

Nos propositions pour la relance économique

Avant-propos

TDIE est une association pluraliste, créée en 2001, 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. Nous nourrissons les débats par des propositions qui reposent sur des analyses objectives, chiffrées, des réflexions globales, prospectives, et nous constituons une plate-forme de réflexions et d'échanges pour l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur des transports, à destination des pouvoirs publics.

Une conviction fondatrice : mobilité et croissance sont indissociables

Sans mobilité, dans un contexte de mondialisation des échanges, et de concurrence internationale accrue entre les territoires, pas de croissance ni de compétitivité économiques, pas de développement local optimisé. Le transport, qu'il s'agisse des infrastructures modernes qui en sont l'essence, ou des services de haute qualité qui doivent y être proposés, est indispensable à l'activité économique, dont il prend toute sa part, puisqu'il représente, en France, 243 milliards d'euros de valeur ajoutée et 6,2% du PIB. Le Gouvernement a pris en compte ces faits incontestables en mobilisant, dans le plan de relance économique 2009, à la fois les projets de mobilité sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, les investissements des sociétés nationales (RATP, SNCF), à hauteur de 400 M€ chacune, notamment pour des achats de matériels et, pour la SNCF, des rénovations de gares accélérées.

En outre, TDIE affiche sa conviction, partagée par les professionnels et les meilleurs spécialistes, que la demande de mobilité va continuer à s'accroître globalement. Bien que ralenti par rapport aux décennies précédentes, cet accroissement est lié à la démographie, aux échanges économiques, au tourisme et aux loisirs, au développement des territoires...

Accélérer les investissements dans le secteur économique de la mobilité, tant en matière d'infrastructures que de niveaux de service proposés, est donc à la fois de nature, **s'il s'agit bien de crédits de paiement et non de simples autorisations de programme**, un acte de relance économique et un acte de modernisation de notre société. TDIE veillera également **à ce qu'il ne s'agisse pas seulement d'accélération d'opérations programmées**, donc d'anticipations des dévolutions de crédits, qui aboutiraient à des années particulièrement maigres dès 2010 ou 2011...

En outre, cette accélération du niveau des investissements doit être structurellement intermodale, afin de tenir compte à la fois des parts de marché respectives des différents modes et des perspectives de développement de chaque, mais aussi de la nécessité d'entretenir suffisamment le patrimoine existant, qui se dégrade rapidement 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.

Enfin, cette accélération repose certes 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**, qui peut devenir –il ne l'est encore guère– un véritable outil de la relance par l'investissement dans le domaine de la mobilité.

1. Une modernisation nécessaire et urgente de la gouvernance locale de la mobilité

Alors qu'en Ile de France, seule région à n'être dotée que d'une seule Autorité organisatrice de Transports (AOT), le STIF est l'objet d'un large consensus à la fois sur l'intérêt et la puissance de cet outil consensuel et sur l'opportunité d'une extension du champ des compétences de celui-ci, il apparaît indispensable de donner à l'ensemble des AOT en province, plus de compétences et une assise territoriale accrue, sans bouleversement déstabilisateur. Voici les propositions de TDIE, qui reposent sur la conviction qu'une clarification des compétences et de la gouvernance **aura un effet démultiplicateur certain**, surtout si de nouvelles sources de financement locales sont mises en oeuvre.

- **Doter les AOT d'agglomérations des instruments d'action territoriale et urbaine nécessaires** : cela passe par des compétences de gestion des services et des flux élargies, incluant les transports collectifs, les circulations douces, les circulations automobiles partagées et le réseau routier principal, avec des objectifs de développement durable, mais aussi par la faculté d'instaurer, y compris dans le cadre de l'expérimentation, des péages urbains. Les agglomérations, qui élaborent les PDU, deviendraient dès lors des autorités organisatrices du développement durable et de la mobilité.
- **Décentraliser les amendes de stationnement** et susciter la création de services publics du stationnement de voirie afin de doter les AOT (cf. supra) d'une plénitude des compétences en matière d'organisation de la mobilité urbaine, et de doter les transports en commun en site propre, notamment, d'une **ressource nouvelle immédiatement disponible** (plusieurs centaines de millions, sans augmentation du prix du stationnement payant de surface), **susceptible d'accélérer**, dans un 1^{er} temps, la réalisation de projets étudiés. Le dispositif législatif est prêt, il doit être **inclu dans le projet de loi Grenelle 2**.
- **Conforter les régions, autorités planificatrices et financières de la mobilité de proximité** : les Régions, qui élaborent des schémas régionaux des infrastructures de transport, qui contractualisent avec l'Etat, y compris de lourds volets relatifs aux transports urbains, à la décongestion des agglomérations, à la lutte contre les nuisances, notamment phoniques, des infrastructures existantes, et qui pourraient être un acteur de 1^{er} plan de la captation de la rente foncière... doivent voir **leur rôle dans les politiques liées aux transports collectifs renforcé, aux côtés des agglomérations**, avec les ressources affectées et les compétences correspondantes. En outre, elles doivent pouvoir créer **une sorte de syndicat mixte** regroupant autour d'elles à des fins de cohérence l'ensemble des AOT, des conseils généraux...

2. Par la mise en place urgente de nouveaux financements, l'affermissement de la relance au plan local.

L'Etat a fait un effort de 4 Milliards d'€ pour les infrastructures, dans le cadre du Plan de Relance, dont une partie importante pour la mobilité, qui s'ajoute aux financements de la SNCF et de la RATP, ainsi qu'à ceux des autorités portuaires...

Mais il est acquis que le plus grand nombre de projets « prêts à partir » émane des collectivités territoriales, auxquelles TDIE souhaite donner davantage de moyens financiers pour lancer des projets supplémentaires d'aménagements de mobilité. Voici nos propositions :

- **1^{ère} piste, la décentralisation des amendes de stationnement** (cf. supra).
- **2^{ème} piste, la captation des rentes foncières et immobilières**. C'est un outil qui est généralement soutenu par tous les acteurs de la mobilité, mais qui peut être difficile à mettre en place, en particulier s'agissant de biens immobiliers déjà existants. C'est d'autant plus un outil dont la mise en place doit être initiée rapidement.

Nous proposons de mettre en place, voire de systématiser un dispositif de périmètre d'aménagement dérogatoire au droit commun autour des grandes infrastructures neuves liées à la mobilité, telles que les gares TGV, les échangeurs autoroutiers... RFF pourrait, dans ce cadre, se voir reconnaître une compétence facultative d'aménagement lui permettant de

recourir à des délégations de maîtrise d'ouvrage. Le dispositif législatif doit également être inclus [dans le projet de loi Grenelle 2](#).

- **3^{ème} piste, un recours immédiat à l'épargne des Français**, avec une garantie de l'Etat, ce qui aurait le mérite de ne pas accroître la dette publique, déjà très élevée. Or le niveau d'épargne de Français reste élevé, la banalisation des livrets A devrait augmenter l'encours total, et la piste d'un livret d'épargne populaire, garanti par l'Etat, dédié aux infrastructures, mérite amplement d'être très rapidement explorée, sans à priori.

- **4^{ème} piste, la liberté pour les collectivités territoriales de recourir à la concession.** Contrairement à l'Etat, elles ne peuvent le faire aujourd'hui que pour les ouvrages d'art, ce qui est étonnamment restrictif, surtout avec un réseau routier départemental qui s'est accru de 18.000 kms, et qui comporte des tronçons en mauvais état. Le dispositif législatif, qui a déjà failli être adopté il y a quelques années par le Sénat, s'était alors heurté à l'opposition de l'Etat. Il peut, lui encore, être inclus [dans le projet de loi Grenelle 2](#).

3. Le recours accru à la concession pour entretenir, sécuriser et moderniser les réseaux routiers, et les compléter

Si le réseau routier français est désormais considéré comme très largement complet, il doit désormais faire l'objet d'un entretien patrimonial curatif et préventif suffisant, sous peine de connaître dans 20 ans la même situation que pour le fluvial et le ferroviaire. Il doit également être modernisé, et mis aux normes de sécurité actuelles, ce qui est souvent très coûteux. Enfin, un certain nombre de contournements d'agglomérations doivent encore être réalisés, comme des tronçons manquants du réseau à dimension autoroutière. [Certains travaux sont prêts et seulement en attente de financement](#).

L'Etat a consenti un effort bienvenu de 400 M€ pour le financement de sa part des PDMI. Mais rappelons que rares seront les collectivités à participer au financement de ces plans, en sus des efforts consentis pour le ferroviaire et pour le réseau routier départementalisé. Rappelons également que le réseau routier national génère un besoin minimum de financement et d'entretien annuel de 500 M€, qui n'a pas été complètement atteint en 2007 et 2008.

- **Donner aux concessions autoroutières actuelles, en les aménageant, et futures, une vraie dimension de développement durable et d'intermodalité.** Il s'agit de reprendre les concessions actuelles, d'augmenter les investissements sollicités des concessionnaires en termes de « route durable », de gestion durable de l'éclairage, d'insertion dans l'environnement, d'intermodalité avec la réalisation de parkings relais et de pôles d'échanges avec les infrastructures collectives en milieu urbain, de sécurisation, [en contrepartie de l'allongement desdites concessions](#). Il n'y a pas de préalable législatif et il s'agit de travaux qui peuvent démarrer pour certains très rapidement.

- **Mettre en concession rapidement** certaines sections du réseau routier national à 2x2 voies, que l'Etat ne parvient pas à entretenir correctement. L'après l'A63 sud en cours, une expérimentation pourrait être réalisée avec l'A25.

- **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. Ou sur la RN20 entre Pamiers et le tunnel du Puymorens.

- **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 (des expériences limitées sont déjà menées en ce sens sur certains axes autoroutiers tels l'A1), et y compris sur le réseau national, dans un futur proche, pour la redevance poids lourds...

4. La pleine inclusion des opportunités du réseau fluvial et des

ports dans le plan de relance.

Alors que l'Etat renforce les moyens financiers en faveur de la construction de logements, que le législateur souhaite développer les éco-quartiers, que le développement des énergies renouvelables apparaît comme une ardente nécessité, le domaine public afférent aux infrastructures reste encore trop souvent sous-exploité, en particulier le domaine public fluvial. Or certains projets urbains de court terme sont bloqués ou ralentis de ce fait, comme à Valenciennes.

En outre, l'Etat, sans aller au bout de sa logique, a d'ores et déjà inclus l'accélération de la rénovation de quelques barrages et écluses dans le plan de relance (100 M€). Sur le volet maritime, 50 M€ de travaux supplémentaires seront également prévus l'an prochain pour remettre à niveau l'entretien portuaire. Voici les propositions de TDIE.

- **Remettre en pleine propriété le domaine public fluvial à VNF**, en contrepartie d'objectifs ambitieux de valorisation de celui-ci, et de financement, à terme de l'entretien du réseau. Cette proposition ne coûtera rien à l'Etat, mais pourra lui rapporter à terme.
- **Accélérer les procédures préalables aux travaux de l'écluse fluviale du Havre**, avec l'objectif d'un démarrage des travaux courant 2010.
- **Engager dès 2009 un plan ambitieux de remise à niveau du réseau fluvial magistral existant et des ouvrages de navigation**, qui demeurent dans un état préoccupant. Il s'agit de consacrer d'ici à 2013 1,5 Milliard d'€ d'autorisation de programmes, par affectation prioritaire de la part Etat de la rente hydro-électrique du Rhône et du Rhin.

5. Organiser de façon rationnelle et économe les investissements ferroviaires

Il est aujourd'hui acquis qu'une infrastructure ferroviaire réalisée en plusieurs phases, avec démobilitation intermédiaire des équipes de maîtrise d'ouvrage déléguée, voire de maîtrise d'œuvre, entraîne des conséquences nettes sur l'emploi régional, et des surcoûts généralement évalués à 10% au-moins. Ce pourrait être le cas pour la 2^{ème} phase de la branche est du TGV Rhin-Rhône, pour la tangentielle nord en Ile de France...

- **Réaliser dès 2009 la liaison sud TGV par Massy, Antony et Valenton**, qui est prête à démarrer et constitue un modèle de projet compatible avec un plan de relance.
- **Lancer sans délais la mission de financement de la 2^{ème} phase de la branche est du TGV Rhin-Rhône**, pour un démarrage des travaux en 2010.
- **Boucler en 2009 le financement, les acquisitions foncières et les dernières études nécessaires à la 2^{ème} tranche du TGV-Est**, pour un démarrage des travaux en 2010, comme le Président de la République s'y est engagé.
- **Généraliser en 2009 les plans de régénération ferroviaire régionaux** et accompagner chacun de ceux-ci d'un échéancier contractuel contraignant.

6. Accélérer les procédures liées à l'élaboration des infrastructures de transport

Les procédures préalables souvent complexes, et dont il n'est pas question ici de remettre en cause l'utilité ni la pertinence, sont sources de retards dans la prise de décision et la réalisation. Sans être dénaturées, elles doivent très probablement être simplifiées, raccourcies, même s'il est bien entendu primordial de permettre une concertation avec les acteurs locaux dès qu'il s'agit d'aménager le territoire.

- **Pour certaines infrastructures stratégiques et peu impactantes pour l'environnement** (souterraines en partie, ou en tranchée ouverte...), ou déjà existantes et à moderniser, le débat public, qui serait obligatoire et renforcé, tant son utilité est aujourd'hui démontrée, pourrait porter non seulement sur l'opportunité –ce qui n'a dans ce type de cas pas grand sens- mais sur l'ensemble du projet. Le reste de la procédure en serait fortement accélérée.