat nécessaires (comptenu de celles envisagées pour les autres financeurs) et des pistes de financement concevables.

Les options de réalisation d'un certain nombre de grands projets devraient être révisables dans l'hypothèse où les disponibilités budgétaires ne seraient pas à la hauteur des besoins dans les années à venir.

Mais surtout, il est indispensable que des débats aussi fondamentaux, même s'ils ne sont pas nouveaux, tels que le recours aux financements privés, aux fonds souverains, à des prêts générés par l'épargne des Français, à la tarification des infrastructures... soient menés avec recul et sans passion, mais avec la volonté d'aboutir, ce que la concertation sur le SNIT pourrait, ou aurait pu, initier.



www.tdie.eu
10, rue Washington - 75008 Paris - Tél. 01 44 13 31 08