

Analyse du rapport Duron Commission d'Orientation des Infrastructures

Hauts de France

Sont en bleu³ les citations du rapport
en rouge points importants

Introduction

Le rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures, dit rapport Duron, n'est qu'indicatif et doit être suivi de décisions politiques. On peut supposer qu'il préfigure néanmoins ces orientations.

Quelques points positifs :

L'accent est mis sur les mobilités urbaines : vélo, marche, RER à développer pour les métropoles de province...

La nécessité de développer la multimodalité avec un rôle pivot des gares ;

Le rapport rappelle que l'inflation de voiries routières ne résoud rien ;

Le rapport regrette le fiasco de l'écotaxe, pointe les incohérences de la fiscalité des transports et sa nécessaire évolution en vue de dégager des financements nouveaux ; Les idées avancées restent toutefois très loin des fiscalités existant ailleurs en Europe (en Allemagne par exemple).

Les remplacements de matériels Intercités sont confirmés ;

et beaucoup d'attentes déçues :

L'accent est mis sur « réussir la transition écologique » mais le secteur aérien est exclu, les potentialités du report modal et du fret ferroviaires sont négligées, aucune proposition d'évolution de la politique des transports n'est faite.

Le rapport prône la suppression des voies ferrées locales pour les remplacer par des « mobilités innovantes », concept suffisamment « fourre-tout » pour redouter une dégradation des services ;

Le rapport suggère d'augmenter encore la contribution des usagers des transports publics alors que les tarifications TER et transports urbains occasionnelles sont déjà chères ;

les trois scénarios de financement préservent la part de la route et du fluvial, l'ajustement étant quasi exclusivement ferroviaire ;

Le renouvellement des petites lignes dites « UIC à 9 » est à nouveau occulté ; ...

Généralités France

Comme on dit dans l'intro, « Choisir les déplacements du quotidien, assurer la qualité des infrastructures. La Mobilité est confrontée, aujourd'hui, à deux défis majeurs: La réduction impérative des émissions de gaz à effet de serre, pour atteindre le facteur quatre en 2050. La maîtrise de ses investissements afin de ne pas aggraver un endettement déjà insupportable. »

La Commission ne se place donc pas sous l'angle des besoins à satisfaire mais sous l'aspect purement financier... en hiérarchisant une liste de projets déjà existante (qui ne peut donc qu'être réduite)

Comme d'habitude l'aérien échappe à toute analyse (sauf pour promouvoir quand même la notion de Ligne Aérienne d'aménagement du Territoire subventionnée par l'Etat). Cela limite clairement la portée des « impératifs climat ». Néanmoins « Le Conseil s'est également interrogé [dans une annexe 10, de laquelle il ressort le manque de possibilités...], sur la façon dont le transport aérien, dont la fiscalité (notamment sur les carburants) est spécifique (*sic!*), pourrait être mobilisé pour contribuer au financement des modes de transport décarbonés »

Le rapport ignore le canal Seine-Nord Europe, le réseau Grand Paris Express, Charles-de-Gaulle Express et la section internationale (tunnel) de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Alors que pourtant « ils pèsent également en termes de dépenses publiques »

Dans la catégorie « recettes complémentaires » la première citée est « Aller vers un meilleur recouvrement des coûts auprès des utilisateurs » des transports collectifs couplée à une hausse des taxes routières (TICPE, vignette PL).

Point positif, « des objectifs d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, en vue de l'organisation de véritables «RER métropolitains». Malheureusement en lisant l'annexe on déchant vite sur leur concrétisation.

Le rapport propose en hypothèse haute, sur 5 ans, :

- 800M€ à titre indicatif pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun,
- 400 M€ à titre indicatif pour faciliter les cheminements pour les modes actifs, notamment la marche à pied et le vélo,
- 200 M€ à titre indicatif pour accompagner les innovations de la transition énergétique, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes.

Pour le fret le rapport recycle ce qui est déjà lancé (ports, canaux) et reporte une fois de plus les investissements ferroviaires postérieurement à de nouvelles expertises (AF Atlantique) ou à des travaux d'attente (accès au Lyon Turin). Aucun autre projet ferroviaire n'est envisagé, ce qui est très insuffisant ! « réduire les coûts d'exploitation pour les voies peu circulées réservées au fret. »

Dans la rubrique « Ports » on dit quand même « Moderniser le dispositif de soutien au transport combiné ferroviaire et fluvial (dit «aide à la pince»), afin de le rendre plus efficace économiquement pour développer le report modal vers les modes massifiés. »

« Réussir la transition écologique » ne mentionne pas une seule fois les potentialités du report modal ! On se contente de « décarboner les transports existants » C'est même une reconnaissance d'échec : « Les ambitions affichées depuis plusieurs dizaines d'années de report modal ont jusqu'à présent toutes échoué, et les infrastructures ferroviaires et fluviales sont loin d'être utilisées à la hauteur de leurs capacités ». Il est regrettable que le rapport ne recommande pas une réorientation massive des politiques de transport, qui ont conduit depuis des décennies à privilégier la route et l'avion (camions de 44t, abandon de l'écotaxe, etc...) alors que les pays voisins (Suisse, Autriche,...) démontrent qu'une politique active de report modal donne de bons résultats...

« Le report modal envisageable, aussi souhaitable qu'il soit, n'apportera qu'une réponse de deuxième ordre après les motorisations. Il ne fait pas de doute que la route restera de fait en volume le mode dominant et contribuera durablement à la satisfaction des objectifs de mobilité » cependant «L'objectif public n'est pas d'offrir sans cesse des capacités supplémentaires de circulation à une demande qui serait considérée comme une donnée d'entrée, L'augmentation du taux d'occupation des véhicules (lutte contre l'autosolisme) est primordiale»

Le premier réseau à développer c'est ... le numérique ! (4G, etc..) pour que les smartphones permettent partout de trouver le bon moyen de transport (covoiturage : « une ressource qui se balade dans la nature, disponible immédiatement, qu'il suffit de domestiquer », etc...)

Positif : multimodalité, rôle des gares, « lieu privilégié d'échanges intermodaux tout comme elle peut aussi devenir un lieu de services multiples, en lien avec le quartier/le territoire », « l'usage multimodal doit abolir

pour l'usager les frontières que constituent les autorités organisatrices, les modes et leurs opérateurs (*Mobility As A Service*) : (...) billettiques intégrées, information complète aux voyageurs »

Positif ; : le rapport rappelle que « *En milieu urbain, l'augmentation de capacité et la création de voies nouvelles n'est que rarement un remède pertinent à la saturation* »

« *Le ferroviaire reste et restera pertinent là où il y a un besoin de transport massifié* ». c'est à dire aller vers du RER sur les grandes zones urbaines mais « Il est de l'intérêt de la collectivité de réinterroger l'usage des voies faiblement fréquentées qui sont souvent le fruit d'une histoire complexe. Cette réinterrogation ne doit pas être regardée comme l'amorce d'un renoncement à une desserte performante en transport collectif des territoires concernés. » (?)

« *Le Conseil propose dans ce cadre que l'Etat soutienne à titre d'expérimentation la transformation de quelques lignes ferroviaires faiblement fréquentées en site propre des nouvelles mobilités.* »

« Pour les lignes qui n'accueillent que des services TER, la prise en charge par les Régions des redevances d'accès des TER aujourd'hui acquittées par l'Etat (sauf pour l'Île-de-France), avec le transfert des moyens qui y sont consacrés, pourrait aller dans le sens de réunir dans la main des Régions l'ensemble des moyens pour exercer leur responsabilité sur les TER pour une partie de ce réseau. »

« Une refonte des CPER autour des priorités identifiées paraît nécessaire. (...) le système ferroviaire, pour tenir pleinement sa place face aux autres modes, devra faire des efforts accrus de productivité et de qualité (...) L'ouverture à la concurrence du transport domestique de voyageurs devrait y contribuer. »

Fluvial : engager une politique de «dénavigation» sur les 20 % les moins circulés du réseau

Dans le domaine financier :

« Les principaux flux financiers du secteur des transports, en cherchant à distinguer la contribution du contribuable et celle de l'usager, ne semblent pas conformes aux messages qui circulent dans le monde des acteurs des transports. »

« Le transport routier de marchandises doit contribuer légitimement à financer les infrastructures dont il bénéficie sur la base d'un coût complet et à couvrir les coûts externes qu'il génère. » « *La création d'un opérateur public gestionnaire du réseau routier national* qui bénéficierait de la part revenant à la route de l'affectation de ces recettes présenterait l'avantage par rapport à la situation actuelle de préparer l'échéance de la fin des concessions autoroutières en laissant le champ très ouvert »

« Divers usagers professionnels, parmi lesquels les taxis, les transports de personnes et poids lourds (destinés au transport de marchandises représentant un poids total de 7,5 tonnes ou plus et immatriculés dans un pays de l'Union Européenne) peuvent bénéficier d'un taux réduit de TICPE par un remboursement sur présentation de factures. *Le manque à gagner pour la puissance publique que représente cette mesure fiscale est estimé à environ 900 M€ en 2017 pour les seuls PL (1,2 Md€ pour l'ensemble du périmètre transports).* Sans réexamen du dispositif actuel, ce montant pourrait croître significativement avec l'augmentation du taux de la TICPE, prévue dans la loi de programmation des finances publiques 2018-2022, liée à l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence et à l'accélération de la trajectoire carbone (3,8 Md€ dont 3,2 Md€ pour les seuls PL). »

« Par ailleurs, Il pourrait être responsabilisant pour le système de financement que les recettes actuelles tirées de la TICPE et redistribuées au profit des Régions (de l'ordre de 5 Md€) et des Départements (de l'ordre de 6 Md€) soient affectées à des usages liés au transport. »

« *la TICPE sera progressivement de moins en moins représentative de l'usage, avec l'augmentation de la part des motorisations décarbonées.* »

« Le principe de *la prise en charge par l'usager routier de son coût d'usage* et de ses coûts externes se renforce par étapes successives au niveau européen et apparaît inéluctable à terme. Mais le récent échec de *l'écotaxe en France a fait passer le pays d'une position avancée dans ce domaine à une situation difficile* qui nécessite une relance du système qui ne peut être que progressive. » en passant par un système type Eurovignette.

« Le transport public est largement subventionné (de l'ordre des deux tiers) [NDLR c'est faux pour les TGV et les Intercités] et *le renforcement du paiement par l'usager y est nécessaire*, même si ses externalités positives sont considérables et justifient amplement que le contribuable soit aussi sollicité. » Merci Duron !

« Conforter le versement transport est indispensable. »

Permettre « la possibilité pour une collectivité locale de concéder une de ses infrastructures routières dans le cadre d'un projet de développement ou de modernisation lourde » alors qu'actuellement seules des autoroutes sont concédables

« Le péage urbain peut être une réponse aux problèmes de régulation des flux et doit être encouragé par de nouvelles dispositions » y compris « inversé »

« Une taxation des livraisons à domicile serait souhaitable »

Recettes annuelles envisagées par le rapport : TICPE 400M€ par centime pour les VL + 90 M€ par centime pour les PL, Ecotaxe PL = 300 M€ (si elle avait existé : virtuelle) , Vignette PL 500€/an = 320 M€, Vignette VUL (camionnettes) 50€/an = 240 M€ (pour appel en Allemagne l'écotaxe PL rapporte 4500 M€/an décalage abyssal entre nos deux pays!!)

3 scénarios de financements sont envisagés. **C'est le ferroviaire et les transports collectifs qui sont les plus impactés (pour les 2/3 entre 1 et 2, à 90% entre 2 et 3)** par ces différents niveaux de financements ;fluvial constant, route peu modifiée et considérée déjà optimale dès le scénario 2!!) La partie ferroviaire des CPER [Contrats de Plan Etat Régions] (pourtant très incomplète) n'est financée à 100% que avec le scénario 3 (cf tableau p61)! **Par rapport à 2017, les investissements routiers sont en forte hausse dès le scénario 1 (+30%) contrairement au ferroviaire (-30%)**

« L'objectif de renouvellement des infrastructures ferroviaires est aujourd'hui pris en compte pour le réseau structurant dans les objectifs du contrat de performance conclu entre SNCF-Réseau et l'Etat. Ce dernier y contribue notamment via les redevances d'accès qu'il acquitte non seulement au titre des TET mais aussi pour les TER (2,3 Md€ en 2017 dont 1,7 Md€ au titre des TER et 0,5 Md€ au titre des TET).

« S'agissant du renouvellement des lignes UIC 7 à 9, les dépenses correspondantes sont, pour une grande part, mobilisées au travers des CPER [NDLR : C'est faux : de nombreux besoins de renouvellement ne sont pas pris en compte dans les CPER existants] dans le cadre d'un cofinancement associant l'Etat et les collectivités locales. Le Conseil considère que le classement UIC pour ces petites lignes n'est pas toujours représentatif de leur utilité pour la collectivité publique et de l'intérêt qu'il y a à en assurer ou non le renouvellement. S'il estime que les efforts doivent se poursuivre sur ces lignes il juge toutefois utile d'engager, et pour l'Etat de soutenir, une réflexion sur la reconversion éventuelle des offres de mobilités de certaines de ces lignes sur les emprises concernées. Il estime que cela pourrait permettre de proposer sur certains territoires une offre de transport collectif renforcée à moindre coût pour la collectivité. » Il serait préférable de prévoir un plan national de revitalisation du réseau secondaire au lieu de laisser les Régions gérer la pénurie.

Au-delà des déploiements de l'ERTMS 2 [nouveau système de signalisation] sur Paris-Lyon et Marseille-Vintimille qu'il faut engager au plus vite, le Conseil est d'avis qu'il convient dès 2018 de « réaliser sous l'égide de l'Etat une première étude de faisabilité d'un **programme de modernisation de l'exploitation ambitieux** (...) estimer les enjeux sociaux liés à la réduction des effectifs que ces technologies doivent induire pour des **activités aujourd'hui indispensables mais archaïques**, les outils de mesure de la productivité de SNCF-Réseau méritent d'être renforcés »

« La commande adressée au Conseil était de définir des objectifs de service à horizon 2030 et d'en déduire les investissements nécessaires pour y parvenir. Si pour les routes ou les voies navigables, [c'est fait], force est de constater que dans le domaine ferroviaire l'exercice est d'une complexité bien supérieure et suppose un travail préparatoire considérable dont le Conseil ne disposait pas. »

Trains TET Intercités : « Le Conseil est d'avis qu'il convient de poursuivre la démarche de renouvellement du matériel dans le **respect des engagements pris vis-à-vis des Régions et des usagers** et d'inscrire dans la trajectoire financière de l'AFITF les sommes requises. (...) Le Conseil s'est interrogé longuement sur le meilleur phasage entre ces différentes opérations sans parvenir à un consensus, chacune d'elles présentant un intérêt peu contestable. **Il s'inquiète dans tous les cas des conséquences qu'aurait un report de l'acquisition de nouveaux matériels roulants** »

« L'urgence du traitement des nœuds ferroviaires conduit à privilégier ceux-ci dans la programmation en leur donnant la première des priorités et en leur associant, chaque fois que cela est pertinent, des objectifs d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, et l'organisation de véritables RER à l'échelle des aires urbaines.» mais « Dans de nombreux cas, une mauvaise localisation des centres de maintenance et de remisage, des plans de voies trop complexes, un nombre excessif d'appareils de voie, l'absence ou la vétusté des centres de commande centralisée sont le résultat d'une accumulation au fil des temps de modifications superposées qui ont fait perdre de la cohérence et de l'efficacité. Cela conduit à des perturbations qui expliquent une grande part des retards récurrents. **La solution est d'abord dans la remise à plat de l'exploitation et dans le repositionnement des installations d'exploitation** »

Appels à projets TCSP (élargi aux transports « innovants » et quelconques) « les aides aux transports urbains et à la mobilité –par voie d'appels à projets, de contractualisations spécifiques à des métropoles ou par le CPER en Ile-de-France –constituent un levier de mobilisation des acteurs et ces financements apportés par l'Etat ont un effet multiplicateur d'investissement. **Ce volet des aides a été placé à un niveau élevé.** » (nettement supérieur à 2017 +75% dès le scénario 2)

Pour la route la priorité est « de désenclaver les territoires » (comme depuis 50 ans donc...)

Valoriser les emprises ferroviaires (inutilisées bien sur) en milieu rural

L'ensemble des investissements prévus dans le rapport ne joue quasiment pas sur le report modal : «ces effets sur les parts modales sont pour les voyageurs d'environ -0,2 % sur la route et -0,1 % sur l'aérien et +0,3 % sur le fer. Pour le trafic de marchandises, le fer gagnerait 0,02 % de parts de marché, le fluvial 0,04 % essentiellement du fait du CSNE et la route perdrait environ 0,06%, toutes choses égales par ailleurs. (...) **Ce résultat confirme que seule l'évolution des motorisations est à court et moyen terme de nature à faire diminuer les émissions de GES du secteur des transports conformément aux objectifs fixés.** » Le rapport oublie que la première source d'évolution des parts modales et donc des émissions de GES, c'est la politique des transports qui est menée...

Les annexes dressent l'état actuel de vétusté des infrastructures. A noter l'annexe 7 « est ce que la mobilité paye ses coûts » (page 159 et suivantes) conclusion la route dégage 11 Mds€ de bénéfices (!) et à suivre annexe 8 sur la couverture des coûts routiers

A noter l'annexe 11 sur les potentialités de RER de province.

Hauts de France

Roissy Picardie est cité pour une réalisation « à échéance proche dès lors qu'une déclaration d'utilité publique aura été délivrée ». (MES 2022 phasée si scénario 2 et en plus reportée de 5 ans si scénario 1). Néanmoins les déclarations de Barbara Pompili laissent présumer que ce projet a juste été repêché in extremis par la Commission <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/somme/canal-seine-nord-barreau-roissypicardie-realizations-prioritaires-1414733.html>

Le péage inversé « écobonus » de Lille est cité parmi les possibilités de péage urbain

Le Réseau Express Grand Lille REGL est à peine effleuré dans l'annexe 11 consacrée aux RER de province alors qu'il constitue un enjeu majeur pour la décongestion de Lille... .

Le financement des matériels TET Intercités est confirmé et indépendant du scénario choisi Massy Valenton (TGV Intersécteurs) à finir de réaliser au plus vite (travaux en cours) mais ligne nouvelle différée > 2037

Electrifications toutes annulées (dont Amiens Rang du Fliers) au profit de matériel bi mode. De plus « Le Conseil considère qu'un prolongement des TGV jusqu'à Boulogne [via Amiens et Abbeville donc] est aujourd'hui peu réaliste au regard des coûts d'exploitations de ce type de train sur ligne classique. » mais les

TGV vont à Boulogne via Lille depuis plusieurs années !

« Le projet LSA vise l'amélioration de la desserte TER entre Lille, le Val de Sambre et l'Avesnois. L'objectif du projet a évolué au fil du temps. Conçu initialement pour permettre une diminution du temps de parcours, les études ont été réorientées vers un objectif d'augmentation de la capacité. La première phase du projet (traitement de la bifurcation de Beuvrages) qui est inscrite au CPER 2015-2020 pour 111M€, dont 44M€ en part Etat, apparaît utile. *A contrario*, la seconde phase du projet (évitement dynamique entre Lille et Valenciennes) qui vise une augmentation de capacité du réseau **alors que le conseil régional semble s'orienter vers une réduction de l'offre TER dès 2020** est plus discutable ». Annulé, donc.

Barreau autoroutier Sud Est de Lille :

« Le projet de contournement sud-est de Lille (CSEL) consiste en la réalisation d'une voie à caractéristiques autoroutières d'environ 13 kilomètres reliant l'autoroute A1 au niveau de Seclin aux autoroutes A27 et A23 en longeant pour l'essentiel la LGV existante. Les objectifs de ce projet sont d'éloigner le trafic de transit France-Belgique du cœur de l'agglomération lilloise permettant de réduire les nuisances inhérentes (pollution, bruit...) à ce trafic au niveau des zones les plus densément peuplées du secteur, de décongestionner l'autoroute A1 au Sud de Lille (entre Seclin et Lille) et d'assurer un maillage permettant de proposer un itinéraire alternatif aux usagers en cas d'incident sur l'A1. Dans son avis, la Commission Mobilité 21 le classait dans ses secondes priorités pour une réalisation au plus tôt après 2030.

Le Conseil a examiné le projet de contournement Sud de Lille et les éléments nouveaux disponibles depuis l'avis formulé par la Commission. Les études et les concertations menées depuis lors ont montré que cette liaison envisagée initialement prioritairement comme un barreau de report du trafic de marchandises à longue distance traversant l'agglomération lilloise évoluait désormais plutôt vers une vocation de desserte locale et d'accès à des zones d'activités et de commerces ». **Et donc l'Etat n'a pas à financer ce projet**, ce qui ne veut pas dire qu'il sera annulé... .

Fluvial : **Nord Europe**. « Débouché sud du canal CSNE, le projet consiste en l'aménagement de la rivière Oise entre Creil et Compiègne sur 42 kilomètres afin de permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large) » Considéré prioritaire quel que soit le scénario !! **Encore des faux frais liés à CSNE**.

« Le projet de recalibrage de la Lys mitoyenne porte sur la dernière section de l'axe Deûle –Lys restant à mettre au gabarit Va (navigation des bateaux de 110 mètres de long, 11,40 mètres de large et 2,80 mètres de mouillage). La section concernée par les travaux de recalibrage, est comprise entre Deûlemont, à la confluence Deûle –Lys, et Halluin (France) / Menin (Belgique, au niveau du pont de Menin), soit un linéaire d'environ 16,5 kilomètres » **Prioritaire aussi**

Portuaire :

« le port de **Dunkerque** avec notamment son projet Cap 2020 de développement de ses capacités en matière de conteneurs pour les liaisons internationales et les liaisons locales en feeders » maintenu. Pour autant aucune analyse des besoins de transport de l'hinterland...