

Rapport d'activités Année **2008**



**Voyageurs et
Marchandises**



www.tdie.eu

10, rue Washington 75008 PARIS

Tél. 01 44 13 31 08

Fax 01 44 13 31 21

secretariat@tdie.eu

1. Présentation sommaire de TDIE

1 - TDIE, une association pluraliste, force de propositions auprès des pouvoirs publics

TDIE est une association pluraliste représentant l'ensemble des acteurs des différents modes de transports (professionnels, élus nationaux et territoriaux, experts et universitaires). **Centre de ressources** désormais reconnu, 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, député du Calvados et Maire e Caen, et par **Michel BOUVARD**, co-président, député de Savoie, Vice-Président du Conseil général. Cette association constitue une plate-forme de réflexions et d'échanges pour l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur des transports.

Il est à noter que le mandat triennal des deux co-présidents arrive à échéance en cette fin d'année 2008, et que le 1^{er} Conseil des fondateurs et partenaires de l'année 2009 aura pour tâche de renouveler, le cas échéant, le mandat de M. Philippe DURON, et de choisir un successeur à M. Michel BOUVARD qui, accaparé par de très importantes responsabilités à la Caisse des Dépôts et Consignations, ne se représente pas.

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, mais les prises de position de fond restent au-cœur des convictions de TDIE : planification reposant sur une véritable définition d'une politique de la mobilité durable, programmation volontariste qui en est issue, financement pérennisé et affecté.

TDIE poursuit donc résolument ses interventions en faveur de la planification, de la programmation et du financement des infrastructures de transport, avec des réflexions différenciées selon les enjeux territoriaux et géographiques (urbain, périurbain, interurbain, grandes liaisons européennes...).

Nos principaux travaux antérieurs

- Contribution au Grenelle de l'Environnement (2007)
- Livre blanc pour une politique de la mobilité durable 2007-2012
- Réactualisation complète du recensement des projets régionaux de transports à 20 ans (version initiale en 2002-2003) avec 22 monographies régionales, une synthèse nationale, puis une étude cartographique associée, contribution à l'élaboration d'un schéma multimodal de transports (2006-2007).
- 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)
- 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).
- 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).
- Analyse de portée générale sur les évolutions des besoins de transports à 15/20 ans (2002).
- 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...

- 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).

2 - TDIE, un réseau de grande qualité, socle de sa capacité à proposer

TDIE s'appuie sur :

▪ **Un Conseil des fondateurs et partenaires** : composé actuellement des représentants de : ADPF (Association pour le Développement des Ports Français), ARF (Association des Régions de France), ADF (Association des Départements de France), FIF (Fédération des Industries ferroviaires), FNTP (Fédération Nationale des Travaux Publics), FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers), RFF (Réseau Ferré de France), SETVF (Syndicat des Entrepreneurs des Travaux de Voies Ferrées de France), SNCF, Syndicat des Terrassiers de France, TLF (Fédération des entreprises de transports et logistique de France), USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française), VNF (Voies Navigables de France), ainsi que le Président du conseil scientifique, M. Michel SAVY et le Président d'honneur de notre association, M. Jacques OUDIN.

▪ **Un Conseil scientifique**, présidé par Michel SAVY, qui rassemble : Jean BERGOUGNOUX, Alain BONNAFOUS, Nicolas BRUTIN, Jean CHAPON, Yves CROZET, Jean-Baptiste De PREMARE, Pierre-Louis DEBAR, Élisabeth DUPONT-KERLAN, Philippe DURON, Bernard FRISTCH, Guy JOIGNAUX, Nicolas LELEU, Jean-Pierre LOMBARD, Jean-Pierre ORFEUIL, Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE, Jean-Louis PERROT, Émile QUINET, Pierre SUARD, Philippe SUBRA, Alain VIVET.

▪ Des adhérents

- **Transport, tous secteurs confondus** : Abertis, APADIL, Syndicat des Terrassiers de France (Fondateur), Conseil National des Transports, Association des Utilisateurs de Transport de Fret, Eurotunnel, Fédération Nationale des Travaux Publics (Fondateur).
- **Transport routier** : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, Union Routière de France, Fédération Nationale des Transports Routiers (Fondateur), Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française (Fondateur), Autoroute Avenir, Fédération des entreprises de transports et logistique de France (Fondateur).
- **Transport Ferroviaire** : Réseau Ferré de France (Fondateur), Fédération des Industries Ferroviaires (Fondateur), Syndicat des Entrepreneurs des Travaux de Voies Ferrées de France (Fondateur), Société Nationale des Chemins de Fer français (Fondateur), Union des Transports Publics Ferroviaires, Egis-Rail, Eurotunnel.
- **Transport aérien** : Union des Chambres de Commerce et d'Établissements Gestionnaires d'Aéroports (UAF), Air France.
- **Transport portuaire, maritime et fluvial** : Voies Navigables de France (Fondateur), Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes, Comité des Armateurs Fluviaux, Association pour le Développement des Ports Français (Fondateur), Armateurs de France.
- **Associations nationales de professionnels ou d'élus** : Assemblée des Régions de France, Assemblée des Départements de France, Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie.
- **Collectivités locales, organismes publics** :
Conseils régionaux d'Alsace, d'Aquitaine, Auvergne, de Basse-Normandie, de Bourgogne, de Bretagne, de la Corse, de Franche-Comté, de Haute-Normandie, du Languedoc-Roussillon, du Limousin, de la Lorraine, de Midi-Pyrénées, de Nord-Pas-de-Calais, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes, de Rhône-Alpes.
Conseils généraux de l'Ain, des Hautes-Alpes, de Charente-Maritime, du Cher, de Côte d'Or, des Côtes d'Armor, de Dordogne, de l'Eure, de Gironde, d'Isère, de la Loire, du Loiret, du Lot-et-Garonne, du Maine-et-Loire, de la Marne, de Moselle, de la Nièvre, de l'Orne, du Rhône, de Haute-Saône, de Saône et Loire, de Savoie, de Haute-Savoie, de Seine-Maritime, de la Somme, du Var et Vendée.
Grand Roanne Agglomération.
- **Adhérents associés** :
Association des Maires de France, Cercle pour l'Optimodalité en Europe, Association Décider Ensemble, Avenir Transports, Avenir Rail.
- **Des échanges** constructifs, fructueux et confiants avec **les directions générales du Ministère en charge des transports** et un partenariat qui repose sur une subvention traditionnelle et annuelle du Ministère (cf. rapport financier)

2. Activités internes en 2008

1 - Évolution des adhésions 2007/2008

L'effort a porté à nouveau, et comme chaque année, sur l'**augmentation du nombre des adhérents**.

De ce point de vue, l'augmentation du nombre de collectivités locales adhérentes observé depuis 2004 s'est poursuivie, avec un total de 45.

Concomitamment les efforts ont porté aussi sur les « professionnels », avec l'accueil d'Abertis.

Le montant total des cotisations est à nouveau en augmentation (cf. rapport financier).

2 - Animation de l'association en 2008

L'équipe de TDIE a été constituée en octobre 2001 avec deux personnes, et l'organisation est inchangée depuis. Le délégué général est M. Olivier DELEU depuis janvier 2006, et l'assistante de direction est Mme Sophie MEUNIER depuis le 12 juin 2006.

Cette équipe a continué de travailler, comme depuis sa création, grâce à l'intégration en qualité de stagiaires d'étudiants de 3^{ème} cycle, notamment du DEA d'économie des transports de l'ENPC (Université Paris XII Val de Marne). A ce titre, TDIE a bénéficié de la collaboration de Melle HO, qui a effectué une étude comparative de la mobilité urbaine dans 4 capitales européennes, Berlin, Londres, Madrid et Paris. Nous avons également accueilli un jeune étudiant de l'Institut d'Études Politiques de Grenoble, M. Laurent COTTIER, qui a réalisé un travail très approfondi sur les enjeux de mobilité durable de la Présidence française de l'Union européenne.

Comme toute association, l'animation de TDIE repose sur des réunions régulières de ses organes dirigeants. C'est ainsi qu'une assemblée générale ordinaire s'est réunie dans les locaux de la FNTP le 9 juillet 2008.

Entre temps, le Conseil des Fondateurs et Partenaires s'est notamment réuni le 29 janvier 2008, pour approuver le programme des travaux de l'année, comme le bureau permanent, chargé d'assurer la vie quotidienne de l'association, qui s'est réuni en dernier lieu le 18 décembre 2008.

L'assemblée générale ordinaire du 9 juillet 2008 a porté sur les questions statutaires suivantes :

- adoption du rapport moral de l'exercice 2007
- adoption des comptes 2007 - quitus au Trésorier
- fixation du montant des cotisations 2009
- accueil des nouveaux adhérents 2008
- programme des activités 2008 de l'association
- questions diverses.

3 – L'accroissement d'un réseau de correspondants régionaux

TDIE souhaite et a entrepris de diversifier au maximum ses sources d'information, y compris en instaurant un échange de liens internet avec des associations régionales ou interrégionales, dans l'objectif de pérenniser une circulation de l'information tant ascendante que descendante. Après Eurosud, à Toulouse, Association Logistique transport Ouest (ALTRO), à Clermont-Ferrand, l'Association Trans Europe TGV, à Dijon, l'Association Axe Nantes Méditerranée, en Charente, La Transalpine, à Lyon... d'autres partenariats ont été confirmés et enrichis, courant 2008, avec, par exemple, l'Association pour le Développement Du Transport Ferroviaire Thouet-Sèvre Niortaise, à Parthenay...

Nous avons également trouvé des partenariats gagnant-gagnant avec les fédérations régionales des travaux publics, qui nous ont accordé une audience intéressante, notamment au-cours d'assemblées générales annuelles (PACA, Ile de France), en s'appuyant concomitamment sur notre expertise, liée à nos travaux sur le futur Schéma national d'infrastructures de transport, et sur le recensement des projets réactualisé en 2006-2007.

4 - Les travaux du Conseil Scientifique

Le Conseil Scientifique, présidé par le Professeur Michel SAVY, s'est réuni en mai 2008, pour débattre, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, de la préparation par le Gouvernement d'un éventuel CIACT, dont il était question à l'époque, et faire le point sur les travaux des différents comités opérationnels.

M. Jean BERGOUIGNOUX a notamment présenté un exposé brillant sur les travaux du Comop dédié au fret marchandises, qu'il a présidé, et Mme Elisabeth DUPONT-KERLAN a présenté les travaux de 2 autres Comop dont elle était membre, sur le réseau ferré voyageurs et sur les transports urbains et périurbains.

3. Activités en direction de l'extérieur

Une part significative des activités 2008 a été marquée par les travaux liés au processus dit du « Grenelle de l'Environnement », mis en place mi-2007, et qui s'est poursuivi, sous forme notamment de comités opérationnels (COMOP) thématiques, en 2008. C'est ainsi que nous avons très largement participé à la réalisation et à la diffusion d'un n° hors-série d'Infrastructures et Mobilité consacré aux conclusions du Grenelle de l'Environnement en termes de mobilité durable, dès le mois de janvier 2008.

1 – Le suivi de l'actualité politique nationale

- ♦ Le 29 janvier, nous avons organisé la 2^{ème} édition de nos vœux aux personnalités du monde des transports, sur un thème qui pouvait sembler prémonitoire à l'époque : « du Grenelle au CIACT ».

- ♦ Surtout, l'association a été intensément mobilisée par l'arrivée au Parlement (1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale à l'été puis au Sénat à l'automne) du projet de loi de programmation dit « Grenelle 1 », qui a donné lieu à un grand nombre de réunions de travail, de rencontres avec les rapporteurs, MM. Christian JACOB et Bruno SIDO, et d'autres parlementaires, et avec la rédaction de **20 amendements** au total, dont un nombre significatif a été déposé par des députés ou des sénateurs, certains ayant été adoptés.

C'est le cas de propositions que nous avons porté, souvent aussi à l'initiative de nos adhérents, sur la reconnaissance d'un réseau ferroviaire à priorité fret, la priorité à la rénovation du réseau ferroviaire existant, la reconnaissance pleine et entière du mode fluvial, un débat public avant 2012 sur la liaison Saône-Moselle, la lutte contre l'étalement urbain, un débat public dès 2009 pour le projet « Métrophérique » en Ile de France, l'amorce de la mise en place de financements innovants (avances remboursables sur crédits carbone), et une planification plus réaliste et plus précise de la grande vitesse ferroviaire ...

Nous avons sans doute été moins heureux au Sénat, mais nous sommes parvenus néanmoins à soutenir le principe d'un plan de rénovation de barrages manuels de navigation en PPP, avec création, sur chaque site s'y prêtant, d'une micro-centrale hydro-électrique.

La seconde lecture verra TDIE continuer d'apporter son soutien à plusieurs convictions qui restent encore globalement insatisfaites, telles que la systématisation de la desserte ferroviaire des aéroports d'intérêt national et la création d'un schéma national des plates-formes de transport combiné.

- ♦ Nous avons ouvert fin 2008 le dossier du projet de loi dit « Grenelle 2 », qui constituera une des priorités de l'année 2009.

2 – Les questions de financement et l'avenir de l'AFITF

Ces questions sont au-coeur de la vocation même de TDIE, et elles ont continué, tout au long de l'année, à faire l'objet d'un suivi des plus attentifs, et à de nombreuses réunions de travail avec des correspondants et experts extérieurs à notre association.

L'association, dans ce cadre, a été auditionnée par une Mission d'information du Sénat présidée par Francis Grignon sur le financement des infrastructures de transport, dont les conclusions, qui ont largement rejoint les convictions de TDIE, reposaient sur un double constat alarmant: "L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) n'a pas, à l'heure actuelle, les ressources qui lui permettraient de poursuivre sa mission en 2009 et au delà", et "cette situation est d'autant plus critique que de nombreux projets supplémentaires semblent s'annoncer à la suite du Grenelle de l'Environnement". Le rapport appelait en effet à "dégager des ressources nouvelles" pour le développement des infrastructures de transport, parmi lesquelles la taxation d'une partie des plus-values foncières liées aux infrastructures de transport.

Nos travaux ont débouché, le 2 décembre 2008, sur un « Grand Débat » co-organisé avec la Caisse des Dépôts et Consignations, en partenariat avec l'AFITF et le groupe Abertis et avec le soutien de l'ASFA, sur le thème « Financer autrement les infrastructures de transport », qui a permis de faire le point sur les attentes et les propositions des acteurs publics et privés en matière de leviers de financement innovants. Il a permis de rappeler que le besoin de financement lié aux projets d'infrastructure recensés par l'association est estimé à 163 milliards d'euros jusqu'en 2030, dont 97 milliards d'ici 2020, ce qui rend d'autant plus indispensable d'évaluer les besoins, de hiérarchiser les priorités et d'élaborer de nouvelles solutions car les infrastructures de transport constituent une solution puissante de relance de la croissance économique et d'amélioration de la compétitivité des territoires.

En présence de Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, les principales propositions émises par les différents intervenants, que TDIE a faites siennes, ont été rappelées :

- 1^{ère} piste : la dépénalisation des amendes de stationnement en faveur du financement des transports en commun en site propre ;
- 2^{ème} piste : la captation des rentes foncières et immobilières ;
- 3^{ème} piste : la modulation des péages en fonction des pics d'utilisation ;
- 4^{ème} piste : les péages urbains ;
- 5^{ème} piste : la finance carbone, c'est-à-dire la valorisation des économies de CO₂ dégagées par les infrastructures de transport ;
- 6^{ème} piste : les fonds souverains étrangers ;
- 7^{ème} piste : l'appel à l'épargne populaire par la création d'un livret garanti par l'Etat ou par le recours à l'emprunt
- 8^{ème} piste : le recours à la concession pour les infrastructures lourdes routière et ferroviaire, actuelles et à créer.

3 - La poursuite de nos manifestations thématiques avec le mensuel « Infrastructures et Mobilité »

♦ Le 26 février, nous avons organisé un petit-déjeuner parlementaire dédié au thème « **Le transport de fret et la mondialisation** », qui fut un grand succès.

Au-cours de celui-ci, nous avons abordé les sujets suivants : le devenir de l'Europe dans l'évolution générale du commerce intercontinental, le positionnement des ports français dans les échanges européens avec les autres parties du monde, l'organisation des transports intérieurs en France compte-tenu de l'hinterland des ports français, avec la participation de Messieurs René GENEVOIS, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Philippe MANGÉARD, Président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe et Michel SAVY, Professeur à l'IUP, Président du Conseil Scientifique de TDIE.

♦ Le 16 avril, en partenariat avec RFF, TDIE, a souhaité donner la parole à des acteurs essentiels de la filière portuaire française, en présence de nombreux parlementaires, dont l'un des auteurs de la réforme portuaire de 1992, M. Charles JOSSELINE, ancien Ministre, et les deux rapporteurs du prochain texte gouvernemental, MM. Daniel FIDELIN, député de Seine-Maritime, et Charles REVET, sénateur de Seine-Maritime.

Les deux co-présidents de TDIE, MM. Philippe DURON et Michel BOUVARD ont écouté les professionnels portuaires (UPACCIM), les gestionnaires de réseaux intermodaux (RFF et Comité des Armateurs fluviaux) et les chargeurs (AUTF) en leur demandant de commenter le projet de loi préparé par M. Dominique BUSSEREAU, annoncé comme une réforme d'envergure de l'organisation, de la gouvernance et de la desserte des 7 ports autonomes maritimes métropolitains, et de le remettre en perspectives.

Ils ont rappelé fortement, comme tous les participants, que la loi portuaire de 2008 ne devrait absolument pas connaître le même sort que celle de 1992, dont le volet « développement des infrastructures multimodales de desserte » n'a pu être réalisé, sacrifié sur l'autel de la rareté budgétaire. Or pour TDIE comme pour tous les participants, **la bataille portuaire se gagne à terre**, et l'un des handicaps stratégiques est la faiblesse capacitaire et l'insuffisante profondeur des hinterlands multimodaux.

En conséquence, nous avons largement fait savoir aux parlementaires que si nous apprécions les projets de réforme de l'organisation, de la gouvernance et des modalités de coopération des ports autonomes maritimes métropolitains, **nous demandons instamment qu'un effort programmé sur le long terme, financé et priorisé**, en ce qui concerne les investissements de modernisation et de développement des dessertes terrestres multimodales, figure dans un document engageant l'Etat et ses partenaires, par exemple le projet de loi Grenelle 1.

Il est regrettable que, sur ce point, nous n'ayons qu'imparfaitement été entendus, ce qui risque, à terme, de coûter cher à l'économie nationale.

4 – Promouvoir une politique globale de la mobilité durable, à long terme

L'un des objectifs majeurs de TDIE en 2008 a été de peser, par la réalisation et la publication d'une contribution au futur schéma national de la mobilité globale, annoncé sous une appellation plus modeste, et dès lors insatisfaisante, par le Gouvernement, sur le respect des engagements du Président de la République.

Nous avons donc décidé de rendre publique une contribution en faveur de la réalisation effective par l'Etat d'un véritable schéma national de mobilité durable, qui ne soit pas qu'une liste d'infrastructures sans vision globale de la politique de mobilité, qui suppose, pour TDIE, de respecter un certain nombre de principes simples mais incontestables.

Le premier, qui tient à la méthodologie autant qu'aux choix stratégiques, est sans doute de partir de la demande, et de ses perspectives d'évolution. Le deuxième est indiscutablement de structurer les problématiques de mobilité selon les échelles des territoires, les offres de transport étant très variables selon leur densité et les catégories de déplacement.

Le troisième d'articuler les actions en fédérant les politiques liées aux infrastructures (création et rénovation), celles liées aux services proposés aux clients/usagers, et celles liées aux innovations technologiques. Le quatrième d'intégrer les échelles de temps (court et long terme). La planification doit conjuguer une vision à long terme (de la demande et de l'offre), des étapes de mise en œuvre et des réponses à plus court terme s'appuyant sur un développement de services de transport utilisant au mieux les infrastructures et les technologies disponibles. Enfin, bien sûr, de lier les choix de développement aux financements mobilisables

TDIE a clairement affirmé son attente de la définition de cette indispensable politique de planification multimodale à long terme (2030) des infrastructures et services de transports, incluant une programmation volontariste et le financement associé, c'est-à-dire **un schéma national de mobilité durable** qui fixe les objectifs et les priorités de développement des infrastructures et services de transport, selon les différentes catégories de mobilités et de territoires.

TDIE a donc rendu publique sa contribution, dénommée « *Penser le transport autrement : Objectifs et priorités d'actions pour une mobilité partagée et durable à horizon de 20 ans* ». Elle contient **10 actions-clé** pour limiter les consommations d'énergie et les émissions de CO₂, promouvoir des technologies novatrices et des transports mieux structurés, développer à grande échelle des transports collectifs intermodaux, économiquement pertinents, accessibles et de haute qualité de service, et considérer, enfin, la place incontournable du transport routier en garantissant une circulation confortable et sûre et des services adaptés à la desserte des différents territoires.

5 – Le dossier stratégique de l'Ile de France

Si les travaux de TDIE ont plutôt une vocation nationale, en règle générale, il est apparu nécessaire, compte-tenu des spécificités de la région-capitale, de consacrer une attention et des réflexions spécifiques à celle-ci, dès lors que le partenariat avec les acteurs régionaux était acquis, à l'issue de nombreux échanges dans le cadre d'un COPIL particulièrement riche. Et ceux-ci ont trouvé dans les initiatives de TDIE matière à mobilisation pour faire bouger les lignes d'ici 2025 et construire une Ile-de-France mobile, compétitive et attractive.

En parallèle, notre stagiaire, étudiante en DEA d'économie des transports de l'ENPC (Université Paris XII Val de Marne), Melle HO, a effectué une étude comparative très éclairante de la mobilité urbaine dans 4 capitales européennes, Berlin, Londres, Madrid et Paris, dont les conclusions ont également enrichi ce travail partenarial.

Enfin, nous avons organisé le 18 décembre 2008 une conférence sur le thème de la mobilité en Ile de France qui a été un lieu de débats sans aucun tabou, mais aussi de synthèses, qui a débouché sur trois recommandations pour que les transports soient toujours un atout de la région :

- ♦ repenser la gouvernance de la mobilité en Ile-de-France, le rôle de chacun des acteurs territoriaux devant être reconsidéré sans autre parti-pris que l'efficacité, et clarifié en ce sens par le législateur, dès 2009,
- ♦ phaser les projets nécessaires au renforcement du réseau de transport, pour que l'Ile de France demeure une grande capitale mondiale : au-delà du contrat de projet en cours, et du futur SDAURIF, qui est un outil de planification, une programmation de court, moyen et long terme doit être clairement écrite, pour tenir compte à la fois des délais de réalisation des projets et de la croissance de la demande de transports, et pour définir des perspectives, pour le fret comme les passagers,
- ♦ enfin, accélérer les procédures liées à l'élaboration des infrastructures de transport.

6 – L'avenir de la logistique en France

TDIE a toujours considéré les questions liées à la logistique comme stratégiques, l'une de ses missions étant dès lors de promouvoir ce secteur d'activité auprès des pouvoirs publics et des élus. Dans ce cadre, et après les colloques de 2003 et de 2005, TDIE a organisé, dans le cadre de son partenariat avec le mensuel Infrastructures et Mobilité, un petit déjeuner en octobre 2008, dédié aux questions liées aux implantations logistiques.

Rappelons que l'une des principales propositions de TDIE, exprimées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, est de promouvoir un schéma directeur des plates-formes logistiques, dont les principaux éléments ont vocation à figurer dans un Schéma national de la mobilité durable que l'association appelle par ailleurs de ses vœux.

Dans ce cadre, nous avons assuré la maîtrise d'ouvrage déléguée d'une importante étude descriptive et prospective sur les implantations logistiques en France à 5 ou 10 ans, dont les maîtres d'ouvrage conjoints sont la FNTP et deux de ses syndicats de spécialités (USIRF et Terrassiers), et TLF, organisation professionnelle majeure de la logistique. L'objet de cette étude est notamment de procéder à l'analyse dynamique du secteur économique de la logistique, notamment en termes de travaux générés par les implantations logistiques futures, pour les secteurs de la construction routière et du terrassement.

TDIE est un partenaire naturel de cette étude dès lors que ses résultats prospectifs, à l'échelle nationale comme régionale, viendront compléter les travaux qu'elle mène actuellement d'élaboration de contributions à un schéma national de la mobilité durable, et serviront son objectif de promouvoir ce secteur d'activité auprès des pouvoirs publics et des élus.

7 – L'ouverture vers les enjeux européens

Après avoir organisé en 2007 un déjeuner-débat européen, à Bruxelles, auquel étaient conviés Mme Inès AYALASENDER, députée (PSE) membre de la commission des transports, M. Benoît LE BRET, chef du cabinet de M. Jacques BARROT, et MM. Gilles SAVARY (PSE) et Matthieu GROSCHE (PPE), députés membres de la commission des transports, nous avons poursuivi cet investissement européen en 2008 en nous appuyant sur les travaux d'un stagiaire, étudiant de 3^{ème} cycle de l'Institut d'Etudes Politiques de Grenoble, M. Laurent COTTIER, qui ont débouché sur **un recensement des enjeux de mobilité durable de la Présidence française de l'Union européenne**, adressé à chaque parlementaire et largement diffusé, et qui a été l'occasion de faire un point complet sur les principaux dossiers en question, tels que le ciel unique européen, l'interopérabilité, la réglementation du transport routier, l'eurovignette, Galiléo, la sécurité routière...

Cette base de données européenne a vocation à être remise à jour aussi régulièrement que possible, en fonction des moyens de l'association.

8 – Le développement et l'animation de notre site internet, la création d'une newsletter

Nous disposons depuis 2006 d'un site internet simple dans sa structure, complet dans son contenu et sa documentation et assez facile à mettre à jour. Il a été correctement référencé sur Google. L'adresse, européenne, est www.tdie.eu. Même si cela représente un travail important, nous avons veillé, tout au long de l'année 2008, à sa mise à jour constante. Au-delà, nous avons amélioré la structure, pour rendre les informations encore plus accessibles et lisibles, en corrigeant notamment certaines rigidités et certains archaïsmes.

Fin 2008, TDIE a créé et diffusé à ses abonnés une newsletter, en principe une fois par mois, et plus si nécessaire. C'est un moyen de communication supplémentaire qui permet de toucher un public plus large. Il est recommandé à chaque adhérent d'abonner ses propres correspondants (directeurs régionaux, cadres nationaux...) et contacts. Nous avons déjà plusieurs dizaines d'abonnés spontanés, via le site internet.
