

UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR SOUTENIR LA CROISSANCE

EN RÉSUMÉ - 1/2

Cet ouvrage présente une photographie des enjeux du transport et de la logistique pour le Grand Sud-Est et les attentes des acteurs économiques, exprimées soit à travers leur vécu au quotidien soit au regard des politiques publiques sur le transport.

Plus qu'un atlas, qui existe déjà sous différentes formes, il met en lumière les interactions entre ce secteur et l'économie et propose des recommandations autour de quelques grandes problématiques telles l'importance de la mobilité, la capacité de l'État à financer des réseaux de transports, l'utilité économique et sociale du secteur des transports et de la logistique, les besoins en équipements du Grand Sud-Est...

L'IMPORTANCE DE LA MOBILITÉ DANS NOTRE SOCIÉTÉ

Depuis l'après-guerre, la mobilité des hommes et des marchandises n'a cessé d'augmenter. Elle a doublé entre 1973 et 1993.

L'augmentation de la mobilité résulte principalement de la croissance de la mobilité longue distance, qui s'explique par l'augmentation du niveau de vie, une Europe qui s'élargit, une économie de plus en plus mondialisée.

Pour les personnes, la part de mobilité liée aux loisirs dépasse désormais celle liée au travail.

On prévoit une croissance plus faible de la mobilité pour les vingt prochaines années. Il faut en tenir compte. Mais ceci ne résoudra pas la saturation de certains de nos réseaux.

L'OITC affirme que réduire la mobilité pour améliorer ou conserver la fluidité des réseaux, conduirait à une régression économique et sociale. Ceci ne veut pas dire qu'il ne faut pas réfléchir sur les comportements en matière de transport : au contraire, il faut inciter chacun à une attitude plus vertueuse au nom du développement durable.

RÉHABILITER L'UTILITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE

Le secteur des transports et de la logistique, plus souvent incriminé que loué – pollueur, consommateur d'espaces, à l'origine de vifs débats à l'occasion de la réalisation de nouveaux réseaux – concourt pourtant à rendre les territoires attractifs, participe au développement des entreprises, innove le milieu rural et permet à chacun de satisfaire ses exigences en matière de déplacements, approvisionnements, etc...

La performance des professions du transport, associée à un réseau d'infrastructures adapté aux besoins, contribue directement à la qualité de vie des Français qui exigent toujours plus de mobilité à travers une qualité de l'offre de transport sans cesse accrue : fréquence, fiabilité, fluidité, sécurité.

RÉAFFIRMER LES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS DU GRAND SUD-EST

Lorsqu'ils sont confrontés à des choix en matière d'investissement en infrastructures de transport à réaliser sur l'ensemble du territoire, on observe que les décideurs nationaux perçoivent le Grand Sud-Est comme un espace privilégié, moins «prioritaire» que la plupart des autres régions. La réalité est toute autre : malgré son réseau dense, le Grand Sud-Est, de par sa géographie (fonction de transit), son relief, sa démographie, est confronté à une modernisation indispensable de ses infrastructures ferroviaires, fluviales et routières.

L'OITC en appelle particulièrement à l'État dans la mesure où :

- > la plupart des sections à terminer ont un caractère national et international, impliquant tout particulièrement l'État dans son rôle de garant de la solidarité nationale,
- > l'importance des projets à réaliser et leur densité sont sans commune mesure avec les capacités financières des Collectivités territoriales appelées à les cofinancer,
- > l'usager paie déjà très cher pour utiliser les réseaux routiers existant dans le Grand Sud-Est alors que dans d'autres régions, il dispose de réseaux en grande partie gratuits.

Il faut enfin prendre garde à la marginalisation de la France dans une Europe qui s'agrandit vers l'Est. C'est en achevant les maillons manquants et en renforçant la capacité des grands réseaux souvent saturés du Grand Sud-Est que l'on maintiendra la France dans la dynamique européenne.

CONJUGUER TRANSPORTS FERROVIAIRE ET ROUTIER

Le rail et la route doivent être utilisés en fonction de leurs créneaux de pertinence. Les chargeurs et transporteurs ont besoin des deux, dans des conditions de qualité de services et de compétitivité non encore réunies pour ce qui regarde le transport ferroviaire.

Les ingrédients pour que le mode ferroviaire renoue avec la croissance sont connus, il faut continuer à les mettre en œuvre. La poursuite de l'amélioration de sa qualité de services, la modernisation du réseau et son interopérabilité avec les autres réseaux européens, le recentrage de la SNCF sur les prestations où elle est compétitive, le partenariat avec les opérateurs routiers et le gestionnaire du réseau pour la mise en place de nouveaux services sur les réseaux massifiés, feront inéluctablement augmenter les trafics ferroviaires.

Pour la SNCF, il s'agit d'un challenge historique qui doit être gagné. Sinon, dans une Europe où le transport ferroviaire se libéralise progressivement, la part du pavillon français régressera fortement. Cette évolution est aussi impérative pour le développement des entreprises et des territoires qui peuvent bénéficier de trafics massifiés. Mais tous les experts, toutes les études prospectives montrent que cette croissance attendue des trafics par le fer ne déplacera pas significativement les parts de marché actuelles des deux modes.

Le fret ferroviaire peut absorber une part importante de la croissance à venir des flux et limiter ainsi l'augmentation des trafics par le mode routier. Mais les trafics sur les routes et les autoroutes vont encore croître. Il faut savoir en tirer les conséquences en matière d'investissements.

Il a déjà été démontré qu'une taxation supplémentaire du mode routier (déjà plus lourde que dans la plupart des pays d'Europe) pénaliserait l'économie et ne permettrait pas un transfert partiel du mode routier vers le mode ferroviaire.

C'est en développant ses investissements sur ses créneaux de compétences et en améliorant sa gestion et la qualité de ses prestations que le mode ferroviaire trouvera son efficacité en complémentarité avec le mode routier.

Ainsi la tarification du transport doit-elle être le reflet d'une prestation de services et, seulement à la marge, un outil de régulation. Dans le cas du transport ferroviaire, la tarification ne peut pas être liée à ses coûts globaux. C'est donc une décision politique incorporant les apports financiers de l'État, via la fiscalité, qui peut permettre le développement de l'usage du rail.

ANTICIPER LES PROJETS

Respecter au mieux l'environnement, les agriculteurs, les riverains, exige pour l'OITC une anticipation des projets. Il faut pour cela que l'État accélère les procédures d'instruction des projets d'infrastructures pour figer au plus tôt les tracés définitifs. Ceci lui permettrait ensuite de mener une politique conservatoire de réservation des terrains nécessaires à la réalisation des projets le moment venu.

Pour l'OITC, il est en effet préférable de geler un certain nombre d'espaces prévus à terme pour des réseaux de transport (quitte à gêner la stratégie en matière d'urbanisme de certaines Collectivités concernées) plutôt que de laisser s'installer de nouvelles populations qui devront par la suite supporter en tant que riverains les nuisances des réseaux de transport construits.

L'OITC préconise :

- > **l'accélération des procédures pour aboutir aux DUP (Déclaration d'Utilité Publique) qui permettent de figer les projets,**
- > **une réforme de la procédure des DUP pour les rendre applicables sur une durée beaucoup plus longue,**
- > **le développement de la procédure des PIG (Programmes d'Intérêts Généraux) qui permet à l'État de réaliser progressivement les réserves foncières nécessaires en fonction des opportunités de vente de foncier,**
- > **la mise en place par l'État d'éléments de prescription extrêmement forts pour préserver la faisabilité des grands axes de transport, telles que par exemple les Directives Territoriales d'Aménagement.**

Anticiper les projets, c'est aussi les réaliser plus vite le moment venu. La non décision a un coût qui, s'il était calculé, inciterait à conduire les projets beaucoup plus rapidement.

L'OITC souhaite que l'État développe un « **principe de précaution** » en inscrivant, au plus tôt dans les documents d'urbanisme, les réseaux de transport susceptibles d'être construits à un horizon de 30 ans.

UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS POUR SOUTENIR LA CROISSANCE

EN RÉSUMÉ - 2/2

INSCRIRE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA DURÉE

L'OITC rappelle à nouveau la nécessité :

- > d'une loi de programmation sur les transports,
- > d'une politique lisible dans le temps à travers le vote par le Parlement de "Schémas directeurs nationaux modaux" engageant l'État sur des itinéraires à réaliser dans une vision européenne.

CONCILIER INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

La qualité de l'environnement est une richesse économique et humaine. Dans le passé, les infrastructures de transport ont souvent été réalisées sans qu'une attention particulière ait été portée à l'environnement. Préserver l'environnement ne doit pas pour autant être un dogme aboutissant à l'impossibilité de réaliser des réseaux.

La LGV Méditerranée et l'autoroute de Maurienne ont été construites dans un souci tout particulier de préserver l'environnement, voire de le mettre en valeur. Ceci a entraîné des surcoûts parfois critiqués au vu de la rentabilité à moyen terme des équipements. Alors que l'on oppose souvent création de nouveaux axes routiers et environnement, l'OITC souligne que cette confrontation relève d'un manque de vision à long terme et que les surcoûts induits sont dérisoires au regard de la durée de vie des ouvrages.

Les réseaux seront à créer en fonction d'un besoin économique et social. C'est après la décision de principe que doit être débattue leur insertion dans l'environnement.

L'USAGER – ET LE CONTRIBUABLE – SONT EN DROIT DE DISPOSER D'UNE VISION CLAIRE DE CE SECTEUR

Certains domaines touchent plus que d'autres la vie quotidienne de chacun. C'est notamment le cas des transports.

Mais la vision qu'en ont les français demeure floue :

- > c'est « la vache à lait » de l'État qui taxe toujours plus le secteur routier sans pour autant lui réaffecter tout ce qu'il en retire,
- > c'est un secteur dont les comptes sont particulièrement peu lisibles, manquant de transparence sur les transferts financiers entre modes, les prix de revient de ces modes, les subventions publiques, les méthodes de calcul, la cohérence des outils statistiques, etc. Quels sont les citoyens qui connaissent en France le coût du secteur ferroviaire pour la collectivité nationale, le coût de leur participation en tant qu'utilisateur des transports collectifs ?

L'OITC a tenté une clarification du financement du transport et met en évidence que le mode routier non seulement finance l'investissement de l'État dans les transports, mais alimente aussi largement son budget général.

L'OITC recommande une amélioration de la présentation du compte des transports conformément à l'article 12 de la loi de finances de 2004.

POUR UNE PARTICIPATION ACCRUE DES ACTEURS ÉCONOMIQUES REPRÉSENTANT LES CHARGEURS

Une plus grande coopération entre les acteurs du transport-logistique et l'administration chargée de l'instruction des projets est nécessaire :

- > à travers le Conseil National des Transports, outil paritaire d'informations et d'expression d'avis,
- > à travers les Corps intermédiaires constitués telles que les Compagnies consulaires et l'OITC,
- > à travers les réflexions nationales qu'organise l'État : études sectorielles, Mission Interministérielle Interrégionale d'Aménagement du Territoire, préparation des Débats publics...
- > à travers les Comités de pilotage des études que mènent l'État et les Collectivités territoriales dans le secteur des transports.

L'ÉTAT DOIT RETROUVER UNE CAPACITÉ À FINANCER DES INVESTISSEMENTS CRÉATEURS DE RICHESSE TELS QUE LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Pour l'OITC, la réduction des dépenses de fonctionnement de l'État et l'assainissement des comptes et de la dette portée par le secteur public des infrastructures de transport sont impératifs pour permettre une nouvelle politique d'investissement dans ce secteur. Les dépenses d'investissement sont devenues progressivement une variable annuelle d'ajustement budgétaire par rapport aux recettes disponibles.

La politique actuelle du Gouvernement tente d'inverser cette tendance. Il faut l'encourager à persévérer.

L'investissement n'est pas qu'un coût : il est avant tout moteur du développement économique, créateur d'emplois et accessoirement source de fiscalité et de recettes liées aux activités économiques induites.

DES SOLUTIONS DE FINANCEMENT

Créer la transparence est une méthode indispensable pour éclairer les choix des décisions : il faut d'abord publier tous les ans et pour tous les modes de transports leurs comptes économiques et financiers. Si les taxes perçues sur le secteur routier étaient toutes affectées au transport, l'impasse budgétaire dans laquelle se trouve ce secteur n'existerait pas. L'OITC demande leur réaffectation.

Les Compagnies consulaires sont bien conscientes de l'ampleur de l'endettement français qui doit en priorité être diminué pour redonner à l'État une capacité d'investissement notamment dans le domaine des transports.

L'État ne peut avoir systématiquement recours à une fiscalité supplémentaire : poids lourds par exemple. Le secteur français des transports, soumis à la concurrence européenne, perd des parts de marchés.

L'OITC insiste sur l'intérêt de la procédure de l'adossement dont l'interprétation juridique qu'en a faite la France limite fortement son utilisation.

Privatiser même partiellement les autoroutes, tel qu'il est parfois envisagé, conduirait l'État à se priver des revenus des dividendes autoroutiers, essentiels pour assurer des recettes pérennes à l'Agence de financement des infrastructures créée en 2005. L'OITC est défavorable à court terme aux privatisations. L'appel au secteur privé pour participer à certains investissements est par contre une méthode de financement à développer (pont de Tancarville, viaduc de Millau, LGV Perpignan).

Enfin, l'OITC insiste sur la répartition non équitable entre l'État et les Collectivités territoriales de l'apport des fonds publics nécessaires à la réalisation des réseaux de transport. L'importance des réseaux restant à construire dans le Grand Sud-Est est sans commune mesure avec la capacité financière des Collectivités territoriales concernées. Il est nécessaire de leur transférer des recettes ou de leur permettre un retour sur investissement.