



ELECTION PRESIDENTIELLE 2017

## POUR UNE POLITIQUE NATIONALE DE TRANSPORTS

Enjeux relatifs à la liaison ferroviaire Lyon-Turin



## Contribution et interrogations du Comité pour la Transalpine

en lien avec la démarche de TDIE  
auprès des candidats à l'élection présidentielle

Mars 2017

# POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS

**Question TDIE n°1** - Le système de transport français a une excellente réputation. Cependant, les indicateurs mesurant sa qualité dans les classements internationaux se dégradent. ***Dans quelles conditions et selon quelles modalités les dossiers relatifs à la mobilité et aux infrastructures de transport seront-ils l'objet d'une politique pour le prochain mandat ?***

## La position du Comité pour la Transalpine :

D'après le classement établi par le Forum économique mondial, la France est passée du 4<sup>ème</sup> rang mondial pour la qualité de ses infrastructures en 2009 au 10<sup>ème</sup> rang en 2016. Sur cette période, **la France a rétrogradé du 2<sup>ème</sup> au 6<sup>ème</sup> rang pour les infrastructures ferroviaires.**

Dans la compétition mondiale, la qualité des infrastructures, en particulier celles dédiées aux transports, est un facteur évident d'attractivité et de compétitivité pour les pays et les territoires. La France ne peut plus se permettre de reculer davantage sur ce terrain. **L'investissement dans les infrastructures, en particulier de transport, doit s'affirmer comme une priorité stratégique pour le pays.**

**Une telle priorité n'est pas antinomique du nécessaire effort de redressement des comptes publics de la Nation.** L'ajustement des arbitrages politiques globaux doit tendre à privilégier les dépenses de modernisation et de réalisation d'infrastructures qui stimulent la production de richesses à court et long terme via les effets sur l'offre et la demande, plutôt que les dépenses de fonctionnement et de transfert qui disparaissent une fois consommées et ne sont donc pas mises à l'actif du patrimoine public et de la capacité de la collectivité à produire des richesses.

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

**Question TDIE n°2** - Relevant des domaines dits de « compétence partagée », la politique européenne des transports précise le cadre des politiques nationales. ***Quelles initiatives comptez-vous prendre en matière de politique commune des transports ? Quels sont, selon vous, les domaines prioritaires dans lesquels l'Union européenne devrait agir au cours des prochaines années en matière de transport ?***

## La position du Comité pour la Transalpine :

Initiée en 2001 avec un Livre Blanc de la Commission européenne, la politique commune des transports de l'UE vise à faciliter l'intégration du marché intérieur européen et de réduire les obstacles à la circulation des biens et des personnes dans l'espace communautaire. Des avancées considérables ont été réalisées dans ce domaine.

En matière de fret, il faut constater que le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a davantage profité au transport routier (près de 90% du transport de marchandises en Europe) qu'au transport ferroviaire (10%). Avec les conséquences que l'on connaît en matière de production d'externalités négatives : pollution, santé publique, dégradation de la qualité de vie, congestion des voies de circulation, insécurité routière...

Face aux prévisions d'augmentation croissante du trafic de fret et dans une logique de croissance verte, **le développement du fret ferroviaire et des politiques de report modal est donc désormais inscrit au premier rang des priorités de l'UE** dans la poursuite du déploiement du RTE-T. **Cette priorité doit résolument être embrassée par la France** dans le cadre de l'exercice de cette « compétence partagée » avec l'UE à travers :

- une participation active et l'affirmation d'une véritable force de propositions au sein des instances européennes dans la définition des dispositifs en faveur du développement du ferroutage et du report modal dans l'espace communautaire : programmation d'infrastructures, réglementations, fiscalité écologique, instruments de financements et d'incitations innovants, interopérabilité des réseaux...
- la mise en œuvre de politiques nationales résolument ambitieuses en faveur du développement du fret ferroviaire et du report modal (voir infra).

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

**Question TDIE n°3** - L'organisation des compétences des pouvoirs publics dans la définition et la mise en œuvre des politiques de mobilité a été précisée par les dernières lois de décentralisation. La région y a acquis des responsabilités importantes. ***Confirmez-vous ce rôle de chef de file de la région dans la définition des politiques de mobilité ?***

#### **La position du Comité pour la Transalpine :**

La loi NOTRe adoptée en 2015 a consacré le rôle des Régions en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. Si l'Etat doit naturellement conserver un rôle « stratège », notamment en matière de réalisation de grandes infrastructures de transport, pour garantir un développement équilibré du territoire national, l'échelon régional apparaît comme pertinent pour impulser des dynamiques territoriales efficaces et cohérentes.

A ce titre, les **régions doivent jouer un rôle majeur, en lien avec l'ensemble des parties prenantes, dans les processus de pilotage et de gouvernance des infrastructures**, en particulier en matière de transport et de mobilité. De ce point de vue, le volet transport du nouveau Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (**SRADDET**) doit fixer avec précision les orientations et la programmation des financements en matière d'infrastructures participant à l'attractivité et la compétitivité du territoire.

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

# FINANCER L'ENTRETIEN, LA MODERNISATION ET LE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX NECESSAIRES AUX POLITIQUES DE MOBILITE ET DE TRANSPORT

Question TDIE n°7 - La mission Mobilité 21 a contribué à moderniser la méthode de définition des priorités d'investissement dans les infrastructures de transport en cohérence avec les ressources disponibles. Elle a proposé notamment de concentrer les investissements sur la régénération des infrastructures existantes plutôt que sur la création de nouvelles infrastructures. **Comptez-vous confirmer cette orientation ? Etes-vous favorable à une loi de programmation pluriannuelle qui permettrait au Parlement de préciser un cadre de référence pour la mise en œuvre de ces priorités ?**

## La position du Comité pour la Transalpine :

Dans le domaine ferroviaire, **la rénovation et la modernisation du réseau existant doit à l'évidence mobiliser une part très importante des ressources publiques** dédiées aux infrastructures. **Mais cet effort ne saurait être exclusif et limiter à la portion congrue les crédits alloués à la réalisation de nouvelles infrastructures** stratégiques nécessaires qui préparent l'avenir du pays et lui permettent de gagner en compétitivité.

Entre analyses prospectives des besoins, évaluation des retombées socio-économiques et délimitation des ressources disponibles dans le temps, l'enjeu est bien de trouver le plus juste positionnement du curseur dans une logique de vision à long terme. Ce bon positionnement ne peut se trouver que sur la base d'un travail approfondi d'expertise et de diagnostic partagé débouchant sur un arbitrage politique dont il serait utile qu'il se traduise par **une loi d'orientation et de programmation pluriannuelle des infrastructures**. Ce texte fixerait la liste des projets à réaliser, leur calendrier et leurs modalités de financement. Il permettrait d'inscrire dans la durée et de donner de la visibilité à la politique d'investissement de l'Etat.

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

Question TDIE n°9 - La politique de l'Etat en matière d'infrastructure est financée à travers l'AFITF dont le budget doit être consolidé pour assurer la mise en œuvre des priorités portées par Mobilité 21, le volet mobilité des CPER, les appels à projets de TCSP, et la modernisation des TET. **Comment envisagez-vous l'avenir de l'AFITF (ses compétences, ses ressources affectées) ? Quel niveau de recettes annuelles dédiées êtes-vous prêt à y consacrer ?**

### La position du Comité pour la Transalpine :

Depuis 2004, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est chargée, sous la tutelle de l'Etat, de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport, principalement ferroviaires.

En dépit des critiques formulées régulièrement à son encontre, **l'AFITF semble être une structure pertinente de financement des infrastructures de transport.** Mais son efficacité dans le temps doit nécessairement être renforcée sur la base de deux principes forts :

- **une plus grande autonomie décisionnelle** par rapport à la tutelle exercée par le ministère de l'écologie et du développement durable. L'AFITF doit s'imposer comme une véritable structure de pilotage des investissements d'infrastructures dans le respect d'orientations définies pluriannuellement, par exemple à travers la loi de programmation des infrastructures évoquée dans la question précédente.
- **l'indispensable augmentation et pérennisation de ses recettes** qui ne doivent pas fluctuer au gré des lois de finances successives mais être assises sur un socle durablement solide (par exemple une part dédiée plus importante de la TICPE calculée sur un montant fixe / litre de carburant)

*Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.*

***Question TDIE n°10. Quelles décisions comptez-vous prendre concernant les trois grands projets qui suscitent un débat : projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, projet de canal Seine-Nord-Europe, et projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin (qui vient de faire l'objet d'un traité international ratifié par le Parlement) ?***

### La position du Comité pour la Transalpine :

Au-delà de ses enjeux stratégiques économiques et environnementaux pour l'Europe et pour la France, il convient d'insister sur le fait que **la liaison ferroviaire Lyon-Turin n'est plus un projet mais bel et bien un chantier en cours** depuis plusieurs années **qui a déjà mobilisé plus de 1 milliard d'euros** en études techniques et en importants travaux préparatoires au percement du tunnel de base : réalisation de 5 descenderies, creusement de 10 km de galeries de reconnaissance... A ce jour, **le chantier emploie plus de 400 personnes** et devrait générer à terme entre 6000 et 10000 emplois directs et indirects.



Il est tout aussi essentiel d'insister sur le fait que **la liaison ferroviaire Lyon-Turin est le fruit d'une succession de plusieurs engagements internationaux** (2001, 2012, 2017) portés par les présidents de la République successifs MM. Mitterrand, Chirac, Sarkozy et Hollande. . Il y a quelques semaines, les deux chambres du Parlement français ont ratifié à une quasi-unanimité l'accord franco-italien signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs du tunnel. Depuis plus de 20 ans, cette puissante adhésion politique s'est également exprimée dans les assemblées locales (Région, Départements, communes, EPCI...) à toutes les étapes du processus décisionnel concernant le programme global du Lyon-Turin.

**Dans ces conditions, l'enjeu majeur du Lyon-Turin n'est donc pas tant de s'interroger sur l'opportunité de la poursuite du chantier que de prendre rapidement les décisions permettant de respecter le calendrier des travaux et de garantir le futur succès de l'ouvrage.**

**Une première catégorie de décisions devra porter sur le financement de la part française du tunnel.** Le coût de l'ouvrage a été certifié à 8,6 Mds d'euros (en e 2010) et son financement tripartite (40 % UE, 35% Italie, 25 % France) a été acté. La part française est évaluée à 2,25 Mds€, soit environ 200 millions d'euros en moyenne par an pendant la durée prévisionnelle du chantier, ce qui est largement à la portée d'une puissance économique du rang de la France, même en période de faible croissance. Rappelons que la Suisse, qui s'est engagée dans une politique ambitieuse de développement du fret ferroviaire, est parvenue à financer seule deux tunnels, dont celui du Gothard mis en service en décembre dernier et dont les caractéristiques sont sensiblement identiques à celui du Lyon-Turin.

Pour l'année 2017, une dotation de 293 M€ a été inscrite en loi de finances au titre de l'AFITF. Mais après 2017, les perspectives manquent de visibilité. Certes, le financement de la part française est sécurisé par l'engagement de l'Etat. La somme n'est pas prévue en stock, le principe d'annualité budgétaire s'appliquant année après année de 2017 à 2029, soit pendant toute la durée du chantier. Mais au-delà de cet engagement, il est urgent de fixer en détail le plan et les sources de financement de l'ouvrage.

Rappelons que le 21 juillet 2016, le Premier ministre avait précisé que la participation française sera assurée par le Fonds de Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA), lui-même alimenté par trois sources différentes :

- les résultats des Sociétés françaises des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc ;
- une participation annuelle complémentaire de l'AFITF.
- le produit de la mise en œuvre de la Directive « Eurovignette » sur les axes routiers auxquels elle est applicable. Le principe d'une taxe affectée, pour le financement du tunnel dans un premier temps, mais aussi pourquoi pas pour les voies d'accès, est d'ailleurs une recommandation du sénateur Michel Bouvard et du député Michel Destot dans leur rapport remis le 13 juillet 2015 au premier ministre.

**Une deuxième catégorie de décisions porte sur la programmation des voies d'accès au tunnel depuis Lyon.** Le tunnel transfrontalier de 57 km sous les Alpes constitue la pierre angulaire du programme Lyon-Turin. Mais le véritable saut qualitatif de l'ouvrage (réduction des temps de trajet, compétitivité de l'Autoroute Ferroviaire Alpine...) sera obtenu avec la

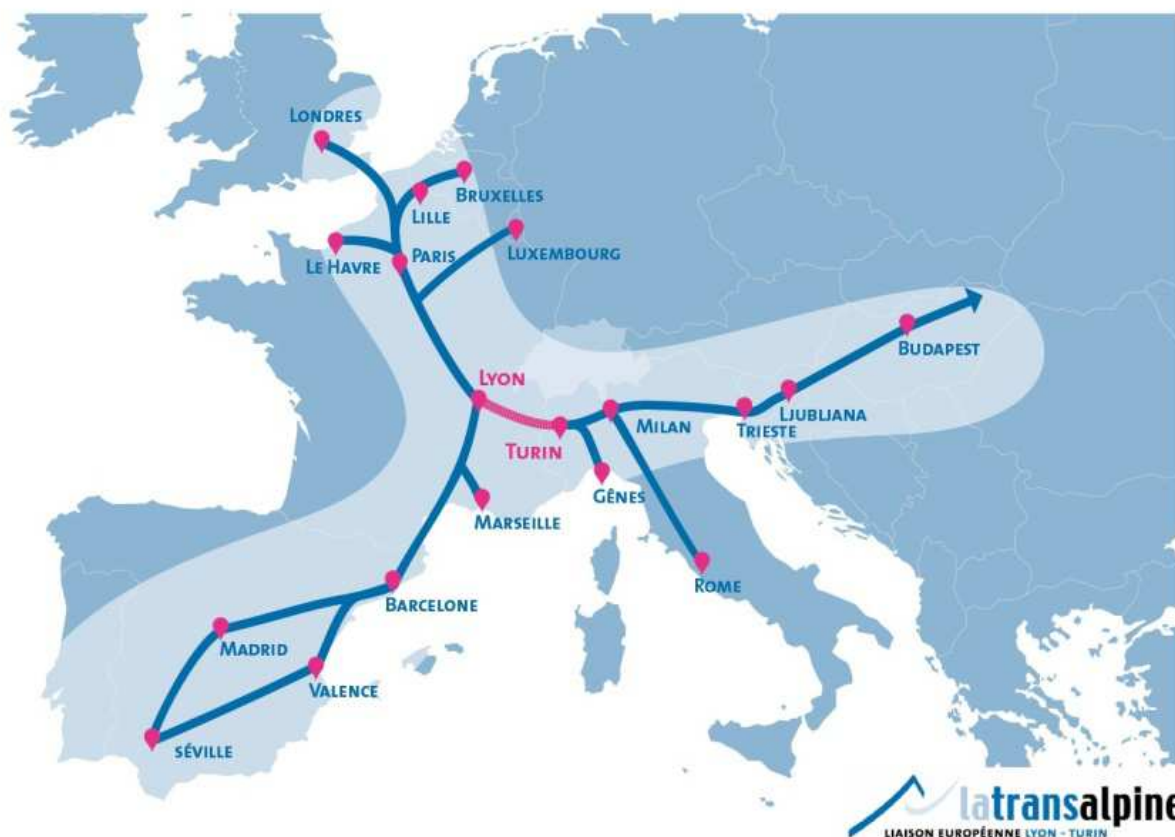
réalisation de 190 km de nouvelles voies d'accès mixtes fret et voyageurs depuis Lyon (sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau), à travers 71 communes et 3 départements.

Les deux premières et principales phases de réalisation de ces voies d'accès ont été déclarées d'utilité publique en 2013. Depuis, ce volet du programme Lyon-Turin avance au ralenti. D'où la nécessité de donner une véritable impulsion politique de nature à relancer une dynamique associant l'ensemble des acteurs et territoires concernés par le projet et son financement (un protocole d'accord à réactualiser a été signé en 2007 par l'Etat, SNCF Réseau et 12 collectivités territoriales concernées par le programme).

Il est précisé qu'en décembre 2016, le secrétaire d'Etat chargé des Transports a confié une mission au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) qui devra faire des propositions concernant la programmation de ces voies d'accès.

**Enfin, une troisième catégorie de décisions porte** sur les nécessaires mesures d'accompagnement permettant d'augmenter dès maintenant le trafic de fret ferroviaire sur la ligne historique (relance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, réglementation du trafic poids lourds dans les tunnels alpins...) afin de préparer l'optimisation des capacités du futur tunnel de base (40 Mt/an) dès sa mise en service à l'horizon 2030.

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ces sujets.***



# FRET ET LOGISTIQUE

Question TDIE n°14 - Les ports sont des outils majeurs du développement économique français. Ils accusent néanmoins un retard de croissance par rapport à leurs concurrents européens. **Comment renforcer la compétitivité des portes d'entrées logistiques de la France que sont les ports maritimes et la desserte de leurs hinterlands par les voies ferroviaires et fluviales ?**

## La position du Comité pour la Transalpine :

Avec quatre portes d'entrée maritimes (Seine, Rhône, Nord, Atlantique), la France est la première façade maritime de l'Europe. Elle reste pourtant un acteur de seconde zone dans le domaine de l'économie portuaire. De multiples améliorations en matière de simplification des procédures, de coopération des acteurs, de gouvernance, d'investissements... sont à engager pour rendre plus compétitif ce potentiel en n'oubliant pas que **« la bataille des ports se gagne (aussi) à terre »**, en commençant par la desserte efficace d'hinterlands de plus en plus lointains.

Les défis résident principalement dans **l'organisation de dessertes routières fluides complémentaires des dessertes massifiées ferroviaires ou fluviales, régulières et cadencées**. Or, la souplesse inhérente au transport routier conduit les acteurs à privilégier ce mode de transport, provoquant une congestion tendancielle des voies de circulation qui pèse sur la compétitivité des transporteurs et alourdit les externalités négatives.

Les ports constituent des points naturels de massification des trafics. Cela devrait profiter au fret ferroviaire qui, pourtant, est en déclin en France depuis des décennies. **La problématique des ports rejoint donc un enjeu plus global qui est celui de la relance massive du fret ferroviaire et du report modal en France (voir question n°16).**

Il est essentiel de rappeler que **la liaison Lyon-Turin représentera une singularité en Europe car elle sera le seul axe à servir des trafics Nord-Sud et Est-Ouest**, repositionnant la France au carrefour de flux générateurs de croissance et d'emploi et **offrant des débouchés vers l'Est aux marchandises en provenance des ports français du Nord, de la façade atlantique et de la méditerranée**.

*Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.*



**Question TDIE n°16** - Le déclin du transport ferroviaire de marchandises est un phénomène propre à la France. *Pensez-vous que cette baisse est inéluctable ? Quelles mesures proposez-vous pour inverser la courbe ?*

**La position du Comité pour la Transalpine :**

L'histoire du fret ferroviaire en France est celle d'une longue et lente érosion au profit du transport routier, plus souple et mieux adapté aux exigences logistiques de « flux tendus ». **Alors que près de 66% des marchandises étaient transportées par le rail dans les années 1950, cette part a chuté à 21% dans les années 1980-1990 pour atteindre 9,5 % en 2015. Cette chute représente une quasi exception à l'échelle des grands pays européens.**

Entre 2003 et 2013, le trafic de fret ferroviaire a chuté de 31% en France et de 6,4% en Italie, mais il a augmenté de 43% en Allemagne et de 15% au Royaume-Uni (Eurostat). L'ouverture du marché à la concurrence en 2006 a certes permis d'amortir cette baisse tendancielle mais le développement de ce secteur d'activité est freiné par des problèmes structurels.

Plusieurs plans de relance gouvernementaux se sont succédés au fil des années. Malgré de bonnes intentions, force est de constater que les mesures et les moyens déployés n'ont jusqu'à maintenant pas été à la hauteur des enjeux du secteur.

**La baisse ou la stagnation du transport ferroviaire de marchandises n'est pas une fatalité et n'a rien d'inéluctable**, comme peuvent en témoigner les progrès réalisés par nos voisins européens. Dès lors, en cohérence avec les orientations fortes données en ce sens par l'UE, **une relance vigoureuse du fret ferroviaire et du report modal doit résolument s'imposer au premier rang des priorités d'une politique nationale de transport.** L'enjeu est double : celui de la compétitivité de nos entreprises et de nos territoires, mais aussi celui de la préservation de notre environnement. Le fret ferroviaire est à l'évidence un pilier de toute politique de transition énergétique.

Investissements dans la rénovation et l'extension des réseaux, création d'un véritable réseau national d'autoroutes ferroviaires, amélioration de la qualité des services de fret massifié, amélioration et facilitation de la gestion des sillons, développement des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) et des opérateurs alternatifs à SNCF Mobilité, soutien au développement du transport combiné...**autant d'axes prioritaires qui sont connus depuis longtemps par les acteurs du secteur et qui méritent des engagements à la hauteur des enjeux.**

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

## DECARBONATION DES TRANSPORTS

***Question TDIE n°23*** - L'accord de Paris signé le 22 avril 2016 a fixé des objectifs ambitieux consistant à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C, à poursuivre l'action pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C et à parvenir à la neutralité carbone au cours de la 2ème moitié du XXIème siècle. En France comme en Europe, le transport est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. ***Quels leviers comptez-vous utiliser pour atteindre les objectifs fixés par la COP 21 ? Innovation technologique, innovation organisationnelle, réformes fiscales et mesures de soutien à la mise en oeuvre de nouvelles politiques de transports ?***

### **La position du Comité pour la Transalpine :**

Qu'ils soient technologiques, organisationnels ou structurels, tous les leviers doivent être activés de manière complémentaire pour atteindre les objectifs de la COP 21. Il ne s'agit pas simplement d'une contrainte réglementaire mais bien d'une exigence morale à l'égard des générations futures.

L'ensemble des actions engagées doit s'articuler autour d'axes stratégiques prioritaires, à commencer par **un rééquilibrage des différents modes de transport au profit des plus décarbonnés et des moins polluants**. A cet égard, **le levier de la fiscalité écologique semble s'imposer par son efficacité** au prix d'un véritable volontarisme politique mais aussi d'importants efforts de pédagogie et de concertation avec les acteurs concernés.

***Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.***

***Question TDIE n°25.*** *Etes-vous favorable à l'application du principe pollueur-payeur, en recourant notamment à la tarification proportionnelle à l'usage et à sa modulation en fonction des performances des véhicules pour faire prendre en charge, à leur juste coût, les externalités négatives de chaque mode de transport par ses usagers ? Dans le cas d'un instrument financier, soutenez-vous le principe de l'affectation de son produit au financement de la politique des transports ?*

### La position du Comité pour la Transalpine :

L'épisode de l'écotaxe poids lourds a démontré toutes les difficultés de mise en œuvre d'une fiscalité pigouvienne, tant sur le plan technique qu'en terme d'acceptabilité sociale. Pour autant, l'application **d'une fiscalité basée sur le principe « pollueur-payeur » semble s'inscrire dans le sens de l'histoire pour, d'une part, inciter efficacement les transporteurs à s'orienter vers des modes de transports de marchandises moins polluants et, d'autre part, pour participer aux financements des investissements d'infrastructures dans un contexte de raréfaction des ressources publiques.**

*Nous vous remercions de bien vouloir préciser votre avis sur ce sujet.*



**Comité pour la Transalpine**

8 rue Paul Montrochet

69002 LYON

Tél. 04 26 73 51 57 / [info@transalpine.com](mailto:info@transalpine.com)

[www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)

