

# Remerciements

**Olivier Faure** remercie **Frédéric Cuvillier**, ancien ministre, député du Pas-de-Calais pour avoir fait l'ouverture des Rencontres, **Philippe Duron**, député du Calvados pour en avoir présidé la troisième session, **Vincent Bendetti**, ingénieur, fondateur de Natoo pour son allocution lors de l'édito optimiste, **Laurent Neumann**, éditorialiste politique sur BFMTV pour l'animation des débats de la matinée, ses collègues **Dominique Bussereau**, député de la Charente-Maritime, **Ronan Dantec**, sénateur de la Loire-Atlantique, **Valérie Lacroute**, députée de Seine-et-Marne, **François-Michel Lambert**, député des Bouches-du-Rhône, **Bertrand Pancher**, député de la Meuse, **Rémi Pauvros**, député du Nord, ainsi que l'ensemble des intervenants qui, par leur expertise et leur contribution aux débats, ont concouru au succès de cette manifestation.

Ces Rencontres ont également été rendues possibles grâce au soutien et à l'implication de ses partenaires :

Aéroports de la Côte d'Azur

LISEA

Morpho Groupe Safran

# Sommaire

## Ouverture des Rencontres

- 1 Frédéric Cuvillier**  
*Ancien ministre, député du Pas-de-Calais, maire de Boulogne-sur-Mer*

## SESSION I

### Les transports face à la transition énergétique

- 4 La régulation financière par la taxe carbone**  
*Ronan Dantec, sénateur de la Loire-Atlantique, vice-président de la commission du Développement durable, des Infrastructures, de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire*
- 6 La place de la voiture dans la mobilité de demain**  
*Michel Dubromel, trésorier adjoint et responsable du réseau "Transports et Mobilité durables", de France Nature Environnement (FNE)*
- 8 Retour sur le projet du canal Seine-Nord Europe**  
*Rémi Pavvros, député du Nord, chargé de mission auprès du Premier ministre sur le canal Seine-Nord Europe*
- 10 Le renouveau du dirigeable**  
*André Soulage, chef de projet délégué du plan "Dirigeables-charges lourdes" de la Nouvelle France Industrielle*
- 12 DÉBATS**

### Édito optimiste

- 16 Vincent Bendetti, ingénieur, fondateur de Natoo et concepteur du service France Direct**

## SESSION II

### Transport et innovation

- 19 Introduction**  
*Olivier Faure\*, député de Seine-et-Marne, rapporteur spécial du Budget Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires*
- 21 Le stationnement intelligent**  
*Claude Avisse, fondateur de ParkingMap*
- 23 Les innovations concernant les modèles et logiciels**  
*Alain Bonnafous, professeur émérite à l'Université de Lyon, chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET)*
- 25 L'information en temps réel dans les transports publics**  
*Nicolas Jaulin, président, co-fondateur de Pysae*
- 27 Les innovations du secteur des transports qui vont bouleverser la vie des usagers d'ici 2050**  
*Éric de Riedmatten, journaliste, conseiller en communication et auteur de deux ouvrages consacrés à l'Innovation moteur de l'économie*
- 28 DÉBATS**

\* Synthèse des propos non validée par son auteur (intervention liminaire et échanges avec la salle)

# Sommaire

## SESSION III

### Transports : un enjeu pour les territoires

**30 Financer les infrastructures : la libéralisation des transports par autocar**

*Philippe Duron, député du Calvados, président de l'agence de financement des infrastructures de transport de France, ancien président de la commission Mobilité 21*

**32 Le financement des infrastructures : quelles perspectives pour l'écotaxe ?**

*Dominique Bussereau, député de la Charente-Maritime, ancien secrétaire d'État aux Transports, 2<sup>e</sup> vice-président du GART*

**34 Opportunités et défis de la réalisation du projet LISEA**

*Laurent Cavrois, président de LISEA*

**36 Quels transports pour quels territoires ?**

*Valérie Lacroute, députée de Seine-et-Marne, administratrice du GART*

**37 Le schéma directeur national logistique**

*François-Michel Lambert, député des Bouches-du-Rhône, président de l'Institut de l'Économie circulaire*

**40 Quelles marges de manœuvre pour le financement des infrastructures ?**

*Bertrand Pancher, député de la Meuse, président de la Mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transports*

**42 Quels besoins insatisfaits en matière d'infrastructures de transport ?**

*Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)*

**45 L'impact économique sur les territoires de la concentration du trafic aérien sur Paris**

*Dominique Thillaud, président du directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur*

## 47 DÉBATS

### Clôture des Rencontres

**48 Olivier Faure\***

*Député de Seine-et-Marne, rapporteur spécial du Budget Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires*

# Animation des débats



*Éditorialiste politique sur BFMTV, Laurent Neumann a travaillé au sein de nombreux médias. Il a commencé sa carrière au Figaro puis chez RTL, avant de devenir chef de rubrique pour l'hebdomadaire Stratégies. En 1990, il rejoint le magazine L'Événement du jeudi où il reste jusqu'en 1997, année durant laquelle il a intégré Marianne, d'abord en tant que chef du service Culture Médias, puis rédacteur en chef. De 2001 à 2013, il en sera directeur de la rédaction.*

# Ouverture des Rencontres

## Frédéric Cuvillier



*Laurent Neumann, éditorialiste sur BFMTV*

*Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à ces 21<sup>es</sup> Rencontres parlementaires sur les Transports. Nous aborderons beaucoup de sujets différents (transition énergétique, innovation, aménagement des territoires). Je cède la parole à Frédéric Cuvillier.*

C'est toujours un plaisir de rencontrer autant de personnes désireuses de participer à des travaux aux enjeux sociétaux, industriels et économiques. Je me réjouis d'y contribuer et d'entendre les acteurs du monde des transports sur leur vision de l'aménagement du territoire, de l'efficacité économique et de la transition énergétique. En effet, nous devons appréhender ces questions de transport sous un prisme différent, à savoir sous le prisme de ces enjeux d'avenir. Je m'étonne toujours du décalage entre l'avancée économique et industrielle dans l'innovation des transports, et le caractère immuable de son image.

Nous devons donner confiance aux acteurs du monde de l'innovation. Une initiative a été prise il y a quelques mois autour de la mobilité 2.0. De nombreuses startups s'étaient réunies

pour la première fois et témoignaient de la capacité de notre pays à optimiser la gestion des flux (personnes et marchandises). Ces enjeux de la compétitivité économique, de l'intelligence des territoires méritent notre reconnaissance et notre prise de conscience. Les transports représentent un secteur où les innovations n'en sont qu'à leurs balbutiements. Lorsque j'étais ministre, j'ai essayé de modifier cette image des transports ; même le ministère des Transports ne devrait pas seulement être celui des infrastructures, des crises sociales ou des accidents, mais bien celui des transports comme perspective d'avenir.

Nos premières initiatives se concentrèrent sur la mobilité 2.0, sur l'impulsion donnée auprès des grands opérateurs à propos de la nécessité

*Député de la 5<sup>e</sup> circonscription du Pas-de-Calais depuis 2007, Frédéric Cuvillier a successivement été ministre délégué chargé des Transports et de l'Économie maritime, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, puis secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche de 2012 à 2014. Adjoint au maire de Boulogne-sur-Mer en charge du Logement de 1996 à 2002, puis maire de Boulogne-sur-Mer depuis 2002, il a une connaissance approfondie des enjeux maritimes. Boulogne-sur-Mer est le 1<sup>er</sup> port de pêche français et 1<sup>er</sup> centre européen dans la transformation et la valorisation des produits de la mer. Président de la communauté d'agglomération du Boulonnais de 2008 à 2012, Frédéric Cuvillier a également été conseiller général du Pas-de-Calais de 2004 jusqu'à son élection à l'Assemblée nationale en 2007. Docteur en Science politique, Frédéric Cuvillier a été maître de conférences en droit public à l'Université du Littoral-Côte-d'Opale.*

d'assurer l'open data et de doter les équipements de transport des qualités du numérique. Ces enjeux extrêmement importants se révèlent dans les quelques chiffres qui suivent sur l'innovation dans les transports :

- un secteur de l'innovation à hauteur de 4,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires ;
- 45 000 emplois ;
- 1 000 entreprises.

Alors que nous sommes en quête de compétitivité et de croissance, certains logiciels doivent évoluer. Le pouvoir apporté à l'investissement, l'État stratège, la personne publique au service des initiatives (consacrer une part de financement public à des solutions nouvelles) amèneraient certainement des évolutions majeures en matière de croissance, contrairement à notre méthode vieille de plusieurs décennies, qui consiste à raisonner en termes de budget et de financement au service des infrastructures.

En particulier, nous devons travailler sur le transport intelligent du fret et des marchandises. En effet, la France est un pays leader dans le domaine du transport des voyageurs (les opérateurs prennent des initiatives et apportent des solutions numériques à la population), mais dans le domaine de la logistique, en revanche, il reste beaucoup à inventer. Les zones logistiques elles-mêmes sont insuffisamment mises en perspective. La relation entre la personne publique et la personne privée doit évoluer par la mise en place de véritables clusters et d'initiatives partagées. Les SSII doivent se tenir aussi aux côtés des

grands groupes pour faire de notre plate-forme logistique un véritable lieu d'invention de l'intermodalité, de l'efficacité du transport et de gains de compétitivité. Nous sommes en retard dans ce domaine parce que nous n'avons pas considéré jusqu'alors la logistique comme un enjeu d'avenir.

Voilà quelques thèmes de travail ; vous devrez y répondre à travers le prisme de la transition énergétique, de l'innovation, de l'aménagement du territoire. En effet, nos territoires de croissance ne valent que si les offres de services sont à la hauteur des attentes économiques. Or, bien souvent, l'un des handicaps majeurs de ces territoires (grandes métropoles) réside dans les transports. Nous devons parvenir à une égalité des chances avec des territoires secondaires qui, aujourd'hui, sont l'objet de tous les intérêts en termes d'investissements privés, parce qu'ils offrent aussi ce gain d'efficacité (mode de transport adapté, cadre de vie retrouvé). Nous devons offrir une deuxième chance aux territoires qui sont aujourd'hui spectateurs d'une croissance métropolitaine et qui doivent embrasser cet enjeu d'égalité, de croissance, de créations d'emplois par la mobilité. Il s'agit d'un enjeu de l'égalité républicaine : l'aménagement du territoire et la mobilité se trouvent au cœur même du pacte républicain. Nous devons rassurer, et nous devons donner confiance en la capacité de la France d'apporter non seulement une expertise et une expérience, mais aussi une contribution majeure au développement des transports intelligents ici et dans le monde. Je vous remercie.

*« Nous sommes en retard (...) parce que nous n'avons pas considéré jusqu'alors la logistique comme un enjeu d'avenir »,  
Frédéric Cuvillier*

# SESSION I

## Les transports face à la transition énergétique

### **Animateur**

#### **Laurent Neumann**

Éditorialiste politique sur BFMTV

---

### **Intervenants**

#### **Ronan Dantec**

Sénateur de la Loire-Atlantique,  
vice-président de la commission  
du Développement durable,  
des Infrastructures, de l'Équipement  
et de l'Aménagement du territoire

#### **Michel Dubromel**

Trésorier adjoint et responsable  
du réseau "Transports et Mobilité  
durables", de France Nature  
Environnement (FNE)

#### **Rémi Pavros**

Député du Nord, chargé de mission  
auprès du Premier ministre  
sur le canal Seine-Nord Europe

#### **André Soulage**

Chef de projet délégué du plan  
"Dirigeables-charges lourdes"  
de la Nouvelle France Industrielle

# La régulation financière par la taxe carbone

Ronan Dantec



*Sénateur de la Loire-Atlantique depuis 2011, Ronan Dantec est vice-président de la commission du Développement durable, des Infrastructures, de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire. En 2013 et 2014, il a été rapporteur au nom de la commission du Développement durable du Sénat sur le budget de l'État relatif aux transports routiers. Il a été, entre 2001 et 2011, adjoint au maire de Nantes et vice-président de la Communauté urbaine, en charge de l'Environnement et du Développement durable. Il a présidé le groupe de travail "Gouvernance" du Débat national sur la transition énergétique (DNTE). Au-delà du seul cadre national, Ronan Dantec participe, au sein des réseaux européens et internationaux, aux négociations sur le changement climatique et sur le développement durable. Il est, notamment, porte-parole de l'organisation mondiale Cités et gouvernements locaux unis (CGLU) dans la négociation internationale sur le climat et président du groupe de travail "Climat" du réseau des villes européennes Eurocities. Il a rendu en septembre 2013, aux côtés du sénateur Michel Delebarre, au ministre chargé du Développement, Pascal Canfin, un rapport de mission parlementaire sur le rôle des collectivités territoriales dans les négociations climatiques, en vue de Paris Climat 2015.*

**J**e suis moi aussi ravi de pouvoir échanger avec vous. Le Sénat n'a pas encore voté la loi sur la transition énergétique, et je doute qu'il y sera autant favorable que l'Assemblée nationale l'a été. Cette loi importante énonce clairement que la France doit se réformer. Mais comment faire évoluer un pays perclus de rhumatismes et tétanisé ?

Le dernier rapport du GIEC indique que la crise liée au changement climatique dépassera sans doute notre capacité d'imagination. Dans le courant du XX<sup>e</sup> siècle, la montée des températures sera supérieure à la différence entre la dernière glaciation et le XIX<sup>e</sup> siècle, et sur seulement deux générations. Nos sociétés manquent de capacités d'adaptation nécessaires, si bien que l'avenir de nos petits-enfants et leur cadre de vie sont compromis. Nous le savons tous, néanmoins, nous ne faisons rien et ces enjeux ne sont pas pris en compte dans certaines stratégies de lobbying.

Les rapports de Nicolas Stern (ancien chef économiste de la Banque Mondiale) expliquent que cette crise climatique est gérable si 1 à 2 % du PIB mondial étaient investis chaque année sur d'autres choix énergétiques et

logistiques. Nous pourrions ainsi stabiliser le climat. Cependant, nous ne parvenons pas à insuffler cette modernisation qui permettrait la baisse des émissions de gaz à effet de serre : proposer un flux financier conduit toujours au refus d'un groupe de personnes, alors que la non-création de ces flux handicape l'économie actuelle. L'écotaxe en est un bon exemple : cet argent devait assurer la modernisation de nos infrastructures. Le mouvement des Bonnets rouges a donc réduit la capacité d'aménagement du territoire, dont les premières victimes seront les Bretons eux-mêmes. Ces visions à très court terme traduisent les grandes difficultés d'une société qui ne parvient pas à se représenter elle-même un avenir collectif.

En Suisse, le pendant de l'écotaxe encourage clairement les acteurs économiques à examiner leurs coûts. Leurs comportements s'améliorent, les émissions de gaz à effet de serre diminuent et les flux logistiques se rationalisent.

Notre interrogation porte donc sur la manière de gérer ces flux pour répondre à la fois à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, à



*« Nous avons besoin de créer des flux financiers et de réduire les émissions de gaz à effet de serre »,  
Ronan Dantec*

l'investissement nécessaire au développement d'outils logistiques et à l'aménagement du territoire. Quel est le bon système ? Le choix actuel est assez étonnant. Nous avons remplacé l'écotaxe par l'augmentation de la fiscalité sur le gazole, dont un peu sur les transporteurs. Mais les transporteurs français seront les seuls à payer, contrairement à l'écotaxe qui faisait payer aussi les utilisateurs étrangers des routes françaises. Par ailleurs, ceux qui paieront le plus seront probablement les ménages modestes, qui ont un véhicule ancien d'occasion. Ils paieront 1 ou 2 euros à la pompe pour les infrastructures françaises, en remplacement de l'écotaxe. Il s'agit-là du choix politique qui a été fait dans une société déjà en souffrance sociale. Ce choix n'est pas raisonnable, mais nous vivons un moment politique qui ne se réduit pas au choix du politique lui-même : nous avons vu l'intervention un peu irresponsable des lobbies.

Quel est le bon système ? Nous avons besoin de créer des flux financiers et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La direction engagée au niveau mondial conduirait à donner un prix au carbone, comme le proposaient de nombreux intervenants lors du dernier sommet de New-York. Cette voie doit peu à peu s'imposer à l'Europe, comme c'est déjà le cas en Suède. Ces derniers ont introduit une taxation très forte sur l'ensemble de la consommation d'hydrocarbures, y compris les transports. Il existe des systèmes de modulation, mais cela représente

plusieurs dizaines d'euros pour chaque utilisateur. Pouvons-nous trouver des consensus sur ce système-là, non seulement sur le fait de payer mais aussi sur la répartition de cette manne financière ? Les professionnels sont-ils prêts à s'engager dans cette voie ?

#### **LAURENT NEUMANN**

Il faut faire travailler ensemble les collectivités et l'Union européenne.

# La place de la voiture dans la mobilité de demain

## Michel Dubromel



*Responsable "Transports et Mobilité durables", depuis 2003, de France Nature Environnement (FNE), Michel Dubromel est ingénieur chimiste de formation. Il exerce jusqu'en 2003 son activité dans une société multinationale où il s'occupe notamment de systèmes de management de la qualité et de l'environnement. Responsable associatif au sein de la Fédération régionale Alsace Nature de 1994 à 2008, il se spécialise progressivement dans le domaine des transports et de la mobilité et a porté la proposition d'éco-redevance poids lourds à l'occasion du Grenelle de l'Environnement. Il a été membre du conseil d'administration de l'ADEME, membre du conseil d'administration de la SNCF et a assuré la représentation de FNE au conseil d'administration de la Fédération européenne "Transport and Environment – T&E". Michel Dubromel est membre du conseil d'administration de FNE.*

**Laurent Neumann**

*Michel Dubromel, quelles solutions pour la voiture de demain ?*

France Nature Environnement avait présenté un rapport en septembre 2006, validé par le Grenelle de l'Environnement en 2009, sur l'éco-redevance poids-lourds. Le modèle est prêt, débattu et négocié avec les transporteurs routiers. D'où notre déception actuelle.

Au sein de FNE, nous traitons quasiment tous les modes de transport. Cependant, par omission, nous ne prenons jamais position sur la voiture et tendions vers deux positions un peu caricaturales : le véhicule diesel, synonyme de pollution, et la voiture électrique, aux batteries dont la capacité est encore trop faible actuellement et dont l'origine de l'énergie électrique peut poser problème. Ainsi, avant d'émettre une position, nous nous sommes entretenus avec des acteurs économiques (Fondation PSA, groupe Mobivia et Keolis). Leurs points de vue divergents sur l'usage de la voiture nous ont permis de débattre de nos questions.

Sur la période 1982-2008, la durée moyenne du trajet quotidien est constante : elle est passée de 54 à 56 minutes. Toutefois, le trajet moyen

est passé de 17 à 25 km, d'où les pollutions associées. En voici quelques impacts :

- la sécurité routière ;
- l'aménagement du territoire ;
- le stationnement (une voiture individuelle utilisée normalement reste environ 95 % du temps à l'arrêt : c'est un gaspillage) ;
- la pollution atmosphérique ;
- le bruit.

Cet état des lieux nous a conduits à considérer que le plus gros problème provenait de l'usage de la voiture individuelle (environ 1,2 à 1,3 personne par voiture). En raison de la crise actuelle, ce modèle de voiture individuelle arrive à sa limite, ce qui ouvre le champ à certaines évolutions :

- considérer la voiture comme un élément de la chaîne de transport qui va entrer dans l'intermodalité ;
- le covoiturage ;
- l'autopartage, mouvement d'origine associative.

Je tiens à souligner que ces évolutions sont porteuses de

nouveaux services et d'emplois, ce qui n'est pas négligeable.

En outre, nos véhicules actuels disposent de quelques motorisations de base tandis que, dans le futur, ils posséderont des motorisations multiples ou différentes : il faut favoriser les véhicules au gaz là où du gaz naturel d'origine renouvelable est disponible, des véhicules électriques là où l'électricité renouvelable se développe, etc. Un carburant d'avenir sera l'hydrogène, comme le développent les Allemands actuellement. La voiture sera aussi interactive et de plus en plus connectée, avec l'échange d'informations avec le conducteur. Elle servira aussi à parcourir des petites distances pour se rendre dans des centres de télétravail, plutôt que traverser toute une agglomération.

À rebours des évolutions technologiques, je prendrais l'exemple de RezoPouce à Moissac. Plutôt que d'investir dans le transport collectif, la ville de Moissac a mis à disposition des habitants des emplacements permettant le stationnement le long des axes de circulation avec un repérage pour favoriser le covoiturage. Les utilisateurs potentiels s'arrêtent à un panneau et lèvent le pouce. En l'absence de toute connexion internet, cette initiative a permis la création d'un réseau de covoitureurs et d'un réseau social. Le covoiturage permet donc aussi de recréer du lien social. Je vous remercie.

*« Le plus gros problème provenait de l'usage de la voiture individuelle (environ 1,2 à 1,3 personne par voiture) »,  
Michel Dubromel*

# Retour sur le projet canal Seine-Nord Europe

## Rémi Pauvros

*Laurent Neumann*

*Rémi Pauvros, pourriez-vous nous parler du projet de transport fluvial Seine-Nord Europe ?*



*Député du Nord depuis le 20 juin 2012, Rémi Pauvros est membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et rapporteur pour avis du budget "Transports terrestres et fluviaux". En 2013, il a été chargé par Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer, et de la Pêche, de mener la mission de reconfiguration du projet du canal Seine-Nord Europe. Depuis le 6 novembre dernier, le Premier ministre lui a confié une nouvelle mission relative au lancement du projet du canal Seine-Nord Europe.*

Le ministre Cuvillier m'avait confié, dans un premier temps, une mission de reconfiguration de ce dossier, déjà ancien, du canal Seine-Nord. Il avait besoin d'être recadré, notamment sur le plan du financement, puisque son budget s'élevait à 7,5 milliards d'euros. Nous l'avons réduit à 4,7 milliards d'euros suite au travail réalisé avec les services de Frédéric Cuvillier. Notre approche, dorénavant soutenable financièrement, est en phase de finalisation de la négociation des participations : l'Europe financera à hauteur de 40 %, l'État contribuera à hauteur de 1 milliard d'euros, ainsi que les collectivités territoriales. 700 millions d'euros d'emprunt sont prévus. Ce projet sera déposé à la Commission européenne fin février 2015.

Ce canal est surtout l'occasion pour la France de relancer le transport fluvial, plus ou moins abandonné au profit de la route et du ferroviaire (TGV) depuis très longtemps. Le transport représente effectivement un tiers de la consommation d'énergie : 19 % en 1973 contre 32 %, de nos

jours. Dans cette consommation – qui rejette un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> – le fluvial ne représente que 3,9 % de la part du transport en France contre 6,2 % en moyenne en Europe. Concrètement, 1 kg d'équivalent pétrole pour 1 tonne de marchandises permet à un poids-lourd de parcourir 50 km, 130 km pour un train et 275 km pour un bateau. Nous disposons en France de 6 900 km de canaux, dont seulement 26 % en grand gabarit (permettant le passage de bateaux de 185 m de long, capables de supporter une charge de 4 400 tonnes, soit 180 camions).

Il s'agit d'un projet éminemment respectueux de l'environnement et du développement durable. Nous avons créé dans le Nord, avec d'autres départements, le label des routes durables. Je souhaite que ce chantier soit remarquable en matière d'usage de l'eau, d'exigences environnementales, des paysages, des berges, de la préservation de la biodiversité, ainsi qu'en matière énergétique grâce à l'hydroélectricité ou à un parc éolien sur l'ensemble du réseau.

*« Un camion transportant un conteneur, qui parcourt 700 ou 1 000 km à travers la France, ne devrait plus exister », Rémi Pavros*

Nous relierons de la sorte le bassin parisien aux grands ports de l'Europe du Nord (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers, Rotterdam). En additionnant le fluvial et le ferroviaire, la part modale dans nos ports s'élève à 20 % du trafic du fret, contre 40 % pour Anvers ou Rotterdam. Il s'agit donc d'un transfert modal considérable et Le Havre et Rouen doivent s'impliquer totalement sur ce projet. Il faut donc mettre à leur disposition des outils pour faciliter leur connexion avec le ferroviaire et le fluvial.

Enfin, ce canal doit assurer le transport modal et permettre la complémentarité entre le ferroviaire et le fluvial. Deux autoroutes ferroviaires sont prévues : Nord-Sud et Est-Ouest, qui se croiseront à hauteur du canal. Un camion transportant un conteneur, qui parcourt 700 ou 1 000 km à travers la France, ne devrait plus exister. Au contraire, ces camions ne devraient pas parcourir plus de 200 km, comme c'est le cas entre l'Escaut et Anvers. Cette complémentarité-là nous assurera le succès économique du projet, et permettra aux chargeurs d'utiliser au mieux ce canal (les céréaliers, le bâtiment, la grande distribution, etc.). Un marché considérable peut se développer, qui concernera aussi la profession de la batellerie. Pour s'adapter à la concurrence, il faudra peut-être créer et produire un nouveau bateau en France, très économe en énergie. Notons aussi nos grandes compétences en matière de recherche. La profession est prête à s'investir et à accompagner cet effort pour cette nouvelle génération de bateliers ainsi formés.

À plein rendement, le canal pourra assurer le transfert de 280 000 tonnes de marchandises. Ce projet s'inscrit donc dans le sens du débat de ce matin, à savoir d'une révolution tranquille, sereine mais irréversible. Les parlementaires nous suivront à coup sûr avec enthousiasme.

Pour conclure, je dirais que nous sommes tous responsables des événements en Bretagne au sujet de l'écotaxe. Nous avons laissé le gouvernement tout seul, alors que nous sommes traversés par des dizaines de milliers de camions chaque semaine. Nous avons été surpris par la violence du mouvement et par l'instrumentalisation politique qui en a été faite. Nous n'avons pas été suffisamment pédagogues. La mise en place d'une taxe carbone est possible et nous y travaillons pour frapper en priorité les poids-lourds étrangers car, effectivement, il n'est pas normal que nos concitoyens soient touchés et pas ces camions qui traversent le pays sans même respecter la loi Savary. Ils doivent participer à cet effort d'aménagement du territoire. Je vous remercie.

# Le renouveau du dirigeable

## André Soulage

*Laurent Neumann*

*André Soulage, éclairez-nous sur le plan Dirigeables-charges lourdes.*



*Directeur Programmes dirigeables du pôle Pégase et chef de projet délégué du plan "Dirigeables" de la Nouvelle France Industrielle, André Soulage est, depuis 2008, en charge de l'incubation de la filière "Dirigeables" au pôle et a construit les grands programmes du pôle (Plateforme mécanique INOVSYS, contrat de croissance et plateforme Croissance PME, Étude de plateforme stratosphérique). Il a été directeur R&D États-Unis de Vaisala Oyj, leader mondial des systèmes météorologiques jusqu'en 2006. Il avait précédemment fondé en 1989 la société Dimensions SA, spécialisée en détection d'orages, dont il était directeur technique jusqu'en 2000. Il a commencé sa carrière comme ingénieur d'étude à l'ONERA de 1985 à 1989. André Soulage est ingénieur mécanicien diplômé de l'École Centrale de Nantes (1983) et de l'executive MBA de HEC (2006).*

**N**ous avons la même démarche que mon prédécesseur : prendre en compte les enjeux environnementaux et revisiter les moyens de transport d'autrefois.

Dans les esprits, le dirigeable est une vieillerie obsolète peu sûre et peu efficace. Pourtant, il a connu son heure de gloire, et a traversé l'Atlantique avec des liaisons régulières. Il ne s'est arrêté que parce que l'avion est devenu très efficace, suite à l'effort de guerre consenti pendant la Seconde Guerre mondiale, qui a encouragé les technologies aéronautiques. Nous avons appris à fabriquer des avions et des pistes d'aéroport à côté des villes, si bien que l'avion a naturellement remplacé le dirigeable à une époque où on ne se préoccupait pas d'empreinte carbone.

Aujourd'hui, nous devons tenir compte des enjeux environnementaux et rechercher des solutions présentant un coût d'énergie fossile faible. En ce sens, un dirigeable peut transporter du fret

avec une consommation énergétique cinq à dix fois inférieure à celle d'un avion. De plus, il décolle et atterrit verticalement, sans nécessiter d'aéroport ni d'infrastructure, et peut relier un endroit isolé à un endroit habité.

En France, le deuxième poste de déficit commercial est la filière bois, alors que nous avons l'une des plus belles forêts d'Europe. Nous ne l'exploitons pas suffisamment parce que nous n'avons pas assez d'infrastructures routières pour aller chercher le bois en moyenne montagne. Or, s'il est inenvisageable de construire des routes partout, nous pouvons mobiliser cette ressource par les airs. Des études économiques montrent qu'il est rentable d'utiliser des dirigeables qui porteraient 60 tonnes de bois. Nous utiliserons ainsi une machine qui consomme peu d'énergie pour aller chercher une énergie renouvelable. Il s'agit du premier modèle qu'a développé la

société Flying Whales qui conduit un projet dans ce sens.

Le Plan Dirigeables-charges lourdes est l'un des 34 Plans de la nouvelle France industrielle lancés par le Président de la République en septembre 2013. Nous avons pour mission de faire émerger cette filière à partir de deux grands programmes : l'exploitation forestière par Dirigeables-charges lourdes (projet DCL60T porté par Flying Whales), et les plateformes stratosphériques (projet StratoBus porté par Thales Alenia Space), des engins qui voleront à 20 000 m d'altitude pour faire office de relais de télécommunication, à la place d'antennes au sol. Notre rôle est de gérer la maîtrise des risques de ces programmes, de nous assurer de l'existence de marchés et de consortiums industriels solides, de les accompagner à consolider leurs plans de développement, à obtenir des financements, à obtenir les autorisations de vol de leurs dirigeables dans le cadre réglementaire européen. Ensuite, il faudra reformer toute la profession : le dernier cours d'aérostatique en France date des années 1950. Nous devons former des professeurs d'aérostatique, mais aussi créer des diplômes de pilote de dirigeable, d'opérateurs au sol, de techniciens de maintenance de textile. Cette aventure phénoménale n'est pas un rêve puisque nos modèles sont rentables ; nous sommes très fiers de l'accompagner.

*« Un dirigeable peut transporter du fret avec une consommation énergétique cinq à dix fois inférieure à celle d'un avion. De plus, il décolle et atterrit verticalement, sans nécessiter d'aéroport ni d'infrastructure, et peut relier un endroit isolé à un endroit habité »,  
André Soulage*

# DÉBATS

## LAURENT NEUMANN

Ronan Dantec : y a-t-il un marché pour la taxe carbone ? Frédéric Cuvillier, pourquoi l'hydrogène est-il absent de la loi sur la transition énergétique ?

## RONAN DANTEC

Je n'ai pas parlé d'un marché carbone, mais d'une taxe carbone, à savoir la création d'un flux financier au bénéfice de l'État ou des régions. Un marché carbone a un sens pour de très gros émetteurs industriels (le système de l'ETS européen intéresse ailleurs dans le monde, notamment en Chine), mais notre besoin repose sur la mise en place d'une taxe carbone. L'enjeu actuel est vraiment la création de flux financiers et la poursuite de la modernisation de notre pays. Notre chance est notre capacité à créer des flux, alors qu'actuellement, nous sommes en train de tarir les flux de modernisation. Grâce à leur taxe, les Suédois ont créé des flux en faveur de l'investissement, de la réduction des charges sur l'emploi et d'autres politiques. La vraie question est donc : quels flux pertinents répondent à l'enjeu de diminution massive des émissions de gaz à effet de serre, aux enjeux sociaux et aux enjeux de modernisation de l'appareil économique ?

## FRÉDÉRIC CUVILLIER

Les transports comme vecteurs d'avenir sont au cœur de nos préoccupations. Les 34 Plans industriels d'avenir et les PIA (programmes d'investissements d'avenir) contiennent des pans entiers consacrés aux transports. Nous réfléchissons à des programmes d'investissement d'avenir sur l'hydrogène et le bateau du futur parce que la question énergétique touchera durablement le monde du transport et des activités maritimes, telle la pêche. La flotte de pêche sera modernisée grâce à l'augmentation de 70 % du financement européen. La question du transport maritime à la voile est relancée, en appoint à la consommation de pétrole (90 % du transport maritime). Le projet de l'avion électrique est atteignable.

L'hydrogène concernerait d'abord le maritime, des discussions et des accords entre les ministères des Transports allemand et français ont eu lieu sur le sujet. Nous avons besoin d'une sorte de bouquet énergétique des transports. Il a été fait mention de l'autopartage ou des parkings relais : le plan de relance autoroutier a mis l'accent sur la nécessité d'aménager des zones de covoiturage et de parking pour disposer de lieux de recharge aux entrées et sorties

*« Grâce à leur taxe, les Suédois ont créé des flux en faveur de l'investissement, de la réduction des charges sur l'emploi et d'autres politiques »,  
Ronan Dantec*



d'autoroutes, grâce à des batteries alimentées par l'énergie solaire.

Ces logiques sont de bon sens. Au sujet de l'écotaxe poids lourds, je dirais que l'enjeu politique a durablement tué un système. Les options avaient été prises, l'État s'était engagé. Nous pouvons encore relancer le système en le régionalisant. Les grandes régions ont besoin de financer leurs infrastructures. La plupart des régions limitrophes ont des autoroutes gratuites. C'est un non-sens absolu de ne pas prendre en compte cette spécificité. Les territoires souhaitent être désenclavés et disposer d'une dynamique de ressources pour financer des modes alternatifs. Les régions pourraient bénéficier d'un droit d'option pour mettre en place cette écotaxe poids lourds, qui est vertueuse parce qu'elle rééquilibre les rapports économiques à l'intérieur de la filière transport et offre des possibilités de dynamiques d'investissement au profit des collectivités.

#### **LAURENT NEUMANN**

Peut-être que cette pédagogie difficile à faire sur le plan national serait plus simple région par région.

#### **DOMINIQUE CHAUVIN,** **prospectiviste, Think-Tank IDée**

La grande conquête de la voiture individuelle fut la conquête contre la rupture de charge. Les solutions alternatives d'innovation ne devraient pas détruire cette grande conquête. C'est ce qui m'inquiète. La voiture électrique transformera l'urbanisme, l'immobilier et contribuera à améliorer la rupture de charge. Dans une vision prospective, la voiture électrique présente de nombreux avantages et s'inscrit comme une extension du

vecteur d'électricité. Elle est mutante : au lieu de sacraliser le monopole du pétrole pour la mobilité, elle s'ouvre à toutes les énergies primaires, sans attendre que le mix énergétique soit plus vertueux. Au contraire, elle peut être une incitation à des mix plus vertueux, même avec du charbon. Par conséquent, notre regard devrait être plus prospectif sur la voiture électrique.

#### **RÉMI DEMERLÉ, conseil, Obviam**

Puisque le système d'écotaxe permet d'utiliser le principe d'utilisateur/payeur, on peut établir un lien avec le bilan carbone pollueur/payeur. Comment l'État pourra-t-il mettre en place une future taxe carbone s'il renonce à honorer ses engagements par rapport à l'écotaxe ?

#### **FRÉDÉRIC CUVILLIER**

Alors qu'on évoquait souvent le pollueur/payeur, je préférerais parler d'utilisateur/payeur pour éviter de stigmatiser les entreprises, et parce que, dans le domaine du transport de marchandises comme dans celui des voyageurs, des efforts considérables ont été consentis, même s'ils sont encore insuffisants. La notion d'utilisateur/payeur évite la stigmatisation et préserve la confiance des professionnels, ce qui est indispensable. D'ailleurs, globalement, les professionnels ne se sont pas montrés hostiles. Pour ce qui concerne la seconde partie de votre question, je ne suis plus au gouvernement pour des raisons très précises ; j'ai eu à déplorer des interventions parasites dans mon domaine, si bien que je ne le ferai pas dans celui des autres.

*« Au sujet de l'écotaxe poids lourds, je dirais que l'enjeu politique a durablement tué un système »,  
Frédéric Cuvillier*

**CHRISTIAN FURNEL**, directeur commercial d'ETF

On parle de projets à plus ou moins long terme, mais nous avons évoqué avec Frédéric Cuvillier un projet d'autoroutes ferroviaires de fret, projet qui est prêt. Tout est en place pour le lancer. Quid de ce projet qui répond déjà à une partie du gros problème des conteneurs ?

**FRÉDÉRIC CUVILLIER**

Nous avons fait un travail considérable sur le fret ferroviaire, qu'il fallait relancer : nouvelle méthode, groupes de travail, réunion des différents acteurs. Le projet d'autoroute ferroviaire m'avait été légué, avec la recommandation de ne pas reproduire avec le fret ce que le tout TGV a pu détruire en d'autres temps. Il ne faut pas donner l'image que l'autoroute ferroviaire serait le TGV du fret. Au contraire, elle sera fondée sur l'optimisation de ce qui existe déjà, et sur une meilleure organisation des opérateurs et des gestionnaires de réseaux. Les deux autoroutes ferroviaires sont toujours d'actualité, mais doivent s'inscrire dans une stratégie globale en partenariat avec la relance du fluvial et du portuaire. Notre pays bénéficie de grandes capacités de croissance durable et responsable : nous disposons du premier littoral européen, mais ne le considérons qu'insuffisamment comme un axe de croissance. Enfin, il faut remettre le camion à sa juste place, à savoir pour les derniers kilomètres, dans l'objectif de contrer le dumping européen, à condition que les premiers kilomètres soient durablement et efficacement organisés.

**JEAN-YVES PETIT**, vice-président Transports, Conseil régional de Paca

Ont été évoquées la nécessité de trouver des ressources financières pour les investissements, ainsi que l'éventualité de les trouver au niveau régional à défaut de les percevoir au niveau national. À ce jour, les régions n'ont pas été interrogées pour savoir si elles étaient d'accord. Qui prend l'initiative d'engager cette discussion ? Je tiens à rappeler que les régions, autorités organisatrices de transport, ne sont pas destinataires d'une ressource pérenne et dynamique pour financer le fonctionnement du transport public régional.

**FRÉDÉRIC CUVILLIER**

Les régions n'ont pas été consultées ni invitées au débat. Le débat est lancé suite à une tribune que j'ai publiée dans le JDD et une demande auprès de l'ARF. L'une des réflexions concerne le caractère universel du dispositif : si peu de régions s'engagent, il ne marchera pas. Mais si nous parvenons à couvrir densément une large part du territoire, il sera plus utile que des portiques ou d'autres initiatives qui ne sont pas à la hauteur des enjeux. Mais la solution ne peut consister à fermer les yeux quand il s'agit de laisser disparaître 1,5 milliard d'euros.

**RONAN DANTEC**

Nous avons un an pour sauver le dispositif et l'investissement de l'écotaxe, puisque nous allons garder les salariés pendant un an encore. Il faut trouver un modèle qui coûtera environ 1 milliard d'euros à l'État, pour un coût de fonctionnement de 200 millions d'euros par an. L'État pourrait avoir intérêt à investir 100 millions d'euros par an pendant

*« Les régions (...) ne sont pas destinataires d'une ressource pérenne et dynamique pour financer le fonctionnement du transport public régional »,  
Jean-Yves Petit*

dix ans pour que le dispositif soit conservé et que nous profitions de cette période pour expérimenter le dispositif dans certaines régions. Il faut un nombre suffisant de régions. Les transporteurs bénéficient aussi d'un certain nombre de services liés à l'écotaxe (géolocalisation, rationalisation détournée), qu'ils pourraient être prêts à financer. Nous pourrions peut-être trouver quelques dizaines de millions d'euros. Dès lors, nous pourrions élaborer un modèle économique que l'État financerait en partie, pour que le système fonctionne pendant quelques années, le temps d'oublier les Bonnets rouges. La responsabilité collective repose sur les élus, mais aussi sur les professionnels. Nous devons débattre avec les transporteurs et leur expliquer qu'ils perdront en matière de qualité d'infrastructures et de vie professionnelle s'ils n'acceptent pas l'écotaxe. Nous pouvons donc encore sauver le système et le faire remonter progressivement plutôt que de payer un dédit de 1 milliard d'euros.

*« L'Union européenne fait évoluer l'eurovignette vers l'eurotoll parce que la vignette n'est pas une bonne solution »,  
Michel Dubromel*

#### **LAURENT NEUMANN**

Pourquoi ne pas avoir simplement instauré une vignette sur les poids lourds comme le font les Suisses, par exemple, sur tous les véhicules ?

#### **MICHEL DUBROMEL**

La vignette est la première solution de facilité, mais se révèle une prime au dumping social : une fois la vignette achetée, il faut faire rouler le camion au maximum, ce qui encourage le dumping social. Actuellement, l'Union européenne fait évoluer l'eurovignette vers l'eurotoll parce que la vignette n'est pas une bonne solution.

# Édito optimiste

## Vincent Bendetti

### Laurent Neumann

*Vincent Bendetti, comment promouvoir une utilisation plus raisonnable des transports avec toutes les innovations à notre disposition ?*



*Ingénieur, fondateur de Natoo et concepteur du service France Direct, pour la diffusion en temps réel de l'ouverture et le niveau d'affluence des établissements de service public : une nouvelle approche plus sereine et plus active de nos déplacements, expliquée par la théorie de la mobilité.*

Nous évoquons beaucoup la question des transports, mais je centrerai mon propos sur les établissements de service public utilisés quotidiennement par les Français, piscines, médiathèques, bureaux de poste, etc., qui n'intègrent pas encore cette question. Leurs responsables ne se sentent pas concernés par la mobilité de la population, ce qui génère une surconsommation de transport de la part des usagers qui ne savent pas comment trouver l'itinéraire le plus efficace.

La technologie développée pour France Direct donne des renseignements en temps réel et en open data sur l'ouverture et le niveau d'affluence des services publics (administratifs, culturels, sportifs, etc.). Cinq niveaux d'affluence sont répertoriés, de très faible à très fort, si bien que l'utilisateur peut vérifier non seulement si le lieu est vraiment ouvert, mais aussi si le service vaut le déplacement.

Pour relier cela avec le transport de voyageurs, je vais faire un comparatif

entre la France et l'Allemagne. En France, la mobilité quotidienne active est très faible par rapport à celle en Allemagne. Nous faisons très peu de vélo et marchons relativement peu. Alors que les Allemands ont pratiquement 30 minutes d'activité dans leur journée, les Français n'en ont que 15. L'impact sanitaire est réel, puisque l'OMS a établi avec la méthode HEAT (*Health Economic Assessment Tool for cycling and walking*) qu'une minute de mobilité active en France fait gagner à la Sécurité sociale plus de 5 milliards d'euros. Nous avons choisi de surmécaniser notre mobilité, tandis que les Allemands ont su préserver leur mobilité active. Du point de vue énergétique, les Allemands consomment 7% moins d'énergie pour leurs déplacements grâce à leur mobilité active.

Fondamentalement, il existe une cohérence entre la mobilité de toute espèce et sa perception. L'aigle et la taupe n'ont pas la même mobilité, ni les mêmes moyens de perception. L'homme a su démultiplier sa mobilité, mais pas encore sa

perception : il utilise le transport pour voir ce qui se passe à l'endroit où il veut aller. Ce n'est pas très efficace en matière énergétique. Il est bien plus efficace d'utiliser l'information avant de se déplacer, et c'est ce que France Direct propose.

France Direct a pour objectif de diffuser pour l'ensemble des établissements de service public, leurs ouvertures et niveaux d'affluence. Ces informations inciteront aussi les usagers à mieux se réguler et à étaler leurs fréquentations. Par voie de conséquence, la qualité du service public s'améliorera, l'exploitant sera lui aussi gagnant. Nous percevrons aussi des avantages au niveau de l'utilisation des transports, alors qu'actuellement, l'utilisateur est stressé avec la sensation de naviguer dans le brouillard. Tous les jours, on constate que la moindre perturbation dans les transports génère du stress et développe ensuite une forme de surconsommation ; un réflexe « transport » aux effets sanitaires et économiques désastreux.

Je vous invite à consulter notre site [www.operationfrancedirect.com](http://www.operationfrancedirect.com) qui présente plus en avant la technologie, ces notions fondamentales et un démonstrateur du service d'information sur les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> arrondissements de Paris (le musée du Louvre, les mairies d'arrondissements, les bureaux de poste adjacents, etc.), en espérant que bientôt, les services publics prendront part à cette initiative en équipant leurs établissements.

*« France Direct a pour objectif de diffuser pour l'ensemble des établissements de service public, leurs ouvertures et niveaux d'affluence. Ces informations inciteront aussi les usagers à mieux se réguler et à étaler leurs fréquentations »,  
Vincent Bendetti*

# SESSION II

## Transport et innovation

### Président

#### **Olivier Faure**

Député de Seine-et-Marne, rapporteur spécial du Budget Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires

### Animateur

#### **Laurent Neumann**

Éditorialiste politique sur BFMTV

---

### Intervenants

#### **Claude Avisse**

Fondateur de ParkingMap

#### **Alain Bonnafous**

Professeur émérite à l'Université de Lyon, chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET)

#### **Nicolas Jaulin**

Président, co-fondateur de Pysae

#### **Éric de Riedmatten**

Journaliste, conseiller en communication et auteur de deux ouvrages consacrés à l'Innovation moteur de l'économie

# Introduction

## Olivier Faure



*Laurent Neumann*

*Olivier Faure, comment rendre les transports publics plus vivables ?*

**J**e remercie chacun d'entre vous d'être présent ce matin. Une jeune fille dont j'étais amoureux à l'époque me disait que les transports devraient être gratuits, et que les hommes et les femmes devraient pouvoir être reliés entre eux. Les transports devraient donc constituer un rêve. Je suis élu d'une circonscription périurbaine depuis deux ans et demi, et il me semblait difficile, pour représenter correctement mes concitoyens, de ne pas m'intéresser à la question des transports. J'ai réalisé à la fois l'intérêt et la complexité de ce thème.

En effet, c'est un sujet porteur de grandes innovations qui a connu depuis dix ans la réapparition du tramway, la création du tram-train, du vélib, de l'autolib, l'apparition du covoiturage, des bus à haut niveau de service (BHNS) et des téléphériques, des bus sur autoroute et des voitures en partage. Dernièrement, j'ai revu un vieil ami qui a créé une entreprise de partage de véhicules : des voitures sont mises à la disposition d'habitants qui font route ensemble jusqu'à la gare RER et qui rentrent ensemble. Dans l'intervalle, d'autres utilisateurs peuvent utiliser le véhicule pendant la journée.

Les modes de transport ont donc beaucoup évolué, mais les usages et les technologies également. Prochainement, votre téléphone sonnera pour vous réveiller, mais vous indiquera également comment vous déplacer, quel véhicule est disponible, etc. Ainsi, vous pourrez arbitrer entre les différents moyens de transport. Quand vous serez dans le RER, votre téléphone vous montrera dans quel wagon se trouvent les personnes en train d'apprendre l'anglais ou qui aiment la photographie, par exemple. Toutes ces technologies permettront de développer le partage et la convivialité, et pourront vous dire exactement l'heure à laquelle vous arriverez, etc. Finalement, vous aurez la possibilité d'arbitrer entre prix et rapidité, et votre trajet se construira entièrement et simplement. Ces technologies permettront aussi de vous indiquer les trajets qui sont en période creuse et de lisser l'activité des agents, entraînant un gain pour tous les usagers et pour les services publics.

Une application comme ParkingMap permettra encore de nous indiquer les places disponibles dans les arrondissements de Paris, de payer le parcmètre via le smartphone, et de réduire la fraude.

*Député de Seine-et-Marne, rapporteur spécial du budget sur le volet "Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires", Olivier Faure est juriste de formation. Il a commencé comme collaborateur du président de la commission des Lois à l'Assemblée nationale. Il a ensuite rejoint une PME de haute technologie de plus de 150 salariés, dont il est devenu l'un des dirigeants. En 1997, il devient conseiller de Martine Aubry au ministère de l'Emploi. Il y reste jusqu'à son départ pour Lille à l'automne 2000. François Hollande, Premier secrétaire du PS, lui propose alors de le rejoindre, comme directeur adjoint de son cabinet. En octobre 2007, il rejoint Jean-Marc Ayrault en devenant secrétaire général du groupe socialiste à l'Assemblée nationale. Il a suivi brièvement Jean-Marc Ayrault à Matignon en tant que conseiller spécial avant de devenir député en juin 2012.*

*« Notre rapport à  
l'innovation en France  
est assez intellectuel ; il se  
doit d'être plus concret »,  
Olivier Faure*

Pourquoi nous n'en sommes pas encore là ? Nous sommes en réalité extrêmement frileux face aux entreprises innovantes. Les investisseurs comme les collectivités locales ne doivent pas hésiter à se lancer dans des solutions novatrices. Sur des systèmes comme ceux que j'ai évoqués, le coût de revient est extrêmement faible – les collectivités peuvent parfaitement l'absorber – et le coût d'usage pour l'utilisateur est indolore. Ce sont donc des innovations que nous devons encourager. En effet, notre rapport à l'innovation en France est assez intellectuel ; il se doit d'être plus concret.



# Le stationnement intelligent

Claude Avisse

**Laurent Neumann**

*Claude Avisse, vous estimez qu'actuellement, une voiture sur trois dans Paris cherche à se garer, et que si toutes les personnes véhiculées utilisaient votre système, nous pourrions faire plus de 1,5 milliard d'euros d'économie à tous les niveaux. Pouvez-vous nous en dire davantage ?*



*Fondateur de ParkingMap, Claude Avisse a créé cette startup implantée sur le pôle de compétitivité de la ville durable en Seine-et-Marne. ParkingMap propose un système de cartographie en temps réel du stationnement extérieur. Pour chaque place extérieure de stationnement, emplacement de livraison, place de Parking Relais, borne de rechargement de véhicules électriques : ParkingMap propose de vous informer à distance et en temps réel de la disponibilité de la place. Les usagers se stationnent sans tourner en rond, les collectivités fournissent une meilleure qualité de service et surveillent efficacement le respect de la réglementation du stationnement.*

Le sujet des transports est concret et nous concerne tous. Qui, parmi nous, n'a pas déjà cherché une place où se garer ? D'après certaines estimations, une personne vivant en région parisienne passerait six mois de sa vie à chercher une place de stationnement. L'application ParkingMap est gratuite et indique en temps réel les places de stationnement disponibles. Elle fonctionne grâce à des capteurs installés dans la chaussée, opérationnels pendant dix ans et qui transmettent toutes les cinq secondes l'information « place libre » ou « place occupée ». Cela permet aux utilisateurs de savoir s'ils pourraient trouver une place de parking à proximité de la gare, choisir tel lieu pour se garer plutôt que tel autre, etc.

Chaque année, si les usagers respectaient la réglementation du stationnement, l'État gagnerait 1,6 milliard d'euros supplémentaires. Lorsque les gens ont attendu vingt minutes pour trouver une place, ils ne sont pas forcément disposés à payer leur stationnement. ParkingMap permet donc de trouver facilement

une place où se garer et de payer via son smartphone.

De plus, cette solution permet de faire des économies d'énergie et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

**LAURENT NEUMANN**

Pourquoi cette technologie n'est-elle pas déjà installée partout ? Qu'attendent les collectivités et les élus locaux ?

**CLAUDE AVISSE**

Certains hommes politiques nous apportent leur soutien, mais ils ne sont pas assez nombreux. Ce système est rentable dans la mesure où les revenus du stationnement permettraient aux collectivités de rembourser très rapidement leur investissement et de dégager de nouvelles recettes. Le capteur est rentabilisé après un an ou 1un an et demi. L'application peut fournir aux chercheurs et aux entités publiques des données pour comprendre le stationnement. Elle permet également aux agents de surveillance de savoir qui est en infraction.

### **OLIVIER FAURE**

Concernant la fraude, cela permettra également d'attribuer aux agents de surveillance d'autres tâches que le contrôle du stationnement. Finalement, l'argent économisé permettra également de diminuer les impôts en évitant d'affecter cinq à six officiers de police supplémentaires à la sécurité.

### **CLAUDE AVISSE**

Pour aller plus loin, imaginez un TGV dans lequel 80 % des voyageurs fraudent : il faudrait un nombre élevé de contrôleurs pour les réprimander. Grâce à un système automatique de détection de la fraude, les individus arrêteront naturellement de frauder. Aujourd'hui, beaucoup d'agents sont affectés à la surveillance pour un faible résultat. Grâce à ParkingMap, les agents seront beaucoup plus efficaces et les ressources de l'État mieux utilisées.

*« Grâce à ParkingMap,  
les agents seront  
beaucoup plus efficaces  
et les ressources de l'État  
mieux utilisées »,  
Claude Avisse*

# Les innovations concernant les modèles et logiciels

## Alain Bonnafous



*Professeur émérite de l'Université de Lyon, Alain Bonnafous est chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET) dont il a été le premier directeur. Ses travaux ont été à trois reprises couronnés par la World Conference on Transport Research (WCTR). Il a été en charge de diverses fonctions dans le secteur des transports ; par exemple vice-président du Conseil national des transports jusqu'en 2010, administrateur de Réseau Ferré de France dont il a présidé le comité financier de 1997 à 2007. Il est expert-consultant auprès de divers organismes internationaux.*

### *Laurent Neumann*

*Alain Bonnafous, toutes ces questions se posent en matière de recherche et développement pour les entreprises, pour les collectivités et les usagers. Que pouvez-vous nous dire de plus ?*

L'intitulé de notre matinée de travail évoque l'avenir et les transports intelligents. Il ne faut pas en déduire que nos transports du passé aient été bêtes. Lors d'une récente réunion à l'OCDE, un expert américain observait que la France avait une part de marché du ferroviaire sensiblement supérieure à celle de l'Allemagne grâce au TGV, innovation intelligente s'il en est.

Le thème du transport intelligent est apparu aux États-Unis dans les années 80 sous l'acronyme d'ITS (Intelligent Transport System). Les instituts de recherche se sont ainsi tous baptisés « ITS » (Institut of Transport Studies) pour être dans le vent des programmes de recherche et des subventions. Ces programmes laissaient penser que, demain, les conducteurs pourraient faire leur sieste au volant de voitures complètement automatisées. Trente ans plus tard, on peut dire que les transports intelligents, c'est autre chose.

Les transports intelligents sont d'abord des transports intelligemment

conçus, et pour cela les innovations ont tout changé. Par exemple, lors des études des années 70 qui ont été menées pour déterminer le bon tracé de la première ligne de métro à Lyon, il a été nécessaire de mobiliser 1 200 enquêteurs le même jour sur le réseau de transport en commun. Aujourd'hui, il suffit d'une personne bien formée et d'un logiciel de reconstitution de trafics pour dessiner les tracés de métro les plus efficaces. Une semaine de travail aujourd'hui équivaut à trois à quatre ans de production et d'analyse de données il y a quelques décennies.

Les transports intelligents sont aussi des transports qui savent tirer les leçons des recherches les plus avancées. J'ai assisté, il y a peu, à une réunion de chercheurs-développeurs sur le traitement des particules, notamment pour les moteurs diesel. Ils s'accordaient sur le fait que pour les moteurs actuels soumis aux normes Euro 6, les moteurs à essence étaient plus polluants que les moteurs diesel y compris pour les particules fines. L'Union européenne a ainsi prévu de

*« Aujourd'hui, il suffit  
d'une personne bien  
formée et d'un logiciel de  
reconstitution de trafics  
pour dessiner les tracés  
de métro les plus  
efficaces »,  
Alain Bonnafous*

limiter les émissions de particules des moteurs à essence dans la très prochaine norme Euro 6b, mais cette norme prend acte du « retard » des moteurs à essence et leur autorise une émission de particules dix fois supérieure à celle des moteurs diesel ! En oubliant l'état de la connaissance et de l'innovation, on pourrait donc favoriser l'usage de moteurs qui envoient dix fois plus de particules dans l'atmosphère et accessoirement émettent, à puissance égale, 17 % de plus de gaz à effet de serre.

Les transports intelligents sont aussi des transports qui résultent d'une politique capable de susciter les innovations nécessaires. On sait que l'innovation ne se programme pas facilement. Pourtant, certaines initiatives peuvent être fructueuses. Dans les années 1990, par exemple, l'État a lancé un programme ambitieux de recherche sur les marchandises en ville qui a résisté à plusieurs alternances. La France a ainsi pris une avance considérable avec la mise au point par le Laboratoire d'Économie des Transports du modèle FRETURB et d'un logiciel utilisé par une cinquantaine de villes en Europe. Ce logiciel produit autant d'informations sur l'occupation de la voirie liée aux livraisons que ce que l'on pourrait recueillir avec une enquête lourde qui coûterait de 200 à 300 000 €.

Je voudrais juste conclure en disant que l'innovation et la recherche ne se limitent pas au numérique. Alors que la fréquentation du Bart de San Francisco stagnait, ce sont des travaux de psychologues qui ont conduit à planter des fleurs dans les entrées de ce métro... et ont permis d'augmenter son trafic de 6 %.

# L'information en temps réel dans les transports publics

Nicolas Jaulin

**Laurent Neumann**

*Nicolas Jaulin, votre projet Pysae donne accès à des informations dans les transports publics en temps réel, pourriez-vous nous expliquer comment cela fonctionne ?*



*Président de Pysae depuis 2013, Nicolas Jaulin est ingénieur ENTPE de formation, avec une spécialité transport. Après l'obtention de son diplôme en 2008, il travaille en tant qu'ingénieur d'étude et d'affaire chez Egis et chez Systra. En 2012, il part un an en Irlande pour compléter ses compétences avec un Master en informatique au Trinity College de Dublin. Au cours de ses expériences il a notamment eu l'occasion de travailler sur les réseaux de transport de Casablanca, de Tbilissi, du Grand Paris, de Lyon et de Grenoble. En 2013, il a créé le projet Pysae avec un collègue de Systra, Grégoire Piffault. En plus d'une envie de rendre les transports publics plus efficaces et plus connectés, il apporte aujourd'hui au projet Pysae ses compétences en gestion de projet, en management et en développement commercial.*

Les informations voyageurs en temps réel dans les transports publics concernent essentiellement des données de temps et de distance. Notre projet s'appuie sur le travail de la société Moovit, qui développe une application mobile pour les voyageurs dans les transports publics et qui a interrogé les usagers des transports publics sur leurs difficultés à voyager. 80 % d'entre eux ont répondu que leur principal souci était de ne pas savoir quand leur prochain bus/train arriverait.

Différents systèmes d'information en temps réel existent aujourd'hui, mais ils reposent sur des technologies complexes et coûteuses. Par conséquent, ils restent hors de portée de certains réseaux de transport (transports interurbains, transports périurbains, transports scolaires, services provisoires). Dans ce cadre, nous avons, à travers Pysae, développé un système plus innovant et plus léger. Notre programme fonctionne grâce à un smartphone installé dans une cabine de bus ou de car, qui indiquera à l'utilisateur où se

trouve son véhicule, et dans combien de temps il arrivera, en temps réel.

Cette information en temps réel répond à un fort besoin de l'utilisateur, mais c'est également pour la collectivité une manière de renforcer la lisibilité et l'attractivité de son offre de transport pour un coût très limité.

**LAURENT NEUMANN**

Une balise GPS est donc placée dans le véhicule à laquelle j'ai accès grâce à mon smartphone, si je comprends bien. Vos clients sont donc les collectivités locales et les opérateurs de transport publics et privés. Pourquoi ce système n'est-il pas accessible immédiatement ?

**NICOLAS JAULIN**

En réalité, il ne s'agit pas uniquement de géolocalisation. Il faut pouvoir traiter l'information pour calculer un temps d'arrêt ou un éventuel délai (avance, retard). Par ailleurs, notre projet est assez jeune, et nous sommes en cours de déploiement, à Saumur, par exemple, ou sur les cars régionaux de la SNCF.

*« Notre programme  
fonctionne grâce à un  
smartphone installé  
dans une cabine de bus  
ou de car, qui indiquera à  
l'utilisateur où se trouve  
son véhicule, et dans  
combien de temps il  
arrivera, en temps réel »,  
Nicolas Jaulin*

**LAURENT NEUMANN**

Sachant qu'une application me permet déjà de savoir où est le plus proche taxi qui m'amènerait là où je voudrais aller, pourquoi votre type d'innovation n'est pas déjà mis en place ?

**NICOLAS JAULIN**

Les problématiques relatives aux taxis ne sont pas les mêmes que celles de l'information en temps réel. Ici, l'enjeu n'est pas forcément de savoir où est le bus sur une carte, mais de savoir quand il arrivera. L'approche est donc différente.

# Les innovations du secteur des transports qui vont bouleverser la vie des usagers d'ici 2050

Éric de Riedmatten

**Laurent Neumann**

*Éric de Riedmatten, vous vous êtes intéressé à toutes les innovations qui changent notre quotidien. Pensez-vous que toutes ces solutions soient accessibles aujourd'hui pour les collectivités et l'État ?*



*Journaliste, Éric de Riedmatten est conseiller et directeur de communication pour grandes entreprises. Il est également l'auteur de deux ouvrages consacrés à l'Innovation moteur de l'économie, parus aux Éditions de l'Archipel. Rédacteur reporter chez Europe 1, pendant 14 ans, Éric de Riedmatten a poursuivi sa carrière dans le domaine de la communication à partir de 1998, successivement directeur de la communication pour Europcar International, Siemens France de 2000 à 2007, BMW France de 2007 à 2011, puis pour le groupe Renault en 2014. Il a également été vice-président du cabinet CLAI – Conseil, lobbying, affaires publiques et image des entreprises en 2011.*

Certes, elles peuvent sembler utopiques aujourd'hui, mais elles sont en réalité anticipatrices. L'innovation naît toujours d'un besoin. Avant 1850, il n'existait pas de transport au sens où nous l'entendons actuellement. L'individu partait d'un village pour se rendre dans la ville d'à côté. L'automobile est née au début du XX<sup>e</sup> siècle. Et aujourd'hui, nous nous trouvons à un carrefour, sans pouvoir imaginer les technologies qui auront émergé en 2050.

Cependant, le transport n'est plus du tout un plaisir. Au contraire, il s'est plutôt mué en contrainte. Dans mon ouvrage, je m'interroge sur les prochaines découvertes du demi-siècle à venir. Par exemple, les Indiens réfléchissent à une voiture totalement électrique qui pourrait également éclairer les rues. Le projet « Myrte », en Corse, permettrait de produire de l'hydrogène à moindre coût. À

Barcelone, des radars automatiques ont été déployés. Nous voyons ainsi plusieurs innovations émerger et se développer si le besoin est là.

Il ne faut pas raisonner à l'horizon 2015, mais regarder plus loin encore. Voici d'autres exemples : plus tard, les voitures autonomes pourront se déplacer seules ; les carrosseries seront évolutives ; les voitures pourront changer de couleur ou utiliseront uniquement du biocarburant. L'innovation dans le domaine des transports ne sera pas la voiture volante ou la téléportation, mais elle reposera sur des évolutions plausibles. La question qui subsiste, cependant, reste celle du financement.

# DÉBATS

*« Le gisement de gaz de Lacq est épuisé, mais la France possède une nouvelle source d'énergie : le biogaz »,  
Dominique Chauvin*

**DOMINIQUE CHAUVIN,**  
prospectiviste, Think-Tank IDée

Il existe des 44 tonnes qui roulent aujourd'hui avec du biogaz LNG. Ces camions sont économiquement et écologiquement rentables. Par ailleurs, le transport du chauffeur est nettement amélioré. Ce sujet n'est pourtant jamais évoqué dans les colloques, alors qu'il s'agit d'une innovation particulièrement bénéfique, et bien plus efficace que l'hydrogène qui n'est pas biologique. Le gisement de gaz de Lacq est épuisé, mais la France possède une nouvelle source d'énergie : le biogaz. Pourquoi ne parlons-nous pas des vrais sujets de fond ?

**CLAUDE AVISSE**

Je considère que le thème du stationnement public est une question de fond. En effet, si la ville de Paris lance un appel d'offres public en mars 2015 et installe des capteurs partout, en mars 2017, ces derniers seront déjà remboursés. Cela permet à la ville de gagner des revenus grâce à son stationnement. C'est donc une question extrêmement concrète sur un sujet du quotidien. Mais ce qu'il manque finalement, c'est un appel d'offres.



# SESSION III

## Transports : un enjeu pour les territoires

### Président

#### **Philippe Duron**

Député du Calvados, président de l'agence de financement des infrastructures de transport de France, ancien président de la commission Mobilité 21

### Animateur

#### **Laurent Neumann**

Éditorialiste politique sur BFMTV

---

### Intervenants

#### **Dominique Bussereau**

Député de la Charente-Maritime, ancien secrétaire d'État aux Transports, 2<sup>e</sup> vice-président du GART

#### **Laurent Cavrois**

Président de LISEA

#### **Valérie Lacroute**

Députée de Seine-et-Marne, administratrice du GART

#### **François-Michel Lambert**

Député des Bouches-du-Rhône, président de l'Institut de l'Économie circulaire

#### **Bertrand Pancher**

Député de la Meuse, président de la Mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transports

#### **Jean Sivardière**

Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

#### **Dominique Thillaud**

Président du directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur

# Financer les infrastructures : la libéralisation des transports par autocar

Philippe Duron

*Laurent Neumann*

*Philippe Duron, quel est le rôle des collectivités locales dans l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport ?*



*Député du Calvados, il a notamment été en cette qualité rapporteur de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (dite aussi loi Voynet, 1999) et président de la délégation de l'Assemblée nationale à l'Aménagement et au Développement durable du territoire entre 1999 et 2002. Philippe Duron a fondé en 2001, avec Jacques Oudin, sénateur de Vendée (1986-2004), l'association TDIE (Transports, Développement, Intermodalité, Environnement) dont il assure la coprésidence de 2001 à 2004, puis la coprésidence déléguée depuis 2005. Administrateur de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) depuis 2005, il en est devenu le président en 2012. Le gouvernement lui confie, en octobre 2012, la présidence de la commission Mobilité 21, chargée de proposer un schéma de mobilité durable, incluant la hiérarchisation des projets du schéma national des infrastructures de transport. Son rapport place notamment en premières priorités l'entretien et la modernisation des réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux ainsi que le renforcement des plates-formes portuaires de niveau européen. Également investi au sein de la vie politique locale, Philippe Duron a été notamment président du conseil régional de Basse-Normandie de 2004 à 2008 et maire de la ville de Caen de 2008 à 2014.*

**J**e vous remercie de votre invitation. La question des infrastructures est difficile et essentielle dans une période de crise des ressources. Nous éprouvons des difficultés à financer de nouvelles infrastructures alors que nous aurions besoin de développer des chantiers et de relancer les commandes publiques.

Le questionnement autour du financement des infrastructures n'est pas nouveau. Il a été très bien posé par Gilles de Robien au sein du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de 2003. Ce dernier a permis que des recettes soient affectées à une agence de financement des infrastructures de transport – l'AFITF.

Par ailleurs, tous les territoires ont besoin d'une offre de transport et de mobilité. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995 avait abordé cette question en permettant le développement de lignes à grande vitesse (LGV) ou d'accès à l'autoroute à tous les territoires. Cependant, cela a

mis en lumière le problème de financement de ces infrastructures et une certaine inadaptation de ces dernières aux besoins des territoires.

La loi Voynet de 1999 partait quant à elle d'une démarche inverse, celle de la satisfaction des besoins des territoires et des populations dans une perspective de développement soutenable. Toutefois, avec le SNIT de 2011, la majorité d'alors est revenue à une approche par l'offre qui s'est elle aussi révélée infinançable.

Depuis quinze ans, la question du financement des infrastructures se pose donc de manière permanente. L'une des solutions consistait à utiliser les fonds issus de la tarification de la route. En effet, seules les autoroutes concédées font l'objet d'une tarification. L'écotaxe poids lourds avait suscité l'adhésion de la quasi-unanimité des membres de l'Assemblée nationale, mais elle n'a pas pu être mise en œuvre, car elle n'a pas été assez valorisée auprès de l'opinion publique et des professionnels. De plus, le contexte

économique difficile des entreprises de transport, fragilisées par le cabotage et les effets de la directive détachement, n'incitait pas à la mise en place d'une nouvelle taxe.

Nous sommes passés dans un premier temps d'une écotaxe qui devait rapporter 1,2 Md€ – dont 800 M€ devaient être dirigés vers l'AFITF – à un péage de transit fiscalement peu rentable. Finalement, le choix d'une réglementation fiscale a été fait, avec une augmentation de la taxe sur le gasoil de 2 cts pour les véhicules légers et de 4 cts pour les poids lourds. Cette recette permettra d'assurer le budget de l'AFITF en 2015, auquel s'ajouteront les recettes « classiques » que sont la taxe d'aménagement du territoire, la redevance domaniale payée par les sociétés d'autoroutes et une partie des amendes radars. Nous aurons donc 1,9 Md€ de crédits d'intervention entre 2015 et 2017. Cependant, ce budget ne sera pas suffisant au regard des engagements de l'AFITF, de ses dettes vis-à-vis de RFF et des ambitions portées par le deuxième scénario du projet Mobilité 21 validé par le gouvernement en 2013.

*« Nous devons faire preuve d'imagination pour mobiliser des recettes nouvelles »,  
Philippe Duron*

À ce problème de financement de l'État s'ajouteront bientôt les contraintes qui vont peser sur les collectivités territoriales. Nous devons faire preuve d'imagination pour mobiliser des recettes nouvelles. Le gouvernement travaille actuellement à la mise en place d'un substitut de l'écotaxe, qui prendrait éventuellement la forme d'une vignette sur les poids lourds.

# Le financement des infrastructures : quelles perspectives pour l'écotaxe ?

## Dominique Bussereau

*Laurent Neumann*

*Dominique Bussereau, l'écotaxe a-t-elle été résolument abandonnée ?*



*Ancien ministre, député de la Charente-Maritime et président du conseil général, Dominique Bussereau est par ailleurs 2<sup>e</sup> vice-président du GART, maître de conférences à l'IEP de Paris et intervenant à HEC. Après ses études à Sciences Po, il exerce des fonctions dans plusieurs cabinets ministériels. Il rejoint ensuite le monde de l'entreprise tout en devenant élu local. Il a travaillé à la direction commerciale de la SNCF, à l'École supérieure de commerce de Paris (ESCP) puis comme conseiller en entreprises. Conseiller général de la Charente-Maritime depuis 1985, il est élu président du conseil général en mars 2008 et réélu en 2011. Son investissement dans la vie politique locale l'a également conduit à exercer le mandat de maire de Saint-Georges-de-Didonne de 1989 à 2002. Député de la Charente-Maritime en 1986, il est réélu depuis 1993. Il a occupé de nombreuses responsabilités ministérielles de 2002 à 2010 au cours de la présidence de Jacques Chirac et de celle de Nicolas Sarkozy, notamment aux Transports, au Budget et à l'Agriculture. En 1995, il a fondé l'association Avenir-Transports.*

**J**e ne partage pas l'optimisme de Philippe Duron sur le financement des infrastructures. Il est clair que nous avons besoin de développer davantage ces dernières. Nous possédons déjà un bon réseau autoroutier et un bon réseau de lignes à grande vitesse. Malheureusement, malgré notre avance, nous avons déjà été dépassés par l'Espagne pour les LGV, et bientôt par l'Allemagne.

Selon moi, la commission Mobilité 21 est une instance du déclinisme. En effet, on a tué un grand nombre de projets que Gilles de Robien et moi-même avons inscrits dans le Ciat de 2003, ou avec Jean-Louis Borloo dans le schéma national des infrastructures de transport (Snit) du Grenelle de l'Environnement. Nous avons ainsi fait un grand pas en arrière en reculant certains investissements, entraînant le licenciement de 60 000 personnes dans les entreprises de travaux publics françaises dans les deux années à venir. Ce retard considérable devra être corrigé dès 2017.

Nous avons financé les contrats de plan État-régions qui sont

actuellement discutés. Par ailleurs, je signale en tant que vice-président du GART que 150 projets de communautés d'agglomérations ou d'autorités organisatrices de transport sont en attente.

Pour pallier le problème de financement des infrastructures, comment pouvons-nous mobiliser des fonds ? L'écotaxe présentait l'avantage de faire payer les dizaines de milliers de poids lourds étrangers qui circulent en France toute l'année. Ce projet était extensible, avec une tarification modulable dont la perception aurait été de moins en moins coûteuse à mesure que la taille du réseau était étendue. Or, on a tué ce projet de façon scandaleuse, entraînant des conséquences économiques (2 milliards d'euros à verser à Écomouv') et sociales (des personnes qui se sont installées à Metz vont se retrouver au chômage) désastreuses.

La taxe sur le gazole ne financera pas le manque à gagner pour l'AFITF. En effet, cette taxe obligeait les ménages les plus modestes, qui ont

besoin de deux véhicules, à payer à la place de ceux qui auraient dû payer. Par ailleurs, la profession routière a été d'une mauvaise foi parfaite. En effet, nous avons négocié avec elle, contre l'écotaxe, l'élargissement du 44 tonnes et la quasi-disparition de la taxe à l'essieu. Ces avantages ont toutefois disparu du langage public des organisations du transport routier.

*« Nous n'avons plus les possibilités de financer convenablement les infrastructures indispensables à la compétitivité de l'économie et à la qualité de la vie dans les agglomérations »,  
Dominique Bussereau*

L'écotaxe induisait donc un principe pollueur-payeur et un système extensible qui ont complètement été oubliés. Je conclurai simplement en disant à Philippe Duron qu'une fois l'argent de la taxe sur le gazole arrivé à Bercy, il lui faudra tout de même plusieurs mois avant qu'il soit transféré au budget de l'AFITF. Actuellement, nous n'avons donc plus les possibilités de financer convenablement les infrastructures indispensables à la compétitivité de l'économie et à la qualité de vie dans les agglomérations.

# Opportunités et défis de la réalisation du projet LISEA

## Laurent Cavrois

### Laurent Neumann

*Laurent Cavrois, LISEA est un projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux. Il représente actuellement le partenariat public-privé le plus conséquent en matière ferroviaire et le plus grand chantier d'Europe. Comment cette concession délivrée par l'État a-t-elle été mise en place ?*



*Laurent Cavrois est, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, président de LISEA, la société concessionnaire en charge du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation et de la maintenance de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Il en était auparavant le directeur général. Laurent Cavrois a rejoint VINCI Concessions en 2006 en tant que directeur du projet "CDG Express", avant de rejoindre le projet "SEA". Directeur adjoint en charge du progrès continu chez AREVA de 2004 à 2006, Laurent Cavrois a également occupé plusieurs postes opérationnels de terrain au sein du pôle infrastructure de la SNCF, avant de piloter la réforme du processus budgétaire de 1998 à 2004. Diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, de l'Escuela Técnica Superior de Caminos à Madrid ainsi que de l'Institut des hautes études de l'entreprise, Laurent Cavrois a débuté sa carrière en tant qu'analyste à la Banque Mondiale (USA) et a ensuite rejoint la Lyonnaise des Eaux à Mexico en tant que chef de projet sur un projet de concession d'eau.*

La ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux devrait prolonger la ligne Paris-Tours existante, pour une mise en service en juillet 2017. L'idée de cette concession signée en juin 2011 avait émergé chez les responsables politiques il y a vingt ans. Le cap des 1 000 jours avant la concrétisation du projet a désormais été dépassé. Dans un contexte économique difficile, le projet a réussi à se financer avec succès. Il s'agit de pouvoir gagner Bordeaux et le Sud-Ouest du pays en gagnant une heure au regard des lignes déjà présentes. Bordeaux sera désormais accessible depuis Paris en deux heures. Le projet Tours-Bordeaux représente 300 kilomètres de ligne à grande vitesse, soit plus de 500 ouvrages et une mobilisation de plus de 9 000 personnes (et autant d'emplois) dans les territoires traversés, pour 7,8 milliards d'euros d'investissement.

Aujourd'hui, le stade de la moitié des travaux a été dépassé : les infrastructures liées au génie civil et aux terrassements sont achevées. Le chantier est d'ailleurs visible depuis le ciel, que ce soit par avion ou *via* Google Earth. Jusqu'en 2016, nous

serons dans la phase d'équipement ferroviaire (rails, traverses, caténaires, signalisation). Dans une troisième phase, nous procéderons à une longue série de tests et d'essais ainsi qu'à la formation des conducteurs. La ligne sera mise en service à l'été 2017, en même temps que le prolongement de la ligne à grande vitesse vers Rennes par BPL.

La concession permet à la commande publique de mobiliser des financements privés, à savoir 4 milliards d'euros pour ce projet, dont 800 millions procédant des actionnaires de LISEA (VINCI, Caisse des Dépôts, Ardian, Meridiam). De plus, le modèle de concession permet d'assembler et de lier ce que font de mieux les secteurs public et privé. Depuis la concertation qui a commencé à la signature du contrat jusqu'à la conception, la construction et la mise en service, nous bénéficions dans le temps record de six années des avantages des deux secteurs. Par exemple, nous pouvons être plus efficaces que la maîtrise d'ouvrage publique dans certains domaines, ce qui permet de diminuer le besoin de recourir à de l'argent public.

*« Le modèle de concession permet d'assembler et de lier ce que font de mieux les secteurs public et privé »,  
Laurent Cavois*

La liaison de Paris à Bordeaux en deux heures représente un enjeu majeur pour l'ensemble des territoires d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées et pour les quartiers d'affaires qui se développent autour de la gare Saint-Jean. Ainsi, une opération d'intérêt national intitulée Euratlantique est portée par la région Aquitaine et la Communauté urbaine de Bordeaux. Le bénéfice sera également environnemental dans la mesure où le nombre de navettes aériennes devrait fortement décliner. La part de marché du train devrait passer de 70 % à plus de 90 %.

#### **LAURENT NEUMANN**

Cependant, un rapport de la Cour des comptes remet en question la politique du « tout TGV » en France.

#### **LAURENT CAVROIS**

Ce rapport a été mal interprété. Il sera sans doute impossible de couvrir l'ensemble du territoire même si j'aurais souhaité que notre ambition soit similaire à celle qui prévalait en 2003 au moment du lancement des lignes à grande vitesse. Au demeurant, la quasi totalité des lignes qui ont été achevées sont rentables, si l'on en croit le Rapport de la Cour des Comptes, ce qui n'est sans doute pas le cas de tous les projets d'investissement public. Nous attendons 18 millions de passagers sur l'axe Paris-Bordeaux en 2017, il y a donc une forte demande. Je partage parfaitement l'analyse de la Cour des comptes sur deux points au moins : le modèle TGV n'est pertinent que s'il permet de promouvoir l'optimisation de l'utilisation des LGV et des lignes classiques en organisant une

articulation TGV/TER intelligente ; promouvoir des liaisons fréquentes entre de larges bassins de population.

En ce qui concerne la ligne Tours-Bordeaux, les enjeux de financement, de travaux, et d'attractivité du territoire sont derrière nous. Il s'agit aujourd'hui de définir la desserte : nous sommes en train d'organiser les différentes circulations des TGV, des TER et des trains de fret autour des pôles de Bordeaux, Tours, Poitiers, Angoulême et Paris. Les opérateurs, et notamment la SNCF, ont la main sur cette question, en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et les territoires eux-mêmes. Il y a un équilibre à trouver entre le maintien d'un niveau de desserte satisfaisant pour les villes intermédiaires et une desserte suffisante pour Bordeaux. La promesse de desserte doit être honorée pour les territoires intermédiaires qui ont contribué au financement des TGV. Par ailleurs, un autre enjeu porte sur l'accroissement de la fréquence et la nécessité de mettre en service le nombre suffisant de trains directs, sur le principe d'une navette régulière par exemple, afin de maximiser l'effet TGV sur Bordeaux et sur tout le Sud-Ouest.

#### **LAURENT NEUMANN**

Vous assurerez l'exploitation de la ligne pendant 44 ans.

# Quels transports pour quels territoires ?

## Valérie Lacroute



*Députée de Seine-et-Marne depuis 2012, Valérie Lacroute est membre de la commission du Développement durable et administratrice du GART. Maire de Nemours depuis 2008, Valérie Lacroute est également présidente de la communauté de communes du Pays de Nemours et présidente du syndicat intercommunal de Transports du Sud Seine-et-Marne, depuis 2014. Présidente de la Mission locale de la Seine et du Loing, présidente du conseil de surveillance de l'hôpital de Nemours, elle est aussi trésorière de l'Union des Maires de Seine-et-Marne. Consultante spécialisée dans le transport de voyageurs auprès des collectivités et entreprises privées, Valérie Lacroute a été, entre 2005 et 2008, chef de projet puis secrétaire générale de l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (OPTILE), directrice des Transports au conseil général de Seine-et-Marne de 1995 à 2005, elle était auparavant responsable d'études Méthodes et Marketing au sein du groupe VEOLIA Transport Seine-et-Marne de 1990 à 1995.*

### Laurent Neumann

*Valérie Lacroute, pouvez-vous illustrer la problématique des liens croisés entre transports et territoires par l'exemple de la petite et de la grande couronne de Paris ?*

La région Île-de-France se caractérise par des questions de transport nationales (train, métro) comme locales. En termes de superficie, la Seine-et-Marne représente la moitié de l'Île-de-France tout en étant un département rural, et les transports doivent permettre de relier de grosses agglomérations comme de toutes petites communes. Notre département a dû faire face à des demandes de transport spécifiques.

Depuis une vingtaine d'années, un réseau de bus, Seine-et-Marne Express, a été mis en place avec succès, en mobilisant des moyens financiers limités. Le réseau de bus coexiste avec un réseau routier qui doit être à la hauteur des attentes des administrés. Face à la désindustrialisation du territoire, nombre d'usagers travaillent à Paris ou en petite couronne. Nous devons donc développer le transport de banlieue à banlieue, alors que le système ferroviaire est désormais saturé. Au demeurant, les attentes des

usagers se situent davantage sur une amélioration de la qualité et de la ponctualité du réseau ferroviaire et des trains eux-mêmes.

À Nemours, il faut parfois arbitrer entre le chauffage et la lumière dans les rames. Au contraire, l'offre de transport doit se développer sur le réseau des bus, notamment sur les routes et autoroutes, d'autant plus qu'ils n'exigent que des moyens financiers modestes. On pourrait par exemple imaginer une ligne de bus Express entre Nemours et Évry pour desservir les universités et la ligne D du RER. Il s'agit de permettre aux administrés du sud de la Seine-et-Marne de rejoindre des pôles en petite couronne et, partant, de rejoindre le futur Grand Paris.

Également, des liaisons entre des lignes existantes pourraient être imaginées, afin de permettre une plus forte mobilité de banlieue à banlieue. Face à la baisse des financements publics, il faut que le STIF ainsi que les élus locaux fassent preuve d'imagination.



# Le schéma directeur national logistique

## François-Michel Lambert

*Laurent Neumann*

*François-Michel Lambert, vous vous réjouissez de la rupture du contrat avec Écomouv' et du report de l'écotaxe.*



*Député des Bouches-du-Rhône, François-Michel Lambert est vice-président de la commission Développement durable et aménagement du territoire. Il a été co-rapporteur d'une mission sur la biomasse qu'il a rendue en juin 2013 pour alimenter le débat sur la transition énergétique voulu par le Président. François-Michel Lambert a été le chef de file du groupe EELV de l'Assemblée nationale sur la thématique de l'économie circulaire pour la conférence environnementale de 2013. Il est président-fondateur de l'Institut de l'économie circulaire, au travers duquel il souhaite initier un changement profond de notre modèle économique, et est à l'origine de la création du Club des parlementaires pour l'économie circulaire. À ce titre, il a reçu, en 2013 la Marianne d'Or du développement durable pour son action volontariste. François-Michel Lambert est à l'initiative du collectif contre le permis de gaz de schiste et de charbon du Pays d'Aix-Gardanne. Il a déposé, dans ce cadre, une proposition de loi visant à interdire l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures non conventionnels. Premier parlementaire à avoir fait l'acquisition du premier véhicule 100 % électrique "made in France", il entend ainsi accompagner la mobilité de demain. Engagé chez les Verts puis EELV depuis plus de 20 ans, il milite pour un projet de société écologiste pragmatique et tourné vers le XXI<sup>e</sup> siècle.*

**L**e contrat avec Écomouv' tuait l'idée d'une redevance telle qu'elle a été instaurée dans d'autres pays.

Les transports constituent d'abord un besoin avant de susciter une offre. Il s'agit de garantir la mobilité pour tous et de permettre le transport des marchandises dans une perspective de performance sociale, économique et environnementale. La loi Voynet avait commencé à penser l'aménagement du territoire au regard de cette question du besoin en transport de voyageurs ou de marchandises. À ce titre, les infrastructures de prestige ne représentent pas nécessairement des réponses à ce besoin, d'autant qu'elles s'inscrivent sur les territoires pour 50 ans, si ce n'est un siècle. Une démarche prospective est donc indispensable.

La Suisse est le premier pays européen à avoir mis en place une écotaxe. Les élus se sont saisis de cette question pour l'inscrire dans une politique générale autour des

infrastructures de transport et de mobilité des individus comme des marchandises. En parallèle de l'instauration de la redevance, ils ont mené une politique de formation, de professionnalisation, de modernisation et d'accompagnement des transporteurs routiers. En effet, leur tonnage maximal est passé de 28 à 40 tonnes. Il s'agissait certes de faire acquitter un droit de passage, mais aussi d'aider les transporteurs à mieux se déplacer. De la même façon, cette redevance a été inscrite dans un schéma global d'infrastructures à implanter et à développer. D'ailleurs, les tunnels suisses sont réels, efficaces et efficaces, contrairement à la France. Nous devrions donc nous inspirer davantage de la Suisse que de l'Allemagne, qui a procédé à un rattrapage des péages autoroutiers qui étaient auparavant absents. De plus, nos infrastructures sont plus efficaces que celles de notre voisin allemand où la moitié des ponts a dû être déclassée en termes de tonnage autorisé.

*« Une démarche  
prospective est  
indispensable »,  
François-Michel Lambert*

Dans la loi de transport de 2013, le dernier des articles, porté par Gilles Savary, définissait un schéma directeur national logistique pour que les infrastructures se déploient enfin en lien avec le besoin. De plus, il est indispensable d'effectuer de la prospective sur 5, 10, 50 ou 100 ans. Dans 5 ou 10 ans, nous connaissons des évolutions structurelles fortes, à l'instar de la réforme territoriale qui s'appuiera sur les collectivités (intercommunalités, métropoles, régions) et rompra avec une tradition jacobine.

Le président de la SANEF déclarait récemment qu'une baisse de recettes avait été constatée aux péages en raison de l'essor de BlaBlaCar. Nous devons prendre conscience des changements de comportement en cours, comme des évolutions en termes de performance ou de maîtrise de l'information. L'Internet physique constitue une révolution dans notre pensée du déplacement de marchandises. En novembre 2014, le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) a présenté un rapport sur les performances prévisibles de l'Internet physique et la révolution qu'il engendrait dans les déplacements de marchandises. La question est d'ores et déjà stratégique au Canada, aux États-Unis et en Chine. L'ensemble de nos transports doit donc être pensé en fonction de ces différentes transformations, au travers de ce schéma directeur.

De plus, nous devons intégrer les questions de transition énergétique et de mutation de notre modèle gaspilleur de ressources vers un modèle d'économie circulaire qui ancre à nouveau l'activité sur le

territoire. Nous devons en effet récupérer les matières premières en fin de vie pour les recycler, et les produits pour les réparer ou les partager dans une perspective d'économie de la fonctionnalité. Nous devons donc nous mettre en capacité d'élaborer ce schéma directeur, faute de quoi nous passerons à côté des mutations à accompagner. Il ne faut pas nous tromper sur les infrastructures à mettre en place.

La Conférence environnementale organisera une table ronde autour du transport qui devra faire une place à la question des marchandises et des voyageurs, comme de la prospective. Au demeurant, une conférence sur la logistique devrait également avoir lieu avant la fin de l'année 2014. J'invite donc l'ensemble des acteurs à se saisir de la question et à devenir parties prenantes de la réflexion.

En conclusion, je dispose d'une expérience de plusieurs années en termes de prospective logistique auprès des collectivités territoriales en France et à l'étranger. Je peux donc affirmer que la logistique actuelle sera considérée comme archaïque dans quinze ans. C'est la prise en compte des enjeux de l'énergie, de l'économie circulaire et des technologies du numérique et de l'information qui permettra d'atteindre une performance logistique. La logistique, c'est « le pilotage des flux par la maîtrise des flux d'informations », ceci exige une fiabilité de ces dernières. Demain, une capacité gigantesque de pilotage de l'information s'ouvre à nous, ce qui laisse présager d'une performance logistique accrue, mais seulement si nous avons su adapter nos infrastructures en amont.

*« Le président de la  
SANEF déclarait  
récemment qu'une  
baisse de recettes avait  
été constatée aux péages  
en raison de l'essor de  
BlaBlaCar »,  
François-Michel Lambert*

**LAURENT NEUMANN**

Le premier schéma directeur à destination des voyageurs et des marchandises consiste à rendre interopérable l'ensemble des moyens de transport existants.

**FRANÇOIS-MICHEL LAMBERT**

Aucun mode n'est exclu dans la mesure où chacun correspond à un type de performance différent.

# Quelles marges de manœuvre pour le financement des infrastructures ?

**Bertrand Pancher**



*Député de la Meuse, responsable du Pôle Écologie de l'UDI et président de Décider ensemble, Bertrand Pancher est également président de la Mission d'information sur la place des autoroutes dans les infrastructures de Transports. En 2013, il a été membre du comité Mobilité 21 qui dresse une politique à long terme des infrastructures de transport. Réélu en juin 2012, Bertrand Pancher est aujourd'hui membre de l'Union des Démocrates et Indépendants (UDI) où il est notamment en charge des territoires et du développement durable. Élu député de la Meuse en 2007, il a participé aux travaux préparatoires du Grenelle de l'Environnement en tant que membre du Groupe V "Construire une démocratie écologique". Il s'attache à structurer la gouvernance environnementale dans les institutions, notamment dans le cadre de la réforme du Conseil économique, social et environnemental (CESE). Membre de la commission Développement durable et Aménagement du territoire, il a été co-auteur du projet de loi "Grenelle II" et auteur du rapport "La Concertation au service de la démocratie environnementale". Maire de Bar-le-Duc de 1995 à 2001, date à laquelle il est élu président du Conseil général de la Meuse, il a développé au cours de cette période, son expérience professionnelle dans le secteur privé et créé la société Archimest, spécialisée dans le stockage et la gestion d'archives. Il est ensuite entré au cabinet de Serge Lepeltier, alors ministre de l'Écologie, pour s'occuper à ses côtés du développement du débat public et de la concertation et crée, en 2005, l'association Décider ensemble.*

**Laurent Neumann**

*Bertrand Pancher, les autoroutes ont subi le feu de l'actualité ces dernières semaines. Quels sont les nouveaux développements en matière d'aménagement du territoire ? Quel sera le rôle des collectivités locales ?*

Concernant les perspectives de financement, nous parvenons tous aux mêmes conclusions, sachant que nos infrastructures de transport ne pourront plus être financées comme par le passé, à savoir par le contribuable et, à la marge, par l'utilisateur. Les systèmes de concession à la française tendent à faire porter le poids du financement sur l'utilisateur avec succès. Cependant, il risque de s'instaurer demain un système d'infrastructures pour les riches et un autre pour les pauvres. Au demeurant, les questions de transport alimentent en permanence le débat politique de notre pays.

Sans convoquer à nouveau des états généraux comme sous l'Ancien Régime, il faudrait du moins tenir un discours clair avec les acteurs concernés et nos concitoyens. Par manque de moyens, nous nous engageons dans un plan de relance fondé sur un développement des bureaux de concession des sociétés d'autoroute. Pour ma part, je considère que l'abandon de la taxe à destination des poids lourds constitue une faute grave. Nos infrastructures de transport souffrent d'un problème de

financement. Nous pouvons certes nous engager dans un modèle de concessions, mais nous devons en débattre au préalable. De plus, la puissance publique doit pouvoir rediscuter des durées de concession selon l'évolution des situations. C'est notamment le cas pour la mise en concession du viaduc de Millau.

Nous devons également réfléchir au financement de la part des infrastructures de transport qui ne sont pas sous concession. À cet égard, il nous faut sans doute accepter la fiscalité environnementale (écotaxe, taxe carbone), après un débat sur le caractère universel de l'impôt et sur l'affectation claire des taxes en vue d'objectifs définis. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du Développement durable, réclamera au minimum une saisine du Parlement sur cette question, voire un grand débat public sur nos politiques de transport.

**LAURENT NEUMANN**

Il me semble que plusieurs ministres ont suggéré que les gestionnaires d'autoroutes devaient aussi contribuer au financement des

infrastructures, notamment au moment du renouvellement ou de la prolongation des concessions.

#### **BERTRAND PANCHER**

*« La puissance publique doit pouvoir rediscuter des durées de concession selon l'évolution des situations »,  
Bertrand Pancher*

Certaines sociétés d'autoroutes réalisent des bénéfices considérables. La rentabilité du capital est normale à hauteur de 7 ou 8 %. Les capitaux investis ont besoin d'être rémunérés sur le bénéfice. Néanmoins, la rentabilité peut être d'autant plus forte que la durée de la concession augmente, jusqu'à devenir une rente. L'essor des tarifs de péage soulève la question de leur impact sur les investissements réalisés. En effet, l'augmentation des tarifs de péage est supérieure à la hausse de l'inflation. Alors même que la durée des concessions est sur le point d'augmenter de même que, par conséquent, les bénéfices potentiels des sociétés autoroutières, l'opportunité est unique pour discuter avec l'ensemble des acteurs afin de déterminer, ensemble, des zones d'équilibre.

# Quels besoins insatisfaits en matière d'infrastructures de transport ?

Jean Sivardière

**Laurent Neumann**

*Jean Sivardière, tous les besoins des usagers ne sont pas satisfaits, notamment à Paris et en Île-de-France.*



*Ancien élève de l'École polytechnique et docteur ès sciences, Jean Sivardière a été physicien au CEA et enseignant à l'Université de Grenoble. Promoteur du tramway de Grenoble dès 1973 et co-fondateur, en 1978, de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), dont il est président depuis 1992, il a été administrateur de la SNCF de 1983 à 1993. Il a également participé à l'atelier "Transport" du Grenelle de l'Environnement.*

Un très grand effort d'investissement reste à consentir dans le domaine du transport public. De plus, cet effort peut être financé.

La demande actuelle de transports publics est mal satisfaite, comme en témoigne la saturation de ligne 13 du métro parisien, du métro de Lyon ou du tramway de Grenoble. Par ailleurs, la demande future est largement sous-estimée. En raison de la congestion de la voirie, l'usage de l'automobile dans les zones urbaines devrait devenir de plus en plus difficile. Les nuisances du trafic automobile (bruit, pollution de l'air) posent un véritable problème de santé publique qu'il faudra résoudre. Le prix du pétrole finira par augmenter. La question du climat a été peu évoquée, mais ne peut être ignorée. Enfin, l'augmentation à venir de la population française, de l'ordre de 15 % d'ici 2040 d'après l'INSEE, provoquera inévitablement une hausse de la demande.

En milieu urbain, on a besoin d'autobus et d'autocars, mais aussi de tramways. Il faut souvent effectuer des choix entre un système ferroviaire et un système routier. À Besançon, qui compte moins de 200 000 habitants, le choix s'est porté sur un tramway : impensable il y a vingt ans, ce choix semble désormais pertinent. À l'inverse, à Nantes, le Busway, un BHNS, a été bien réalisé mais a été victime de son succès. On se rend compte *a posteriori* qu'un tramway aurait été plus opportun. Les usagers feront longtemps, quotidiennement, les frais de ce mauvais choix.

En mobilité interurbaine, pour diminuer le trafic routier et aérien, il faut à la fois rénover le réseau ferré classique et poursuivre de grands investissements ferroviaires. Des LGV demeurent à construire et, pour les marchandises, il s'agit à la fois de sauvegarder et rénover 2 500 kilomètres de lignes capillaires et d'investir dans de grands projets, tels que la ligne Lyon-Turin ou le

contournement par l'Est de l'agglomération lyonnaise.

Nous pouvons trouver suffisamment de fonds pour financer ces investissements. Trois pistes peuvent être évoquées. Tout d'abord, nous pouvons réduire les coûts de production du système de transport : la vitesse commerciale des bus et des tramways peut être augmentée, ce qui permettrait de réaliser des économies substantielles qui ont été chiffrées par l'UTP. De plus, les coûts d'investissement peuvent être réduits. À Besançon, le coût du tramway est de 17 millions d'euros par kilomètre, au lieu de 25 à 30 millions d'euros dans les autres cas. Dans le domaine ferroviaire, ce sont surtout les frais d'exploitation qui peuvent baisser : si l'exploitation des trains TER et Intercités était ouverte à la concurrence comme en Allemagne, d'importantes économies pourraient ainsi être réalisées et une clientèle nouvelle serait attirée au transport public.

Par ailleurs, nombre de gaspillages pourraient être évités. Fin 2012, il a été décidé de réduire de 3 centimes la TICPE pendant trois mois sur les carburants routiers. Annoncée à 300 millions d'euros, la mesure en a finalement coûté 500 millions. Dans le domaine des infrastructures, des choix doivent être effectués : il faut éviter des investissements inutiles ou peu utiles. Par exemple, la LGV Poitiers-Limoges est un projet mal conçu ; d'après le rapport Massoni-Lidsky, le canal Seine-Nord ne captera que 3 % du trafic routier entre l'Île-de-France et la Belgique. De plus, 40 % de ce qui sera transporté le sera au détriment du rail, ce qui ne présente aucun intérêt écologique. En période de

transition énergétique, la construction d'un nouvel aéroport à Nantes n'est pas particulièrement opportune ; son utilité est d'ailleurs contestée par les professionnels de l'aviation. Certains projets d'autoroutes sont également critiquables. La A831 a pour seule fonction de réduire la distance autoroutière entre Nantes et Bordeaux, alors même que la ligne ferroviaire parallèle est dans un état lamentable. Certains projets d'autoroutes urbaines sont inutiles : l'A45 est une seconde autoroute entre Lyon et Saint-Étienne ; l'A31 bis est prévue en Lorraine ; le contournement Ouest de Strasbourg est peu pertinent, d'un coût de 2 milliards d'euros, la nouvelle Route du Littoral de l'île de La Réunion est un projet d'autoroute aberrant de 2 x 3 voies de 12 kilomètres sur pilotis, à quelques centaines de mètres du rivage. Or, une subvention de l'État de 400 millions d'euros était prévue pour développer un système ferroviaire entre Saint-Denis et La Possession. Ces projets d'autoroutes urbaines sont rendus « nécessaires » par le fait que les voiries actuelles sont saturées par du trafic local ou régional, ce qui est une conséquence directe de la pénurie de transports collectifs.

Enfin, la fiscalité écologique est encore mal acceptée car mal conçue. Portant sur les poids lourds, l'écotaxe devait notamment servir à financer des tramways. Ce type de transfert est incompréhensible pour le grand public. Une fiscalité écologique bien conçue doit consister à taxer un certain mode de transport et à financer des investissements alternatifs avec le produit de cette taxe. Par exemple, le renouveau du fret ferroviaire pourrait être financé

*« D'après le rapport  
Massoni-Lidsky, le canal  
Seine-Nord ne captera que  
3 % du trafic routier  
maximal entre l'Île-de-  
France et la Belgique.  
De plus, 40 % de ce qui  
sera transporté le sera au  
détriment du rail, ce qui ne  
présente aucun intérêt  
écologique »,  
Jean Sivardière*

*« Une fiscalité écologique bien conçue doit consister à taxer un certain mode de transport et à financer des investissements alternatifs avec le produit de cette taxe »,  
Jean Sivardière*

par l'écotaxe poids lourds. Les transports urbains pourraient être développés grâce au produit du péage urbain. La fiscalité écologique peut être particulièrement efficace : un centime d'augmentation de la TICPE sur l'ensemble du trafic routier rapporte en effet près d'un milliard d'euros par an. Une hausse de 5 centimes paraît concevable, puisque le prix du carburant routier est bas.

En conclusion, les besoins en transports collectifs doivent être correctement appréciés alors qu'ils sont sous-estimés aujourd'hui. Il faut penser à long terme et voir grand. Des choix doivent être effectués en prenant au sérieux la notion de transition énergétique à long terme. Il faut abandonner la vision malthusienne des investissements propre à la Commission Mobilité 21 ou à la Cour des comptes. Ce n'est pas l'argent public qui manque, mais la volonté politique d'en trouver. Il faut suivre l'exemple de la Suisse qui a instauré une taxe de transit sur le fret routier et financé ainsi ses nouvelles traversées alpines ferroviaires.



# L'impact économique sur les territoires de la concentration du trafic aérien sur Paris

## Dominique Thillaud

### Laurent Neumann

*Dominique Thillaud, vous militez ardemment pour la libéralisation des droits du trafic aérien, notamment pour les aéroports régionaux.*



Un directeur d'aéroport régional a pour tâche de convaincre un nombre maximal de compagnies aériennes dans le monde de s'installer sur le territoire français, en démontrant son attractivité et sa compétitivité. La création de nouvelles lignes aériennes produit de la demande, notamment en matière de tourisme de loisirs ou d'affaires. Le sujet est non seulement aéronautique, mais aussi économique : il se pose en termes de croissance.

Mon infrastructure n'a pas besoin d'argent public pour fonctionner. Or, le jacobinisme français demeure fort. Avec 22 millions de passagers, l'aéroport de Manchester bénéficie de davantage de trafic que ceux de Nice et Lyon réunis, avec cinq ou dix fois plus de liaisons internationales. Le dynamisme économique retrouvé de la région de Manchester, avec l'installation de plusieurs entreprises internationales, n'est sans doute pas étranger à cette croissance du trafic

aérien et réciproquement. La qualité de la desserte devient alors un enjeu d'aménagement du territoire et d'attractivité du territoire au regard des entreprises et des événements mondiaux.

Le trafic aérien est également une question de développement durable. Une liaison directe Nice-Dubaï n'est-elle pas préférable à une liaison transitant par un hub européen ? À l'année, la première permet d'économiser 9 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, d'après l'éco-comparateur de la Direction générale de l'aviation civile. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport entre eux, dans la mesure où chacun possède sa pertinence. Néanmoins, cette limitation représente un point critique pour la croissance des territoires. Nous avons réussi à démontrer qu'une ligne long courrier quotidienne sur le Golfe signifie une retombée économique de 60 millions d'euros, soit plus de 1 000 emplois. Avant de prendre des décisions de droits de trafic, il faut

*Président du directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur depuis septembre 2012, Dominique Thillaud est vice-président de l'Union des aéroports français. Il est également président du conseil d'administration de la S.A. Aéroport du Golfe de Saint-Tropez depuis juillet 2013. Il est diplômé de l'ISC Paris, Majeure Finance-Stratégie et a obtenu un master en ingénierie financière de l'EM Lyon. Après un début de carrière dans le secteur bancaire, Dominique Thillaud a rejoint la SNCF en 2002 comme directeur général de SNCF Participations, la structure qui porte les participations de la SNCF dans les différentes entreprises qui composent le groupe (Eurostar, Thalys, Geodis, Voyages-sncf.com, Systra, SNCF Energie...). Depuis 2007, il a combiné cette responsabilité avec, notamment, la direction de la stratégie corporate, des investissements et du développement du Groupe SNCF.*

donc prendre en compte l'existence de cet élément objectif, d'autant que les soutes des avions long courrier de type *belly cargos* transportent également du fret. Il s'agit aussi d'un vecteur d'exportation pour les PME, notamment pour leurs produits à forte valeur ajoutée.

Les aéroports régionaux, par exemple à Lyon et à Bordeaux, rencontrent les mêmes difficultés. Nous proposons qu'une politique moins malthusienne soit appliquée afin de soutenir l'implantation des compagnies aériennes sur les territoires. L'aéroport Charles de Gaulle représente 28 millions de sièges long courrier, avec un taux de progression annuel de 2 à 3 %. Les aéroports de Lyon et Nice souhaitent actuellement 200 000 sièges en plus par an. Au demeurant, pour ces deux aéroports, les hubs qui subiraient l'impact de ces implantations seraient plutôt européens que français. La France est aujourd'hui le premier pays touristique en volume. Nous sommes encore loin des deux premiers pays touristiques en valeur, à savoir l'Espagne et les États-Unis. Or, une ligne aérienne long courrier directe est un facteur d'induction du trafic et donc un vecteur fantastique de tourisme. Elle place les villes connectées sur la grande carte mondiale des métropoles attractives, parce qu'elles deviennent directement atteignables. Au demeurant, les droits de trafic doivent être sans doute maintenus sur les capitales. L'assouplissement au niveau régional a déjà été accompli par l'Angleterre et l'Italie. Le trafic aérien en Allemagne, en Angleterre et en Espagne

représente plus de 200 millions de passagers, contre 170 millions en France. Au-delà de la question de la répartition des parts de trafic, il s'agit pour nous de faire grossir ce trafic en volume. Nous ne sommes pas condamnés à passer par les grands hubs européens pour développer notre trafic et nos territoires. Il existe un potentiel de croissance des aéroports régionaux sans qu'ils constituent une menace pour les hubs. Il s'agit de contribuer aux conditions de la croissance durable des territoires et, partant, de la France.

*« Une ligne aérienne long courrier directe est un facteur d'induction du trafic et donc un vecteur fantastique de tourisme »,  
Dominique Thillaud*

# DÉBATS

*« Il ne s'agit pas  
d'empêcher l'accès à la  
ville, mais seulement  
d'agir sur l'accès  
automobile à la ville »,  
Jean Sivardière*

## **LAURENT NEUMANN**

Si les pays producteurs de pétrole augmentent demain le prix du baril, le centime supplémentaire de taxe risque, quant à lui, de ne pas disparaître. Par ailleurs, le prix du carburant comprend déjà 60 % de taxes diverses.

## **JEAN SIVARDIÈRE**

Cette part est de 50 % sur le gazole, et de 57 à 58 % sur l'essence. De notre point de vue, le prix des carburants routiers doit augmenter et des péages urbains doivent être instaurés pour freiner l'usage de l'automobile. Des alternatives peuvent être envisagées. Les usagers d'automobiles habitant en zone périurbaine peuvent laisser leur véhicule dans une gare proche et terminer leur déplacement vers le centre-ville en train. Il ne s'agit pas d'empêcher l'accès à la ville, mais seulement d'agir sur l'accès automobile à la ville. Même si cette politique choque un certain nombre de personnes, je suis convaincu de la nécessité d'augmenter le coût du carburant. Une composante carbone de la TCIFE a ainsi été introduite dans la loi de finances de 2014.

## **LAURENT NEUMANN**

La mesure est choquante en ce qu'elle touche tous les usagers indépendamment de leurs revenus.

## **JEAN SIVARDIÈRE**

De plus en plus de personnes ne seront plus motorisées. Les usagers du covoiturage sont souvent des jeunes qui ne disposent pas des moyens pour prendre le train et qui ne voyageraient pas sans ce mode de transport. Je crois beaucoup au développement de l'autopartage. Toutefois, je ne soutiens pas Autolib' qui encourage des personnes qui n'ont pas de voiture à ne pas prendre le métro. De fait, l'usage de l'Autolib' n'entraîne pas une démotorisation, au contraire de l'autopartage en boucle. Ce dernier permet d'ailleurs de récupérer de l'espace urbain tout en incitant à utiliser les transports collectifs ou le vélo.

# Clôture des Rencontres

Olivier Faure

**Laurent Neumann**

*Merci à tous les intervenants pour leurs contributions à la réflexion, et aux participants pour leurs questions et commentaires. Olivier Faure, quelles sont les perspectives du transport en France ?*

**P**our envisager ensemble l'avenir dans le domaine des transports, nous devons partager un langage identique, quel que soit le lieu où nous nous trouvons. Je ne partage pas le point de vue de Dominique Bussereau. L'origine des problèmes de l'AFITF est liée à la privatisation opérée. De plus, le système d'écotaxe n'a pas été concrètement mis en place pendant toutes les années de présidence de Nicolas Sarkozy, avant d'être repris par le socialiste Frédéric Cuvillier. À l'Assemblée nationale, l'UMP a refusé de valider un système qu'elle avait elle-même proposé et fait voter quelques années auparavant au moment du rapport Chanteguet. Il nous faut donc tenir ensemble, dans un même lieu, un discours clair sur les transports, car à nous rencontrer dans des lieux différents, nous ne nous entendons plus.

Les transports constituent un atout de compétitivité pour toutes les collectivités du territoire français. Toutes

les villes cherchent à se désenclaver et à appartenir à un réseau large. Les transports soulèvent des questions économiques, sociales et affectives. Il s'agit de notre seule façon de continuer à vivre ensemble.

Je salue le réalisme porté par Philippe Duron. Le schéma national des transports qui existait auparavant avait le mérite d'agglomérer toutes les revendications soutenues par tous les élus de France. La vision s'étendait sur cinq siècles : tous les élus avaient virtuellement obtenu un équipement pour le millénaire prochain. Il fallait donc en finir avec cette logique pour parvenir à prioriser des projets. Il fallait également annoncer la fin du « tout TGV ». En effet, nos concitoyens regrettent que l'effort consenti pour le raccourcissement des temps de transport Intercités n'ait pas été fourni pour les transports de proximité. Le rapport Duron a permis d'initier une

nouvelle priorisation en faveur du niveau local.

On ne peut soutenir, selon l'assemblée devant laquelle on se tient, que la dépense publique doit être accrue ou diminuée. Nous partageons tous l'idée selon laquelle il faut diminuer la charge des impôts et des taxes et, cependant, nous soutenons l'idée de l'écotaxe. Nous devons tenir le même discours, quelle que soit l'assemblée devant laquelle nous prenons la parole.

*« Les meilleurs trajets  
sont ceux que l'on  
ne fait pas »,  
Olivier Faure*

Nous ne devons pas opposer les modes de transport entre eux, ni rechercher le surdimensionnement des infrastructures. Le dimensionnement juste des projets permet d'ailleurs d'effectuer des économies conséquentes. Le pragmatisme des pays voisins contraste avec la ferveur religieuse par laquelle nous abordons les questions de transport en France. Une hiérarchie y est implicitement établie entre le TGV, le train, le RER, le bus en site propre, le tramway, etc. Une énergie conséquente est dépensée de la part des collectivités locales pour obtenir ce qu'elles considèrent comme le meilleur, alors que souvent, une solution plus économe en coûts conviendrait. À l'instar de ce qu'affirmait Valérie Lacroute, il nous faut être innovants à cet égard, et envisager le développement du transport à la demande, du covoiturage, de l'écopartage, etc. L'intermodalité, ainsi que la collaboration et la connexion, sont donc des notions essentielles.

Les meilleurs financements sont ceux liés à des projets économes en coûts. Une fiscalité environnementale doit être fixée à moyen terme. L'écotaxe était un système satisfaisant dans un premier temps, même si son coût de recouvrement était élevé et qu'elle

souffrait d'une certaine complexité. Il faut aussi accepter de négocier les concessions avec les entreprises autoroutières. Face à des sociétés qui ne sont pas philanthropiques, l'État est-il capable de montrer sa puissance pour équilibrer la discussion ? Le coût d'une renationalisation étant prohibitif, il ne nous reste que le choix de la discussion. Le système de la concession reste envisageable, à condition que la négociation empêche des taux de rente de l'ordre de 20 %, y compris après déduction des charges financières liées à l'emprunt initial. Par ailleurs, il faut réduire les coûts d'investissement.

Les meilleurs trajets sont ceux que l'on ne fait pas : il s'agit ainsi d'envisager les circuits courts dans le domaine commercial et les transports dans une perspective d'aménagement du territoire. La meilleure façon d'éviter que les personnes rencontrent des problèmes de transport est de faire en sorte qu'elles n'aient pas à se déplacer. Il faut donc cesser de penser le lieu de la croissance dans le cœur de la métropole. En Île-de-France et dans les métropoles régionales, il y a 50 ans, les temps de déplacement moyens s'établissaient au quart de ce qu'ils sont aujourd'hui. Auparavant diffuse, l'activité s'est concentrée sur le cœur des métropoles avec un essor parallèle de zones d'habitation de plus en plus lointaines. En Île-de-France, le développement de l'Ouest se heurte au manque d'infrastructures de transport suffisantes pour les habitants de l'Est. Le jour où nous aurons compris que la Silicon Valley n'est pas grande comme un arrondissement parisien mais comme l'ensemble de l'Île-de-France, nous pourrions entamer une réforme en profondeur des infrastructures de transport.