

Le plan de relance et son impact sur les transports, enjeux et perspectives

Par **OLIVIER DELEU, Délégué Général de TDIE (Transports Développement Intermodalité Environnement)**



Confrontés à une crise financière puis économique d'une ampleur exceptionnelle, plusieurs Etats dont la France ont choisi une relance par l'investissement, c'est-à-dire à l'affectation de ressources supplémentaires à la réalisation ou à l'accélération de projets d'infrastructures, pour nombre d'entre-eux liés à la mobilité durable. Rappelons toutefois qu'en France, cet effort exceptionnel d'investissement de l'Etat en faveur des équipements structurants ne représente que 4 Md€ **en autorisations d'engagement et 2,7 Md€ en crédits de paiement en 2009 (1), dont 870 Millions d'€ en faveur de la mobilité**, auxquels viennent s'ajouter d'une part les efforts exigés des entreprises publiques (RATP, SNCF), à hauteur de 700 M€ et surtout les contributions des collectivités territoriales.

Naturellement, ce plan de relance, même si le volet mobilité est relatif, fait écho aux **convictions fondatrices de l'association TDIE** : mobilité et croissance sont indissociables. Le transport est indispensable à l'activité économique puisqu'il représente, en France, 243 milliards d'euros de valeur ajoutée et 6,2% du PIB.

En outre, TDIE affiche sa conviction que la demande de mobilité va continuer à s'accroître. Cet accroissement est lié à la démographie, aux échanges économiques, au tourisme et aux loisirs, au développement des territoires...

Concomitamment, une étude menée par KPMG avec l'Economist Intelligence Unit (EIU) auprès de 328 dirigeants issus de différents secteurs d'activité dans 21 pays du monde vient à nouveau souligner ce que les auteurs appellent « le lien critique » entre infrastructure et croissance économique. Ainsi, 77% des dirigeants interrogés pensent que le niveau d'investissement actuel dans les infrastructures n'est pas suffisant pour soutenir la croissance à long terme de leurs activités.

Quant au niveau d'équipement existant, seuls 14% des personnes interrogées le trouvent « totalement adapté » aux besoins de leur entreprise. 80% des dirigeants interrogés déclarent que les infrastructures seront un élément encore plus important pour leur activité dans 5 ans. En Europe de l'Ouest, le taux est globalement de 63%.

Mieux, pour 90% des dirigeants interrogés, l'existence et la qualité des infrastructures impactent leurs décisions d'implantation et de développement. « Les activités liées aux infrastructures, à leur construction et à leur entretien, peuvent être un stimulus économique fort dans une période

de faible croissance » commente Xavier Fournet, associé KPMG secteur Infrastructures.

En outre, 80% des dirigeants interrogés pensent que le secteur public ne peut pas gérer seul le développement des infrastructures et qu'il doit faire appel au secteur privé. Ce jugement fait écho à la volonté de l'Etat, dans notre pays, dans le cadre du plan de relance, de faciliter -et de permettre de conférer la garantie de l'Etat- le recours aux partenariats public-privé, et spécialement aux contrats de partenariat.

Enfin, l'état actuel des réseaux constitue pour ces dirigeants l'enjeu le plus important: 66% d'entre-eux pensent que celui-ci pèse sur les coûts d'exploitation de leur entreprise, 1 sur 5 que les problèmes de transport pénalisent leur compétitivité, leur potentiel de croissance ou leur capacité à attirer des employés qualifiés. Lorsque les dirigeants listent les infrastructures à améliorer d'urgence, le réseau routier arrive en première place (58%).

Dès lors, l'ambition, plus limitée, de cette libre expression sera de s'interroger **sur l'impact éventuel de ce plan de relance sur la mobilité dans notre pays**, après avoir replacé ce dernier dans son contexte politique.

La politique de la mobilité est organisée depuis 2007 par les principes de modernisation de notre société arrêtés dans le cadre du **Grenelle de l'Environnement**, et que

“TDIE affiche sa conviction que la demande de mobilité va continuer à s'accroître”

l'on retrouve au travers des critères de sélection, admettant trop nombreux pour être pertinents, qui vont s'appliquer aux projets qui figureront dans le futur et mal nommé (2) Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

Ainsi, cette accélération du niveau des investissements doit-elle être structurellement intermodale, afin de tenir compte tant des parts de marché respectives des différents modes -cela s'appelle du réalisme politique- que des ambitions en matière de report modal fixés par le Chef de l'Etat, mais aussi de la nécessité d'entretenir suffisamment le patrimoine existant, qui se dégrade lorsqu'il n'est plus entretenu, on l'a vu avec le réseau ferroviaire et le réseau fluvial. On risque de le voir demain avec le réseau routier national.

Or, les investissements du plan de relance, hors contributions des entreprises publiques il est vrai, se répartissent à peu près par moitiés entre le réseau routier national (400

M€) et les modes dits alternatifs (470 M€, dont 300 M€ pour le mode ferroviaire). Cela s'explique sans doute par l'application de la règle de la consommation effective des crédits ouverts en 2009 à 75%, et pour le solde en 2010. En effet les routes, par nature, permettent une consommation très rapide des crédits. Mais c'est néanmoins notable...

TDIE est satisfaite de l'effort consenti pour les voies navigables, avec des crédits d'entretien supplémentaires sur 2 ans de 100 M€, qui correspondent pratiquement à l'enveloppe annuelle de crédits de l'Etat versés à VNF. TDIE observe à contrario que les grands ports maritimes ne bénéficient que d'une enveloppe modeste (50 M€), et que rien n'est prévu ni pour accélérer la réalisation de l'écluse fluviale du Havre ni pour améliorer les dessertes ferroviaires au Havre comme à La Rochelle...

TDIE observe néanmoins qu'il y a **quelques grands oubliés du plan de relance**, dont la prise en compte aurait permis d'égaliser crédits ferroviaires et crédits routiers : le TGV Rhin-Rhône, en particulier la 2ème tranche de la branche est, soit environ 50 kms de maillon manquant dès 2011, et dont la non-réalisation dans le prolongement des travaux actuels générera des surcoûts de l'ordre de 10% ;

l'Ile de France, où des investissements ferroviaires considérables, hors crédits déjà contractualisés, sont indispensables pour rattraper un retard non-contesté. Le plan de relance ne prévoit que 10 M€ d'investissements ferroviaires (tangentielle nord), plus une accélération de 100 M€ (180 M€ au lieu de 80 M€) des crédits contractualisés. Mais rien de nouveau sur les schémas de rénovation des RER, sur l'interconnexion sud des TGV par Massy, Antony et Orly...

et surtout le fret ferroviaire, puisque la quasi-totalité des investissements ferroviaires du plan de relance sont orientés vers le trafic voyageurs ou concernent des lignes mixtes, mais d'une façon générale pas la mise en œuvre concrète du futur réseau à priorité fret.

Reste à s'interroger sur **l'impact de ce plan**. Il s'agit bien à ce stade d'une politique de relance, c'est-à-dire d'accélération des investissements, et non d'investissements supplémentaires. En effet, plus de 60% des 870 M€ de crédits ouverts dans le cadre de ce plan sont contractualisés (CPER, PDMI, plan Rhône...) et sont engagés en 2009 et 2010 par anticipation des échéances contractuelles et des programmes prévus, ou sont des crédits non contractualisés dont l'engagement était certain (travaux liés aux nouvelles LGV).

Les effets à moyen terme (à partir de 2011) du plan de relance dépendront donc de la capacité de l'Etat à en faire un accélérateur d'équipement des territoires, et non un simple anticipateur, ce qui conduirait paradoxalement à un ralentissement des investissements en 2011... Et cela même s'il est désormais acquis que la future taxe PL ne produira pas de recettes pour l'Etat en 2011, mais plutôt en 2012, voire en 2013.

Cet effet d'accélération repose sur des capacités financières à accroître, mais aussi sur la capacité des pouvoirs publics à saisir toutes les opportunités, comme la réflexion en cours sur les institutions publiques locales et le projet de loi Grenelle II.

A ce stade, voici **quelques pistes**.

Alors qu'en Ile de France, le STIF est l'objet d'un large consensus, y compris sur l'opportunité d'une extension du champ de ses compétences, il apparaît indispensable de donner à l'ensemble des AOT en province plus de compétences et une assise territoriale accrue. Notre conviction est qu'une clarification des compétences et de la gouvernance aura un effet démultiplicateur certain.

Alors que les procédures préalables, indispensables mais souvent complexes, sont sources de retards dans la prise de décision et la réalisation, elles doivent être simplifiées, même s'il est primordial de permettre une concertation avec les acteurs locaux. Ainsi, pour certaines infrastructures stratégiques et peu impactantes pour l'environne-

“Les effets à moyen terme du plan de relance dépendront de la capacité de l'Etat à en faire un accélérateur d'équipement des territoires, et non un simple anticipateur”

ment ou déjà existantes et à moderniser, le débat public pourrait porter non seulement sur l'opportunité mais sur l'ensemble du projet. Le reste de la procédure en serait fortement accélérée.

Comme le réseau routier français doit faire l'objet d'un entretien curatif et préventif, qu'il doit également être modernisé et mis aux normes de sécurité et qu'enfin un certain nombre de contournements d'agglomérations doivent encore être réalisés, comme des tronçons manquants du réseau à dimension autoroutière, nous proposons de mettre en concession rapidement certaines sections du réseau routier national à 2x2 voies, que l'Etat ne parvient pas à entretenir. Après l'A63 sud en cours, une expérimentation pourrait être réalisée avec l'A25, par exemple, ou l'A20. Nous pourrions mener une expérimentation en Lorraine de mise à 2x3 voies, de sécurisation et de modernisation de l'A31 et de l'A30, et de contournement de Thionville et Nancy, en concession. Enfin, nous proposons de généraliser la gestion routière modulée pour éviter autant que faire se peut les encombrements, qui génèrent des pics de pollution et des pertes économiques. Cela est réalisable sur tous axes concédés ou à péage et y compris sur le réseau national, dans un futur proche, pour la redevance poids lourds... Enfin, il convient de donner aux concessions autoroutières actuelles et futures, une dimension de développement durable et d'intermodalité. ■

1. Ce faisant, le gouvernement a su éviter le piège des effets d'annonces, chiffrés en autorisations d'engagement, non suivis d'effets, c'est-à-dire de crédits de paiement.

2. Puisque, très opportunément, il ne se limite pas aux infrastructures, mais est ouvert aux services, et à l'amélioration de la qualité de ceux-ci.