



LA ROUTE AU COEUR DE TOUTES LES MOBILITÉS

Actes de la conférence
du 16 novembre 2017

#RoutesMobilité

Une manifestation organisée par :

**ATEC
ITS FRANCE**

IDRRIM
INSTITUT DES ROUTES, DES RESEAUX ET DES INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ

TDie
THINK TANK

USIRF
Routes de France

PROGRAMME

8h00 : Accueil

8h30 : Accueil - **M. Bruno Cavagné**, Président de la FNTF

8h35 : Introduction aux débats - **M. Philippe Duron**, Co-Président délégué de TDIE

8h50 - 10h10 : « La route et ses infrastructures au cœur de la révolution des modes et des usages de mobilité : état des lieux, enjeux et perspectives »

- **M. Bertil de Fos**, Directeur général de Chronos
- **M. Jacques Rapoport**, Président de la mission interministérielle sur les dépenses de voirie des collectivités
- **M. David Zambon**, Directeur général de l'IDRRIM
- **M. André Broto**, Président du CF-AIPCR

Synthèse et mise en perspective par **M. Yves Crozet**, économiste

10h10 - 10h30 : Pause

Témoignages :

- **Mme Valérie Lacroute**, Députée de Seine-et-Marne, Présidente de l'atelier « Mobilités plus intermodales » des Assises de la mobilité
- **M. Noël de Saint-Pulgent**, Président de l'atelier « Gouvernance et financement » des Assises de la mobilité

10h30 - 11h50 : « Infrastructures routières : relever les défis posés par cette révolution, avec qui et comment ? »

- **M. Jean Coldefy**, ATEC
- **M. Charles-Eric Lemaignan**, 1er vice-président de l'AdCF
- **Mme Christine Bouchet**, Directrice de la direction des infrastructures de transport, DGITM
- **M. Philippe Pichery**, Président du Conseil départemental de l'Aube, représentant de l'ADF
- **M. David Valence**, Vice-Président Mobilités et Infrastructures de transport à la Région Grand Est, Maire de Saint-Dié des Vosges, représentant de Régions de France

11h50 - 12h10 : Echanges avec la salle

12h10 - 12h30 : « Maîtres d'ouvrage et entreprises : une stratégie collective au service de toutes les mobilités »

- **M. Yves Krattinger**, Président de l'IDRRIM, Président du Conseil départemental de la Haute-Saône
- **M. Pierre Calvin**, Président de l'USIRF

12h30 - 12h45 : Clôture

« La route au coeur de toutes les mobilités »

Maison des Travaux Publics - Paris 8ème

Débat animé par Thierry Fouquet

ACCUEIL



Bruno CAVAGNÉ, Président de la FNTF

Bonjour à tous. Je suis ravi de vous retrouver à la Fédération des travaux publics avec Jacques RAPOPORT, les deux coprésidents de TDIE, Philippe DURON et Louis NÈGRE, Yves KRATTINGER le président de l'IDRRIM et Pierre CALVIN, le président de l'USIRF. Entre le Grenelle de l'environnement, il y a dix ans, et les Assises de la mobilité, les choses ont beaucoup changé : la route est revenue au cœur des mobilités. Les Assises de la mobilité mais surtout les outils comme le Conseil d'orientation des infrastructures, la Loi de programmation ainsi que la visibilité donnée aux collectivités locales permettent d'avoir plus de visibilité sur les infrastructures et sur la mobilité. Au Conseil d'orientation des infrastructures, notamment avec Louis NÈGRE et Philippe DURON, nous espérons rendre en fin d'année ou début 2018 un rapport efficace, qui pourra servir à l'ensemble des parties ici présentes.

La route est bien au cœur de toutes les mobilités. Uber, le révolutionnaire des mobilités mondiales, lance un projet qui nous fait tous rêver, les taxis volants. Il s'associe pour cela à la NASA. Par ailleurs, le week-end dernier, je prenais la route de Nancy pour rejoindre Lille ; j'ai emprunté la N4, qui coûte moins cher et est plus rapide que l'autoroute. Entre Toul et Saint-Dizier, la route est tellement dégradée sur une quinzaine de kilomètres que l'on est obligé d'emprunter la file de gauche pour rouler à 90 km/h.

Ces deux exemples expliquent bien le paradoxe dans lequel nous nous trouvons, entre le fantasme des nouvelles mobilités et la réalité cruelle du magnifique patrimoine routier français, qui est parfois en triste état.

Je passe la parole à Philippe DURON, en vous souhaitant une très bonne matinée.



Thierry Fouquet, modérateur : Philippe DURON, vous êtes Co-Président du think tank TDIE. Dans ce vaste champ de réflexion, la route au cœur de toutes les mobilités, peut-on dire que la route reste le modèle dominant ?



Philippe DURON, Co-Président de TDIE

La remarque de Bruno CAVAGNÉ est tout à fait pertinente : il y a dix ans, on n'aurait peut-être pas intitulé notre réunion « la route au cœur des mobilités ». Dans les années 2000, et même un peu avant, le grand mot d'ordre politique était le transfert modal d'une grande partie des trafics vers les modes alternatifs à la route. Force est de constater aujourd'hui que cette volonté politique n'a pas été suivie de résultats à la hauteur de ceux qui étaient attendus.

La route reste au cœur des mobilités, puisqu'elle assure environ 86 % du trafic des marchandises et des voyageurs. C'est le mode central : la route est omniprésente sur le territoire national. Avec près de 1 100 000 km de routes et de voiries, on va partout avec la route. C'est un mode souple de transport, qui répond mieux aux intérêts économiques et aux problématiques de déplacement des particuliers.

Depuis quelques années, la route retrouve une pertinence et une modernité. On l'a vu avec le transport de voyageurs, notamment avec les cars Macron, et avec le covoiturage. C'est un défi pour les modes alternatifs et, notamment, le rail, qui doit faire des efforts de modernisation pour rester aussi important et efficace, surtout compte tenu de la lutte contre le réchauffement climatique.

Thierry Fouquet : Ce magnifique patrimoine, que certains pays européens nous envient, est-il arrivé à une forme de maturité ou a-t-il besoin d'évoluer ? Si c'est le cas, quelles sont ses perspectives ?

Philippe Duron : Sur le plan quantitatif, nous sommes vraisemblablement arrivés à un niveau de maturité. Quelques routes nouvelles se créent et des modernisations visent l'augmentation de capacité de certaines voiries, mais les enjeux actuels sont plutôt l'entretien, la régénération et la modernisation du réseau routier. Avec les innovations de rupture en matière de mobilité et de transport, la digitalisation de tous les modes de transports et l'arrivée de la voiture autonome vont aussi impliquer l'évolution de certaines caractéristiques de la route.

Thierry Fouquet : Une responsable de Peugeot affirmait récemment qu'à l'horizon 2050, les véhicules automobiles représenteraient moins de 50 % du chiffre d'affaires de Peugeot et que les constructeurs seraient prêts dans 10 ou 15 ans pour le véhicule autonome. Ceci pose le problème de l'infrastructure et de son financement. A-t-on les moyens de l'entretien et de la mutation de la route ?

Philippe Duron : Tout ne dépend pas de la route. Nous aurons aussi des problématiques de couverture numérique du territoire : une capacité numérique très importante sera nécessaire pour la voiture autonome. Il faudra mobiliser ou produire énormément de data, ce qui appelle des modernisations de la route en termes de signalisation, de qualité de chaussée. Bien sûr, il faudra de l'argent, et on compte beaucoup sur Noël DE SAINT-PULGENT, qui a la difficile tâche de « multiplier les pains ».

Thierry Fouquet : Nous avons déjà des problématiques de financement pour l'entretien de ce patrimoine.

Philippe Duron : En effet, les financements, qui transitent notamment par l'AFITF, ont augmenté l'an dernier et augmenteront encore cette année, mais nous n'atteignons pas encore un niveau optimal. Si les infrastructures dont il a été question ces dernières semaines – Lyon-Turin ferroviaire, le canal Seine-Nord Europe, et quelques autres grands projets – sont réalisées, les besoins de financement de l'AFITF seront de 3 milliards par an au lieu de 2,4 à 2,5 milliards.

Dans un contexte de maîtrise des finances publiques, il faut donc faire un saut important et donner à la route les crédits qui sont nécessaires pour maintenir son niveau de qualité. Ces dernières années, on constate une baisse de l'investissement routier : le plan de relance autoroutier et le plan diligenté par M. DEVEDJIAN il y a quelques années ont permis quelques bonnes années en termes d'investissement routier, mais, sur le plan tendanciel, on n'atteint pas le niveau nécessaire. Quant aux départements et aux collectivités, avec la réduction des dotations, la variable d'ajustement a souvent été l'entretien routier.

Thierry Fouquet : On nous enviait notre expertise autour de l'infrastructure routière. Avec la diversification des responsabilités des réseaux et des strates des collectivités, on a pu craindre une dilution. Est-ce le cas ? Quelles sont les problématiques liées à cela ?

Philippe Duron : Le grand ministère de l'Équipement qui rassemblait toutes les compétences n'existe plus. Au sein du ministère du Développement durable, les effectifs ont fondu et la compétence a été transférée aux départements qui s'en sont approprié une part. Il faut une vision d'ensemble des problématiques et des techniques si l'on veut rester le grand pays des infrastructures et de la compétence routière. Les associations comme l'IDRRIM et les associations d'ingénieurs s'efforcent de trouver des lieux de partage de l'expertise. C'est essentiel : pour avoir un bon réseau, il faut des ingénieurs capables de le maintenir mais surtout de le faire progresser.



PREMIÈRE TABLE RONDE

La route et ses infrastructures au cœur de la révolution des modes et des usages de mobilité : état des lieux ; enjeux et perspectives



« La route et ses infrastructures au cœur de la révolution des modes et des usages de mobilité : état des lieux, enjeux et perspectives »

- **Bertil de Fos**, Directeur général de Chronos
- **Jacques Rapoport**, Président de la mission interministérielle sur les dépenses de voirie des collectivités
- **David Zambon**, Directeur général de l'IDRRIM
- **André Broto**, Président du CF-AIPCR
- **Yves Crozet**, Economiste

ATEC / ITS France / BRUNEL / AFD / IPRM - La route au cœur de toutes les mobilités - Paris 16-17 2017
BRUNEL/AFD/PRM



Thierry Fouquet : Le premier enjeu de cette première table ronde est d'établir une cartographie de l'infrastructure existante et des enjeux qui sont attachés à « La route au cœur des mobilités ».

Dans un deuxième temps, nous verrons comment réagissent les représentants des différents niveaux de collectivités et quelles sont leurs positions, leurs envies et leurs besoins face aux enjeux à venir.

Pour faire cet « état des lieux », je vous demande d'accueillir Bertil de FOS, Jacques RAPOPORT, David ZAMBON, André BROTO et Yves CROZET. (Applaudissements).

Bertil DE FOS, vous êtes directeur général de Chronos, un cabinet d'études, de recherches et de prospective sur la mobilité et l'innovation urbaine. Vous avez lancé un observatoire des nouvelles mobilités et vous interrogez régulièrement un échantillon de 4 000 Français. Dans la deuxième édition, fin 2016, vous soulignez qu'avant de parler routes, moyens ou infrastructures, il faut repartir de la volonté et des usages de nos concitoyens. En effet, beaucoup de gens réfléchissent à la mobilité et, pour certains, la liberté de se déplacer fait partie des libertés fondamentales.



Bertil de FOS, Directeur général de Chronos

Bonjour à tous. Je voulais partager quelques résultats de cet Observatoire des Mobilités Émergentes que Chronos, cabinet d'études et de prospective, réalise avec l'Obsoco, notre partenaire, sachant que l'édition suivante sortira en 2018.

L'Observatoire donne à voir ce que certaines enquêtes sur les transports ne permettent pas de saisir. Il met notamment le focus sur les mobilités émergentes et s'intéresse à la façon dont ces pratiques pénètrent la population française par des questions un peu différentes : comment les Français pratiquent-ils ces mobilités, notamment l'autopartage, la location entre particuliers, les outils de glisse urbaine, les trottinettes, les wheels, les cars Macron ou les vélos en libre-service ?

La deuxième édition montre que ces pratiques se consolident.

On note la progression des usages des modes récents, comme les VTC ou les cars Macron, ainsi que la consolidation des modes qui existent depuis un certain temps, comme le covoiturage. Un peu moins d'un Français sur trois pratique le covoiturage sur des trajets de courte distance au quotidien ou de plus longue distance. Les VTC représentent 10 % de l'échantillon, mais sont beaucoup plus présents au cœur des agglomérations. On pose ces questions pour savoir comment les Français pratiquent ces nouvelles mobilités, comment ils envisagent de les pratiquer demain et s'ils sont satisfaits des mobilités qu'ils pratiquent.

Ces nouvelles mobilités viennent des cœurs des agglomérations denses, où elles sont des recours pour les individus qui souhaitent se déplacer avec différentes alternatives. À Paris intra-muros, 89 % des individus déclarent disposer d'autres moyens de transport pour leur mobilité, contre 22 % dans les communes rurales.

Par ailleurs, la « monomodalité » mérite d'être approfondie : 58 % des Français en moyenne déclarent être prisonniers d'un seul mode de déplacement qui est souvent la voiture. Ce chiffre a reculé de 68 à 58 % en 18 mois au bénéfice de la multimodalité, mais très peu au bénéfice de l'intermodalité. On ne combine pas différents modes de transports sur un même déplacement. Cela interroge la route et l'espace public sur la façon d'accueillir des plateformes permettant des ruptures de charge sans en subir les contraintes.

La monomodalité est beaucoup plus faible dans le centre des métropoles et la remise en cause du véhicule automobile personnel reste donc concentrée dans les grandes aires urbaines. L'usage quotidien du véhicule automobile est très fort dans les communes rurales, dans les petites agglomérations et les villes moyennes. Plus on va vers des milieux denses, tels que le cœur des métropoles, plus cette dépendance à la voiture diminue.

LA REMISE EN CAUSE DU VÉHICULE AUTOMOBILE PERSONNEL RESTE CONCENTRÉE DANS LES GRANDES AIRES URBAINES



QUEL USAGE QUOTIDIEN DU VÉHICULE AUTOMOBILE EN FONCTION DES ZONES D'HABITATION ?



Que pensent les gens de leurs pratiques et comment envisagent-ils de les faire évoluer ? Cette question porte sur l'anticipation des usages de ceux qui pratiquent déjà un mode : est-ce que je souhaite pratiquer davantage le ou les modes que je pratique ?

On constate une aspiration à pratiquer des mobilités de proximité, les modes actifs comme le vélo, la marche, le vélo en libre-service et un fort désir d'utiliser davantage les VTC. Ceux qui les pratiquent en sont contents et souhaiteraient le faire davantage. Ce n'est pas étonnant : le VTC est un mode très subventionné par les acteurs de ce secteur, il est donc très peu cher pour une qualité de service élevée. Mais s'agit-il de la mobilité durable qu'on souhaite tant voir se développer dans nos villes ?

Cette aspiration à la proximité interroge également notre capacité à remettre de la proximité dans le quotidien des gens, à faire une métropole du quart d'heure, un territoire du quart d'heure, non seulement dans les zones comme Paris intra-muros, où on sait assez bien le faire, mais aussi dans le périurbain, les villes moyennes, voire en milieu rural.

Je pense que cela pose de très bonnes questions.

Pour conclure, j'aborderais deux sujets qui me semblent intéressants.

Le numérique conditionne de plus en plus la mobilité des Français. 6 Français sur 10 répondent oui à la question « Est-ce que ce numérique change vos pratiques ? ». Le numérique peut augmenter la mobilité ou la réduire : dans ce cas, les deux s'annulent. Il change également les modes de transport utilisés.

Cette mobilité servicielle, numérique, pose nécessairement la question de la donnée. Celui qui maîtrise la donnée maîtrisera demain les comportements. Cette question est essentielle aussi bien pour les modes de transports que pour les infrastructures.

Deuxièmement, le développement des mobilités émergentes montre un passage à la mobilité alternative. Aujourd'hui, on cherche une alternative à la voiture individuelle. Les mobilités émergentes (covoiturage, autopartage, location entre particuliers) sont une optimisation de la voiture qui est un actif sous-utilisé de la ville. Le même phénomène est en train de se produire sur la route, qui est un actif de la ville nettement mieux utilisé, et qui est optimisé par un acteur comme Waze. Y a-t-il une valeur à dégager de l'optimisation de la route et de quelle façon ? C'est une question que je voulais vous adresser.

Thierry Fouquet : Au cours de cette étude, vous avez été frappé par le fait que les jeunes générations continuent à être attachées au véhicule particulier, même si leur usage va en changer, car ils seront plus dans le covoiturage. Les jeunes générations ne sont pas des farouches défenseurs du collectif, ils restent attachés à cet outil de déplacement très individuel.

Bertil de Fos : J'ai une mauvaise nouvelle pour ceux qui pensaient que les jeunes générations allaient sauver le monde des catastrophes climatiques : il ne faut pas plus compter sur eux que sur nous-mêmes.

Je renvoie à d'excellents travaux sur les millenials, qui est un terme complètement galvaudé et vide de sens. On a cherché à leur coller nos propres fantasmes en termes d'aspirations et de modes de consommation. Ils ont des pratiques collaboratives principalement pour des questions économiques : s'ils partagent leur voiture, c'est parce que cela coûte moins cher. On mesure très clairement que l'aspiration à posséder une voiture est la plus forte parmi les plus jeunes. On parle évidemment d'un échantillon représentatif en France et pas seulement des jeunes du XI^{ème} arrondissement à Paris.

Thierry Fouquet : Quand on réfléchit à la mobilité, on réfléchit vraiment au mode de vivre ensemble, c'est-à-dire à quelle ville nous voulons. Ce n'est pas qu'une approche technique, mais une question d'usage et de mode de ville, de métropole, et de pays que nous voulons.

Bertil de Fos : Je pense que cette question est essentielle et qu'il faut se la poser dans ces termes : avant de savoir si la technologie va nous sauver, nous devons savoir quelle ville nous voulons et à quoi doit servir la technologie qui est en train de faire irruption dans les villes.

C'est vrai pour la mobilité comme pour beaucoup d'autres domaines. Veut-on des villes avec des voitures volantes, des ultra-riches qui échappent à la congestion et à la pollution de la ville dense le week-end, ou veut-on une ville dans laquelle on est capable collectivement de trouver un quotidien agréable, durable, inclusif ?

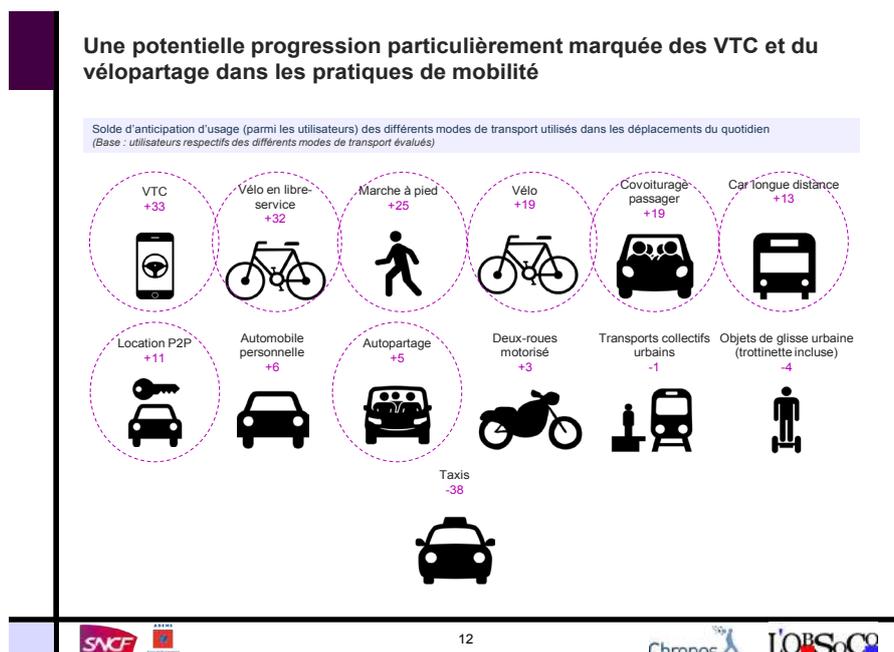
Le choix est clairement entre nos mains. Je suis convaincu qu'on a encore le temps d'orienter l'innovation pour qu'elle serve l'intérêt général.

Thierry Fouquet : Dans vos études, observez-vous un risque de fracture territoriale ? On parle beaucoup du Grand Paris et de grandes métropoles. Votre étude montre que ceux qui sont condamnés à la voiture sont justement éloignés de ces centres urbains.

Bertil de Fos : C'est une observation majeure : il y a vraiment une fracture territoriale entre des portions de territoire. Dans les grands territoires et des cœurs d'agglomérations très denses, il y a une offre solvable et une densité qui permettent à de nouveaux services de mobilité de se développer. On y voit ainsi apparaître des VTC, des vélos en partage, des vélos en free floating... On mesure que les utilisateurs ont une grande agilité pour se saisir de ces nouveaux modes, ce qui est très encourageant.

Il faut maintenant arriver à développer ces mêmes services dans des zones moins denses et où les publics sont moins solvables. Il y a aujourd'hui très peu d'innovateurs qui se tournent vers les banlieues, le périurbain, le rural. Est-ce parce qu'il n'y a pas de modèle ou parce que c'est moins intéressant de le faire, même si l'on peut trouver des solutions ?

Une fracture sociale s'ajoute à cette fracture territoriale. Le travail conditionne la mobilité des gens. Or, les travailleurs mobiles, qui peuvent travailler de chez eux, dans les transports, décider de l'heure à laquelle ils quittent leur domicile, échapper au problème du RER embouteillé le matin, appartiennent plutôt aux classes aisées : professions libérales, cadres supérieurs, dirigeants d'entreprises.



À l'autre bout de l'échelle, cette agilité n'existe pas chez les employés, les ouvriers, les techniciens. Très peu pratiquent le travail en dehors du bureau, ce qui les met dans une situation de très forte mobilité subie.

Thierry Fouquet : Dans cette réflexion sur l'adéquation entre les infrastructures et les modes de transports, vous êtes d'accord avec le thème de ce colloque : même si elle va évoluer pour se conformer à ces usages, la route reste au cœur de toutes les mobilités ou du moins de toutes les réflexions autour de cette mobilité.

Bertil de Fos : En effet, la fiscalité, la taxation de l'usage de la route peuvent conditionner les comportements. Ce sont des questions essentielles.

Thierry Fouquet : Merci beaucoup pour ce premier apport sur les enjeux et les usages qui évoluent. Repartons de l'existant : où en sommes-nous, Jacques Rapoport ?



Jacques RAPOPORT, Président de la Mission interministérielle sur les dépenses de voirie des collectivités

C'est une mission classique d'enquête qui a été menée par trois inspections générales ministérielles : les finances, le développement durable et l'administration. Nous étions sept et avons travaillé pendant quatre mois de façon à offrir une vision assez précise, qui n'est pas une expertise technique approfondie, comme cela est mené notamment sur les routes nationales.

Cette mission a été diligentée pour les raisons que vous avez indiquées. Les dépenses de voirie des collectivités territoriales ont baissé de près de 20 % entre 2013 et 2015. Elles ont baissé de 14 à 12 milliards en 2 ans. On constate par ailleurs une dégradation de la voirie nationale.

Tout l'historique des DDE, des Ponts et Chaussées et des outils techniques de mesure de l'état de la voirie est bien établi et utilisé. Les routes nationales se dégradent car le financement pour assurer leur entretien n'est pas suffisant. La question principale était donc de savoir si une situation équivalente prévaut sur les voiries des départements et des communes, ce que la baisse des dépenses pourrait inciter à penser.

Ainsi, compte tenu de la baisse des investissements et des dépenses de voirie des collectivités, sommes-nous entrés dans un cycle négatif de « dette grise » ?

Sur les réseaux exploités – ferroviaire, routier, aéroportuaire ou maritime – il est évidemment indispensable d'assurer la continuité quotidienne de l'exploitation. Il ne peut être envisagé de fermer pendant le délai requis pour une remise en état. Cette éventuelle « dette grise » serait donc d'autant plus dangereuse qu'il ne faudrait pas simplement faire un effort financier pour régler le problème car il y a aussi des limites physiques aux travaux.

Je rappellerai que nous sommes dans une activité décentralisée. Sur les 1 100 000 km évoqués par Philippe DURON, 98 % relèvent des collectivités territoriales qui assurent les deux tiers du trafic. Les routes principales, les autoroutes, les grandes routes nationales ne relèvent pas des collectivités territoriales, pourtant celles-ci n'ont pas un rôle résiduel, mais assurent la majorité du kilométrage effectué.

Or, au niveau national, il n'y a pas de visibilité sur ce réseau ce qui est en fait assez naturel puisque chaque collectivité est responsable de son domaine. Il n'y a donc pas de raison que l'Etat impose un reporting national, qui pourrait être perçu comme une tentative de recentralisation. Ne pas avoir une vision précise au niveau national de ce million de kilomètres n'est donc pas en soi scandaleux, mais cela interpelle : d'où la mission qui nous a été confiée.

Thierry Fouquet : Vous dites que les élus sont très attentifs à ces questions de réseau et qu'il n'y a pas de désinvolture de leur part.

Jacques Rapoport : Nous avons effectivement observé une logique de responsabilité qui nous est apparue bien plus lisible que celle prévalant au sein de l'État. C'est que les grandes structures recourent à l'organisation en business unit pour être performantes ce qui n'est ni possible ni souhaitable au sein de l'État. La dévolution des responsabilités y est donc plus répartie : principalement, la responsabilité budgétaire et la responsabilité technique sont séparées.

Dans les collectivités territoriales, qu'il s'agisse des départements, des agglomérations ou des communes et interco, prévaut une réelle unité de responsabilité des élus devant les administrés, usagers et contribuables à la fois. Quand une route se dégrade, le maire ou le président du Conseil départemental est immédiatement sollicité par l'opinion publique, ce qui rend l'inaction impensable. Ainsi, tous les élus que nous avons rencontrés pendant notre mission ont montré un intérêt fort, technique et politique, pour leur voirie.

La baisse des dépenses entre 2013 et 2015 fait suite à une forte croissance depuis le transfert des routes nationales, de 2006 à 2012. En 2015 a été retrouvé le niveau de 2008. En 2016, les dépenses ont été stabilisées, voire légèrement augmentées.

De plus, confrontés à une contrainte budgétaire renforcée, les élus ont priorisé l'entretien, courant et renforcé. Ils ont concentré les indispensables économies sur l'investissement et plus particulièrement ceux de développement. Les dépenses de développement, pour une collectivité territoriale, sont de nouvelles rocade, des élargissements de voies, des aménagements urbains, des pistes cyclables... Étant donné que les élus ont fait porter l'effort d'économie sur le développement, notre conclusion est nuancée mais positive : nous n'assistons pas, à ce jour, à une dégradation générale de la voirie des collectivités territoriales.

Les techniciens estiment que, lorsqu'une route commence à se dégrader, il vaut mieux la laisser se dégrader complètement avant de la refaire. Les routes qui se dégradent sont des routes secondaires, à très faible trafic, des routes rurales. Les routes interurbaines sont en meilleur état que les voies urbaines, car la vitesse y est plus élevée. Nous avons trouvé des interlocuteurs attentifs et experts sur leurs sujets, que ce soient les élus comme les techniciens.

Un mot sur l'avenir pour terminer : la baisse 2013-2015 n'a donc pas entraîné de difficulté majeure mais il ne faudrait pas en conclure qu'elle pourrait se poursuivre. Dans la durée, si la baisse reprenait, ce qui n'a pas été le cas en 2016, l'infrastructure routière décentralisée pourrait alors se dégrader. Il en va de même pour le ralentissement des dépenses de développement. Il y a environ 300 000 habitants de plus par an en France, on construit des logements, des zones d'activité, on implante des entreprises. L'économie semble heureusement redémarrer. On peut contraindre le développement quelques années, mais pas éternellement. Il faut accompagner l'évolution du pays, ce qui implique des aménagements et développements.

Thierry Fouquet : Vous constatez une dégradation alarmante des ouvrages d'art, ponts, tunnels, etc.

Jacques Rapoport : Les ouvrages d'art sont très importants, mais nous ne disons pas qu'il y a une dégradation alarmante. Depuis l'accident du Mont-Blanc, de nombreux dispositifs ont été mis en place et on a le sentiment que les tunnels sont bien surveillés. L'essentiel du patrimoine en ouvrages d'art des collectivités territoriales, ce sont les dizaines de milliers de ponts, dont beaucoup ont été construits au lendemain de la guerre, lors de la reconstruction, et dans les années 1960-1970, lors du développement des autoroutes et des TGV, lorsque l'on a décidé – à juste titre de faire moins de croisements et plus de passages en dénivelé.

Ce parc de ponts considérable, qui a entre 30 et 60 ans, soulève des interrogations. Ce n'est pas du tout que les collectivités s'en désintéressent, mais le diagnostic technique est beaucoup plus complexe pour un pont que pour une voirie dont la dégradation est visible. Elle ne l'est pas nécessairement sur un pont et il faut des outils techniques pointus pour apprécier son état technique.

Nous ne disons pas que la situation est nécessairement dégradée, car, dans le cadre de notre mission nous n'avons pas les outils pour l'affirmer, mais nous soulevons une interrogation et nous appelons à une grande vigilance sur ces ouvrages d'art vieillissant.



Thierry Fouquet : Quand on a moins d'argent, dans le privé comme dans le public, on entend depuis quelques années qu'il faut « faire mieux avec moins ». Une méthode consiste à identifier de bonnes pratiques et à les diffuser. En avez-vous repéré quelques-unes que vous souhaitez partager avec nous ?

Jacques Rapoport : C'était le deuxième grand thème de notre mission. On constate une grande hétérogénéité dans les deux indicateurs de base que sont la dépense de voirie au kilomètre et la dépense par l'habitant. Cette hétérogénéité traduit des différences géographiques : montagne ou plaine, trafic poids lourds ou véhicules légers, densité du trafic,... Mais elle traduit aussi des différences de pratiques. On peut donc être sensible au discours selon lequel l'identification et la diffusion des « bonnes pratiques » permettraient des économies substantielles car nous avons constaté que ça pouvait effectivement être le cas.

Nous avons en effet identifié des bonnes pratiques, qui sont finalement assez classiques, comme la mutualisation des achats, un arbitrage traitance/sous-traitance adapté et intelligent, la qualité des diagnostics, la hiérarchisation et la programmation à moyen terme des travaux, la coopération avec les gestionnaires de réseaux techniques (eau, électricité, téléphonie).

Le diagnostic permet de connaître l'état du réseau. La hiérarchisation montre que les besoins ne sont pas les mêmes : les poids lourds dégradent la voirie et un 35 tonnes est l'équivalent de dizaines de milliers de voitures. La programmation des activités des conseils départementaux, appuyée d'ailleurs par des techniciens, permet d'organiser les activités sur plusieurs années en les priorisant sur des critères pertinents.

Ces différentes pratiques, même si elles sont répandues, ne prévalent pas encore partout. Il est bien sûr vrai que le besoin n'est pas le même entre une grosse agglomération, un département où la circulation de poids lourds est très importante et une petite commune rurale. Mais ce sont des pratiques significatives en termes de réduction de dépenses. On a pu observer des gains de 15 à 20 %.

J'ajouterai que le déficit d'informations nationales ne signifie pas que chaque collectivité reste enfermée dans son pré carré : le partage de connaissances et d'expériences se fait déjà. Chaque collectivité n'est pas une île coupée du reste du monde. Les réseaux de techniciens fonctionnent bien : ils se parlent, se connaissent et partagent leurs connaissances. Cela se fait logiquement moins entre élus, mais cela existe également. Enfin, avec la création de l'IDRRIM et la création de l'ONR, nous avons des outils qui rassemblent l'interprofession (public, privé, élus, techniciens) et qui permettent d'affiner le diagnostic. Nous proposons donc d'assurer la promotion de cette très utile institution, qui n'est pas et n'a pas vocation à devenir un outil de recentralisation, mais un outil de connaissance et de partage.

Notre mission conclut donc plutôt positivement. Nous n'avons pas de situations anormalement dégradée en vue (sauf peut-être pour certains ouvrages d'art) et les dynamiques de gestion et d'action nous paraissent aller dans le bon sens.

Thierry Fouquet : Ce sera plutôt le thème de la deuxième table ronde, mais avez-vous constaté que lorsqu'une intercommunalité fonctionne bien, le patrimoine routier se porte bien également ? Y a-t-il une corrélation entre gouvernance, entretien et développement ?

Jacques Rapoport : Les lois successives ont beaucoup incité à l'intercommunalisation, ce qui est évidemment une bonne chose. Comme souvent, dans nos activités publiques, il ne faut pas « aller plus vite que la musique ». Les maires sont très attachés à leur compétence de voirie et sont, dans ce domaine, plutôt réticents à l'intercommunalisation. Les intercommunalités sont créées et sont souvent juridiquement obligatoires, mais le transfert de l'entretien des routes des communes vers l'intercommunalité se fait lentement. Lentement mais effectivement.

La question s'est donc posée, dans l'appareil d'État et au-delà, d'être plus directif en multipliant prescriptions normatives impératives. Si cela peut parfois se justifier, nous n'y sommes pas complètement favorables de façon systématique. C'est que l'appareil législatif a été beaucoup modifié au cours de la période récente et la demande générale est de stabiliser les choses pour assurer leur correcte appropriation même si on sait bien qu'elles ne sont pas parfaites tant il est clair la perfection est inaccessible en matière d'organisation.

Notre position est donc plutôt de laisser vivre les règles en vigueur, qui sont récentes, et de recourir aux incitations à l'intercommunalisation plutôt qu'à la prescription impérative. Nous n'avons pas de doute que les choses continueront à progresser dans ce sens de la mutualisation tant c'est là le « sens de l'histoire ».

Thierry Fouquet : David ZAMBON, directeur général de l'IDRRIM, nous allons évoquer avec vous l'Observatoire national de la route, qui a été mis à l'honneur, en présentant cet observatoire et en rappelant ses objectifs.

David ZAMBON, Directeur général de l'IDRRIM

Cette introduction par M. Rapoport me laisse en effet sur un petit nuage et je souhaitais également remercier cette mission, qui participe à la démarche de long terme que l'on souhaite mettre en place avec l'Observatoire national de la route.

Cet Observatoire est un outil qui n'a de sens que s'il s'associe à une stratégie de gestion du patrimoine routier, non pas nationale mais spécifique à chacune des collectivités gestionnaire. Cet outil lancé en janvier 2016 répond également aux interrogations sur l'évolution des dépenses sur l'entretien du patrimoine, pour savoir si on n'était pas en train de constituer cette fameuse « dette grise ». Notre constat était qu'on ne parlait pas assez de l'enjeu de l'infrastructure. Si on ne se préoccupe pas de la gestion de ce patrimoine, de son entretien et de sa préservation pour l'avenir, certaines stratégies de mobilité peuvent être remises en cause.

Cette action s'inscrit aussi dans le cadre de l'action de l'IDRRIM, afin d'aider chacun des acteurs à bâtir des stratégies de gestion de leur patrimoine. En 2014, un livre blanc^(*) a tiré le signal d'alarme et a provoqué la création de cet observatoire. Nous publions des guides pour aider à construire une politique de gestion patrimoniale en allant du diagnostic jusqu'à la programmation, y compris financière. De nombreux guides techniques ont également été élaborés avec toute la profession pour obtenir des réponses opérationnelles aux diagnostics réalisés.

Un des objectifs de l'IDRRIM est de réunir toutes les parties prenantes. L'observatoire est donc une construction transversale associant public et privé, l'État, l'Association des départements de France (ADF) et l'Association des communautés de France (AdCF), les syndicats professionnels, prioritairement concernés par l'entretien du patrimoine routier (l'USIRF) et l'entretien des ouvrages d'art (le STRRES) et l'expertise, aussi bien du côté public avec le réseau scientifique et technique, que du côté privé avec un consultant, Marc BOURGEOIS, qui nous accompagne depuis le début.

Cette association public/privé montre bien que les enjeux sont partagés. Les acteurs publics ont besoin de connaissances sur leur patrimoine et sa gestion, pour une bonne adaptation des moyens et l'organisation d'une programmation. Face aux conséquences d'une fluctuation forte de la commande aux entreprises, les acteurs privés ont également besoin de visibilité sur le marché et les besoins, pour qu'eux-mêmes préparent les réponses, adaptent leur outil de production et soient en situation de répondre aux besoins. Nous évoquons tout à l'heure les problèmes d'exploitation qui sont les contraintes physiques à des programmes d'entretien lourds, mais aussi des limites industrielles : des difficultés apparaissent notamment lors de la reprise d'activité d'un outil industriel après plusieurs années de chute d'activité.



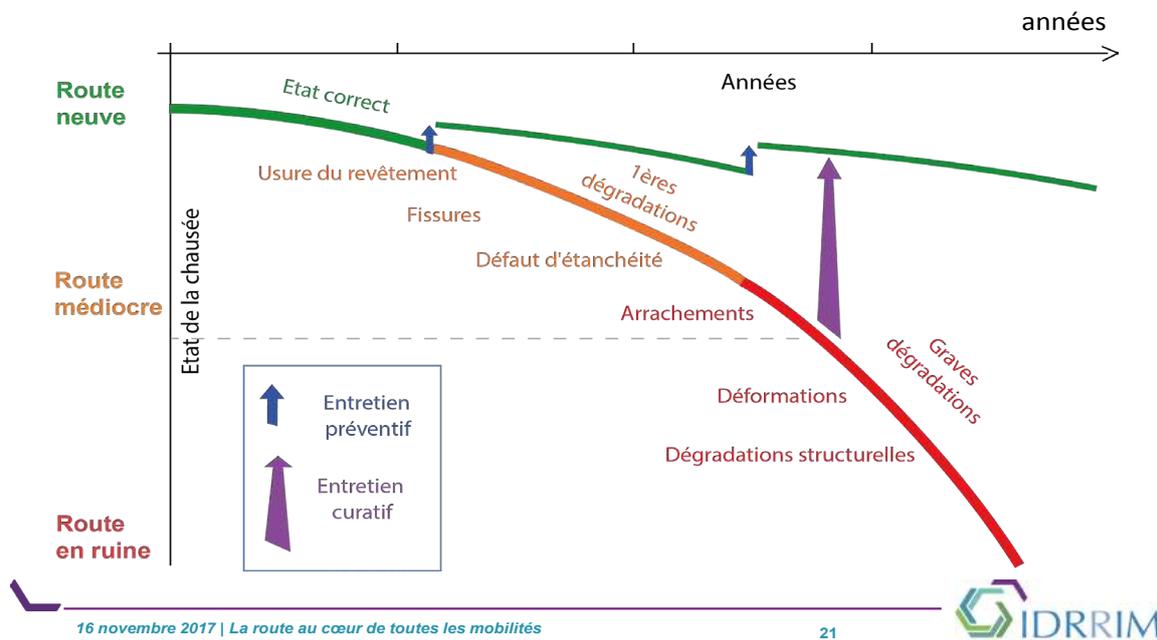
(*) Livre Blanc de l'IDRRIM « Entretien et préserver le patrimoine d'infrastructures de transport : une exigence pour la France »

L'Observatoire doit aider également sur la question de la dette grise. La courbe que vous voyez qui illustre la constitution de dette grise, passe du vert au jaune puis au rouge quand une route se dégrade de l'état neuf à la ruine sur un certain nombre d'années, en fonction de la structure du trafic, des conditions météorologiques, etc. Un des objectifs de l'observatoire est de créer des échelles objectives et scientifiques autour de ces deux axes de dégradation et de durée.



COURBE TYPE DE RESILIENCE

Exemple : structure chaussée faiblement dimensionnée
Climat agressif – fort trafic



16 novembre 2017 | La route au cœur de toutes les mobilités

21

Il y a d'une part le coût de reconstruction ou l'entretien curatif, lorsqu'une chaussée est en piteux état, qui est représenté par la flèche violette à droite.

Il y a d'autre part une politique d'entretien préventif – la courbe verte au-dessus –, qui correspond à un entretien adéquat au bon moment, notamment sur les questions d'étanchéité. La chaussée ne subit donc pas cette dégradation forte.

La différence de coût entre la somme des entretiens préventifs et l'entretien curatif est cette dette, ce surcoût qui se constitue à terme. La question de l'objectivation de ce surcoût se pose face au patrimoine et au million de kilomètres que l'ensemble des gestionnaires doit gérer.

Thierry Fouquet : Comment vous avez travaillé autour de cet observatoire ? Quelle méthode avez-vous utilisée ?

David Zambon : Nous sommes partis d'une volonté politique collective des acteurs. Derrière l'Assemblée des départements de France, il y a 100 départements qu'il faut arriver à convaincre. Au sein de l'AdCF, on a priorisé les structures mutualisées que sont les métropoles ou les intercommunalités, car on ne peut pas travailler avec 30 000 acteurs.

L'objectif était d'organiser une méthode, ce qui a été l'essentiel du travail réalisé jusqu'à présent, pour fournir un premier résultat que j'évoquerai tout à l'heure. Au travers de l'IDRRIM, on a défini un processus, associant AdCF et ADF, et engagé une logique d'enquête auprès des collectivités.

L'État a publié ses données : de ce côté, le travail était presque déjà fait. Ce sont des données importantes, car l'objectif de cet observatoire est de permettre aux gestionnaires, quels qu'ils soient, de se comparer. Du côté des départements et des intercommunalités, on a commencé par organiser des cadres d'enquêtes à la fois techniques et financiers : on cherche à savoir comment évoluent les moyens – c'est la notion d'enquête financière – et quel est l'état du réseau – c'est l'enquête technique.

Pour ces deux volets, l'ONR aide chaque gestionnaire à se situer, à se comparer et à définir sa politique, mais sans se substituer, car on ne vise pas une quelconque recentralisation, mais la construction d'un outil au service de ceux qui ont la responsabilité de la gestion du patrimoine. Les questions organisationnelles relèvent de décisions politiques. On a donc convenu collectivement de passer par une phase d'anonymisation des données, car on ne veut surtout pas identifier de « bons » et de « mauvais élèves ». À chacun de s'évaluer par rapport au groupe auquel il appartient et d'identifier les phases de progrès à mener dans des cadres de travail collectif.

Une deuxième limite à la méthode est que, si l'État a rendu publiques ses données et dispose d'un dispositif unique de gestion de son patrimoine qu'il suffit de récupérer, il peut y avoir autant de systèmes qu'il y a de départements ou de collectivités. Donc, avant de demander à chaque acteur quel est l'état de leur route, on a fait une première enquête en leur demandant de décrire les données disponibles. On ne sait pas encore qualifier l'état du réseau départemental, mais on sait dire quelles données techniques sont disponibles dans les départements pour répondre à cette question dans un deuxième temps. Une fois ces données recueillies et analysées, nous compléterons le rapport de l'ONR pour diffuser les résultats de nos analyses.

Il y a également cette question de trajectoire technico-économique de la dette grise, qui consiste d'une part, à faire le lien entre une politique, les moyens qui lui sont consacrés et l'évolution de l'état du patrimoine et d'autre part, à l'objectiver, voire à le modéliser et à fournir en tout cas les outils méthodologiques pour que cette optimisation se fasse avec les uns et les autres.

Thierry Fouquet : Les résultats sont très récents puisqu'ils datent du 8 novembre. On voit que cela intéresse la profession, il y a déjà eu des articles dans la presse. Le document est téléchargeable sur votre site, mais vous allez partager ces résultats avec nous, les illustrer et les analyser.

David Zambon : Pour cette enquête, il y a trois grands blocs d'acteurs : l'État, les départements et le bloc communal.

Aujourd'hui, les résultats de l'enquête portent sur les deux premiers, les données publiques de l'État et l'enquête auprès des départements. On est en train de construire une méthode pour le bloc local : nous avons identifié des adaptations nécessaires par rapport à la méthode mise en place pour les départements, sur le suivi, la comptabilisation, et en fonction de la manière dont nos interlocuteurs sont organisés, car la remontée de données nécessite des acteurs et des structures. On a donc commencé à travailler avec des métropoles et on va organiser un travail avec une quinzaine d'intercommunalités de différentes natures avant d'essayer de généraliser.

Notre enquête vers les départements a été menée sur la base du volontariat. On a fait pas mal de relances, on a essayé de maintenir le contact, car le principe d'une enquête implique d'être présent auprès des services interrogés pour que les résultats remontent. C'est un travail important, qui nécessitait entre 3 et 5 jours-hommes de travail dans les services et la période n'est pas toujours favorable pour le faire. 57 départements nous ont répondu – ce n'est pas inespéré parce qu'on a beaucoup d'ambition, mais c'est un excellent résultat ! – avec un nombre et des qualités de réponses variables selon les questions posées. Notre échantillon fait sens par rapport à l'objectif sur la connaissance des moyens consacrés et l'état et la gestion de ce patrimoine.

➤ Premier Rapport ONR 2017 : le périmètre

➤ État et Départements (panel de 57 départements)



J'ai extrait des chiffres deux grandes tendances qui concernent les investissements hors grands travaux et le fonctionnement hors dépenses de personnel.

Concernant les dépenses courantes hors grands travaux, l'objectif de l'ONR concerne la préservation d'un patrimoine. On a donc essayé d'identifier dans les dépenses d'investissement, celles qui relevaient de cet enjeu de préservation du patrimoine. Cela a fait l'objet d'un travail parfois complexe dans les services : distinguer cette dépense de celle de développement ou d'adaptation du réseau nécessitait de rentrer dans les programmes des collectivités, car la comptabilité publique seule ne permet pas de les distinguer.

Deux tendances recourent les constats de la mission. Du côté de l'État, on ne baisse pas la garde : il y a même un rattrapage en cours avec des programmes de régénération engagés en 2015 et en 2016. Les objectifs annoncés par la ministre sur les infrastructures existantes le traduisent. Du côté des départements, on remarque des fluctuations, mais une stabilité globale. Les baisses d'investissement ont plutôt porté sur le développement et les nouveaux projets.

Ces chiffres portent sur trois ans de programmes, de budgets prévisionnels, de plans d'exécution et il faut se demander si leur montant répond à l'objectif de stabilisation de la dégradation du patrimoine. Est-il suffisant ou non par rapport au risque de constitution d'une dette grise ? Aujourd'hui, pour les départements, on ne sait pas répondre. Dans les prochaines étapes, l'objectif de l'Observatoire sera de donner des informations pour que chaque collectivité puisse se situer par rapport à ce risque de constitution.

L'analyse des services de l'État montre que l'augmentation de la dotation depuis deux exercices – et c'était encore le cas cette année – n'est toujours pas suffisante par rapport à la poursuite d'une dégradation du réseau routier. Le diagnostic est que le seuil du montant nécessaire à la préservation du patrimoine n'est pas suffisant du côté de l'État. On ne sait pas le dire du côté des départements : on fera une moyenne par groupe et par taille de collectivité et chaque gestionnaire devra ensuite se poser la question par rapport à son patrimoine.

Concernant les dépenses de fonctionnement, on a un tassement avec une courbe continue vers la baisse. Beaucoup d'informations nous remontent sur l'optimisation. C'est une activité qui permet de faire des gains de productivité et personne ne s'en prive. Cette tendance traduit le fait que la question des dépenses de fonctionnement est un sujet récurrent de maîtrise des dépenses publiques.

On a pu constater des écarts assez importants entre collectivités, qui nous font nous demander si nous sommes arrivés à un plancher en deçà duquel ces moyens de fonctionnement remettent en cause la qualité de l'entretien. On ne sait pas répondre mais ces références permettent à chacun de se réinterroger sur son niveau de financement du fonctionnement de ces moyens.

Thierry Fouquet : Quelles sont les prochaines étapes des travaux de l'Observatoire ?

David Zambon : En termes d'outils de mesure, l'État a ce qu'il faut et, pour les départements, les chiffres sont très élevés, presque à 100 %. Nous n'avons pas encore interrogé l'état du réseau au niveau des départements, mais le niveau départemental a un outillage technique pour gérer et suivre son patrimoine.

L'étape suivante est d'enrichir cette étude pour y mettre un indicateur de qualité du réseau. La question de la comparabilité des données qui nous remontent se posera alors et prendra un peu de temps. On commencera par se demander si un indicateur permet de qualifier l'état du réseau pour aider à la programmation d'une politique d'entretien. Une note qualifiant l'état d'une route synthétise plusieurs facteurs mais n'est pas le cas pour tous les départements : comment font les autres et comment progresser sur ce point ? Sur les ouvrages d'art, il y a tous les outils et les méthodes nécessaires. La première phase consistera à compléter notre rapport sur l'état du réseau. Ensuite, on souhaite passer de 57 à 100 départements répondants, de 7 métropoles à la vingtaine l'an prochain, et arriver à un échantillon d'intercommunalités. L'objectif étant de donner des éléments de référence et non pas d'avoir un état exhaustif, il faudra un panel d'une centaine d'intercommunalités participant à l'Observatoire de la route.

De plus, un travail scientifique doit être mené pour modéliser la « dette grise » et apporter des réponses techniques aux problématiques : estimer de façon objective la durée de vie moyenne d'une route selon certains critères pour que chacun puisse le faire par rapport à son propre patrimoine.

Thierry Fouquet : Je vous remercie pour ce partage. Vous pouvez télécharger le document sur le site de l'IDRRIM.

Comme l'a souligné Bertil DE FOS, il y a une grande différence de temporalité entre la route, son entretien et son développement, et d'autre part le numérique. Il y a quelques semaines, Blablacar a lancé un service de proximité de quelques kilomètres pour aller au travail. Tous les acteurs de la route se disent déjà qu'ils doivent entretenir ce patrimoine, le préserver.

André BROTO, vous êtes président du Comité français de l'Association mondiale de la route. Vous avez un regard international sur la problématique de la route. Vous êtes venu avec une photo de 1908. Qu'est-ce que cette photo et pourquoi l'avoir choisie ?





André BROTO, Président du CF-AIPCR

À l'époque, la route a vu arriver une innovation dans un nuage de poussière : un petit véhicule frêle mais très rapide. Les directions des routes de plusieurs dizaines de pays développés se sont réunies à Paris au Congrès mondial de la route, pour examiner, non pas l'innovation elle-même, mais ses conséquences sur notre patrimoine routier. À cette époque inventer le goudronnage pour lutter contre la poussière. Il a fallu relever tous les virages et les arrondir, inventer les feux tricolores.

Aujourd'hui, l'Association mondiale de la route réunit 120 pays ; son secrétaire général est Français, M. Patrick Malléjacq, et son premier délégué est Madame la Directrice des infrastructures de transports, Christine Bouchet : je les salue tous les deux. Le Comité français est le miroir de l'Association mondiale de la route, qui vise à partager les bonnes pratiques. Il y a dans cette association plusieurs comités, dont l'un s'occupe de la mobilité dans les grandes aires urbaines, et nos réflexions nous conduisent à estimer qu'en matière de mobilités du quotidien la priorité est à l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins pour les habitants des franges urbaines et du rural, c'est-à-dire ceux qui ont plusieurs dizaines de kilomètres à faire pour accéder à ces services. Revenons à cette image : aujourd'hui, on voit un peloton d'innovations dans les motorisations, les véhicules, les services (covoiturage, autopartage, mobility as a service). Que faut-il faire sur nos infrastructures, sur l'organisation de nos services de transport et que se passe-t-il chez nos voisins ?

En matière de services, beaucoup de modes collectifs et partagés se développent sur les routes. Certains sont spontanés, comme le covoiturage, d'autres sont organisés par les collectivités. À Buenos Aires, par exemple, des navettes express vont à plus de 100 km pour amener les talents et les salariés habitant loin de la capitale. C'est important pour la compétitivité économique de Buenos Aires.

Je vais me concentrer sur les infrastructures car les échelles de temps ne sont pas les mêmes : développer une application prend quelques semaines, un nouveau service, comme les cars Macron, prend quelques mois et un nouveau projet routier prend 10 ans. Il est donc important de savoir dès à présent si des aménagements de la route permettraient de mieux accueillir le nuage de poussière que nous voyons à l'horizon.

Par exemple, les États-Unis ont décidé de créer autour de toutes les métropoles des systèmes de voies rapides à deux vitesses. Ils ont d'abord mis en place des voies réservées aux covoitureurs, puis des voies réservées aux covoitureurs et payantes pour les usagers autosolistes. Aujourd'hui, 7 000 km sont en service et une cinquantaine de métropoles ont chacune une centaine de kilomètres de voies rapides qui s'exploitent à deux vitesses via des modes divers et variés. Pourquoi est-ce important ?



Si l'on estimait important d'avoir des voies de ce type pour encourager le déploiement des modes partagés (comme le covoiturage), et collectifs (comme les minibus et les autocars) – et pour faciliter un déploiement rapide des navettes de véhicules autonomes, il faudrait alors reconnaître que les métropoles américaines, mais aussi Singapour, qui a lancé cela en 2004, et Buenos Aires, en 2015, ont dix ans d'avance en matière de compétitivité économique par rapport à nous. Si on estime également que c'est un avantage compétitif d'avoir des pôles multimodaux, des gares routières bien placées ou des parkings de co-modalité, et que c'est important pour favoriser le déploiement du covoiturage dynamique ou des flottes de VTC autonomes, alors l'Amérique du Sud et les pays asiatiques ont également dix ans d'avance.

Sur la photo, la plupart des gens regardent le nuage de poussière, sauf un qui regarde la camera. Regardons un peu moins les innovations et le nuage de poussière et un peu plus les conséquences de ces innovations sur nos infrastructures et les échelles de temps nécessaires pour adapter ces infrastructures. Fléchons vers la route les investissements que l'on a négligés depuis vingt ans, qui sont nécessaires sur le plan social pour répondre aux besoins de mobilité et qui sont impératifs pour le dynamisme économique de nos métropoles.

Thierry Fouquet : Cette photo montre que la route a toujours su s'adapter, mais il y a désormais une forme d'urgence. À Lille, on expérimente le vélopartage, un vélo tracé numériquement – vous prenez un vélo devant chez vous et vous le déposez n'importe où – et cela marche très fort. Néanmoins, faire du vélo à Lille est un danger permanent car le réseau routier est totalement inadapté aux vélos. Certains usages actuels ont un impact sur la route et vont donc l'obliger à évoluer rapidement.

André Broto : Je pense qu'il faut distinguer plusieurs couches.

La première relève du numérique. On trouve sur notre smartphone, ce qui nous permettra de faciliter l'expérience du voyage : des vélos disponibles, une ligne d'autocars ou des taxis.

La deuxième couche est l'infrastructure : a-t-elle suivi le déploiement des services, est-elle adaptée, avons-nous des pistes cyclables mais aussi un réseau cyclable avec des services ? Le système autoroutier et le système ferroviaire sont des services autosuffisants, où on trouve à la fois des aires de service, des aires de repos, un système de dépannage.

Les pays nordiques ont également un « système vélo » et pas seulement des pistes cyclables.

Thierry Fouquet : La route ne doit-elle pas retrouver ce temps d'avance ? N'est-ce pas un défi nouveau à relever vis-à-vis de ces nouveaux usages ?

En effet, les pays de la « vieille Europe » et en particulier la France ont plusieurs années de retard. Depuis les années 1990, la route était le problème, on avait « honte » de la route et on a tous collectivement arrêté de penser à son évolution.

L'autre problème Français est que nos villes et communes sont petites en étendue : Madrid fait 600 km², tandis que l'entité administrative de Paris fait 86 km², en dehors des Bois de Boulogne et de Vincennes. Madrid est comparable à Paris si on y ajoute la petite couronne. Tokyo fait 2 000 km². On ne peut donc pas comparer Tokyo, Paris et Madrid.

Plus grave encore, les entités chargées du bien-être de leurs administrés regardent les problèmes de mobilité à travers un prisme différent de celui des villes qui sont dix fois plus grandes. Pour penser des systèmes de transport à l'échelle de 600 km², on ne raisonne pas de la même manière. Dans le cas français, on pense uniquement aux modes courts (le vélo, le bus, le métro). Lorsque l'on s'occupe d'un territoire de 600 km² ou d'une aire urbaine de 3 000 ou 10 000 km², on est obligés de prendre en compte des déplacements de 20, 30, 40 ou 50 km et on retombe donc sur la route.

Thierry Fouquet : Merci beaucoup.

Je passe la parole à Yves CROZET, économiste bien connu des acteurs de la route et expert auprès des commissions sénatoriales et ministérielles sur la route.

À l'issue de cette table ronde, avant d'évoquer l'affectation des dépenses à la route et les services marchands, quel regard portez-vous sur les enjeux des nouvelles mobilités et de l'état de la route aujourd'hui ? La route est-elle aujourd'hui à la hauteur de ces défis ?



Yves CROZET, Economiste

André BROTO vient d'évoquer un enjeu sur lequel j'aimerais insister en tant que géographe plutôt qu'en tant qu'économiste : la question de l'espace. On parle aujourd'hui de la route, pas du véhicule ni du déplacement des personnes : quand nous nous déplaçons, notre denrée la plus rare est le temps ; nous cherchons à optimiser le temps et l'argent.

Pour la collectivité, la denrée rare est l'espace, dont il faut optimiser l'usage. Pour cela, on peut parfois étendre les espaces disponibles, comme on l'a fait en créant un réseau autoroutier et en élargissant les routes, mais aujourd'hui – c'est typiquement lié aux nouvelles mobilités urbaines – on ne peut pas étendre l'espace. Construire une nouvelle route en zone urbaine est très coûteux à faire en tunnel et presque impossible à faire au sol.

Le problème de fond est la surconsommation d'espace par les déplacements, notamment automobiles. Malgré le développement du covoiturage, le taux de remplissage des automobiles ne cesse de diminuer. Tous déplacements confondus, urbains et interurbains, nous sommes passés en moyenne de 1,8 à 1,6. En zone urbaine, nous sommes plutôt à 1,2. Le problème de la gestion de l'espace revient d'abord à gérer la rareté et la prise de conscience par ceux qui se déplacent du fait que l'espace est la denrée la plus rare.

Pour revenir sur les vélos en free floating, les collectivités vont être très vite obligées de reprendre la main. En effet, avec ces vélos, qui ne sont plus attachés à des stations, on fait croire aux individus qu'ils vont gagner du temps, qu'ils n'auront pas à aller dans ces stations où ils doivent rencontrer d'autres personnes ou se battre, qu'ils auront un vélo près de chez eux... Si ces flottes restent petites, il n'y aura pas de problème, mais, si elles se développent, ces vélos qui ne coûtent rien et qui peuvent être perdus vont envahir la voirie. Ils seront posés n'importe où et la collectivité devra reprendre en main la gestion de ces flottes.

L'intérêt des stations de vélos en libre-service est qu'on est obligé de prendre soin de celui qui va l'utiliser après nous et donc d'optimiser l'usage de l'espace qui est réservé. Il ne s'agit pas pour les collectivités de créer des applications ou des véhicules nouveaux mais d'accompagner les nouvelles mobilités, de dire quel espace nous allons ou non leur réserver.

Le covoiturage dynamique ne fonctionne pas. Dany NGUYEN-LONG, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, a montré qu'il n'y a pas de business model pour le covoiturage de courte distance. Choisir sa propre voiture est tellement plus simple. Il n'y a pas une masse critique d'offre et de demande pour développer cela, sauf si vous mettez demain des contraintes très fortes sur l'auto solo, comme sur les routes américaines : si vous roulez en auto solo, vous subissez la congestion, ou alors vous payez ou vous covoiturez. Les nouvelles mobilités sont passionnantes, mais on reste souvent à des niveaux extrêmement modestes. Il en va de même des autocars Macron, qui représentent à peine 3 % des voyages des autocars en France, hors TGV et voitures. Ces mobilités sont donc condamnées à rester à des niveaux modestes en volume de trafic, sauf si on s'engage dans une gestion différente de l'espace, ce qui implique des contraintes.

On ne peut plus élargir les routes. Dans ma commune, il y a plus de cent ans, le maire avait organisé le réseau routier et les routes datent de cette époque, elles ont cent ans. Il est hors de question aujourd'hui d'avoir une extension massive du réseau routier. Le premier signal à donner aux collectivités est qu'elles doivent songer à gérer l'espace et dire qui va l'utiliser et qui est prioritaire. On pourra ensuite parler d'argent.



Thierry Fouquet : Vous combattez souvent l'idée reçue selon laquelle on réglerait les grands problèmes par des grandes choses. Vous proposez, plutôt que de faire trois projets à 4 milliards, de faire cinquante projets à 3 millions, plus proches des territoires et des préoccupations. On a besoin d'être plus proche du citoyen. Quelle échelle faut-il ? Comment travailler pour adapter ces infrastructures, cette route, aux enjeux que nous venons de décrire ?

Yves Crozet : Avant de « tirer des plans sur la comète » sur des extensions de réseau, regardons l'existant et la question de la dette grise. Ce n'est pas du tout une catastrophe, le réseau français est là, les départements, les communes et l'État s'en occupent, mais deux questions se posent.

Tout d'abord sur la gouvernance, vous avez dit que les intercommunalités n'ont pour l'instant pas pris en charge les voiries, sauf dans les grandes métropoles. Je suis maire d'une toute petite commune et mes collègues maires n'ont absolument pas envie de transférer la voirie aux intercommunalités. Dans le même temps, ils sont toujours en attente de subventions des départements pour les routes et ils sont structurellement démunis.

Il ne faut pas brutalement transférer la voirie aux intercommunalités, mais il faut mettre en place des structures de gouvernance pour inciter à ce que les questions de gestion de la voirie ne se discutent pas à l'échelle de la commune mais entre les départements et l'intercommunalité. Il y a des systèmes de financement, de péréquation ou d'incitation aux collectivités avec le FPIC et d'autres systèmes cherchant à inciter les collectivités à travailler. Par exemple, dans ma communauté de communes, certains maires ont refusé qu'on mette en place un PLU intercommunal, ce qui a nous fait perdre une incitation positive.

Si on regarde la loi, on aura bientôt un nombre d'intercommunalités par département inférieur au nombre de doigts de la main : il est donc très facile de discuter entre les intercommunalités et le département pour rationaliser et organiser.

Il y a donc un vrai problème de gouvernance, qui doit remonter au niveau de l'État.

Je plaide depuis quelques années pour la création d'une Agence des routes ou des réseaux routiers de France, qui couplerait la question de la gouvernance et celle du financement. Je suis surpris que les élus départementaux ne soient pas plus alarmistes sur ces questions. Lors d'une réunion récente de l'Association des départements de France, son président, M. BUSSEREAU, a déclaré qu'il s'inquiétait surtout des recettes pour le RSA, or les dépenses de fonctionnement des départements pour les routes baissent de 3,5 % par an depuis 2010. Il faut regarder cela de près. De plus, jusqu'à une date récente, quand vous mettiez de l'argent sur l'investissement, vous récupériez la TVA., alors que ce n'était pas le cas sur les dépenses fonctionnement. C'est pourquoi les statistiques internationales montrent que la France a des niveaux d'investissement routier très supérieurs à la moyenne des pays de l'OCDE mais des niveaux de fonctionnement très inférieurs.

Il faut clairement dire qu'une partie des recettes de la route doit aller à la route. Il y a quelques jours, j'ai été auditionné par le comité présidé par Philippe DURON et j'ai évoqué une réforme très simple à mettre en place : la TICPE, taxe sur les produits pétroliers, rapporte 28 milliards d'euros par an à la collectivité, sans la TVA. Sur ces 28 milliards, 12 sont déjà fléchés auprès des collectivités territoriales, un peu plus de 5 vont aux dépenses économiques des régions et un peu plus de 6 vont aux départements, notamment pour la dépendance des personnes âgées et le RSA.

Il n'y a rien pour la route, alors que les départements gèrent 600 000 km de route et aident souvent les communes, qui en gèrent 350 000. Cet argent doit être au moins en partie fléché dans les régions sur le ferroviaire – les régions ont versé 600 millions d'euros l'an dernier à SNCF Réseau pour le financement des investissements, sans parler du fonctionnement – et en partie fléché dans les départements directement pour les routes.

Il y a plusieurs années, un collègue anglais nous montrait dans une conférence internationale que les dépenses sociales et d'éducation de son comté atteignaient très vite 80 à 90 % et qu'il ne restait plus rien pour la voirie. Je pense donc qu'il faut sanctuariser et contrôler les dépenses de voirie, d'où ma volonté de créer une agence nationale exactement comme l'Agence de l'Eau, pour mutualiser et rationaliser des dépenses, en utilisant les connaissances de l'IDRRIM. Mais il faut des recettes sanctuarisées pour faire des raisonnements de long terme et d'amélioration de la route.

Thierry Fouquet : Il faudra un certain courage politique pour remettre des taxes à l'automobiliste ou aux poids lourds et pour faire payer la route à l'usage. On a vu les problématiques de l'écotaxe en France même si c'est une grande tendance dans les pays du nord de l'Europe.

Yves Crozet : Je suis partisan depuis longtemps du retour de la vignette, cet impôt très progressif qui touchait essentiellement les riches et a été supprimé par la Gauche. La ville de Paris envisage des niveaux de tarifs relativement élevés, des amendes encore plus élevées et des probabilités de se faire prendre extrêmement élevées. Dans certains pays, on commence à faire payer certaines voiries.

Or, une voiture qui stationne ne pollue pas, contrairement à une voiture qui circule. On fait donc payer celle qui ne pollue pas et pas celle qui pollue. Cette question de tarification arrivera peu à peu sur le devant de la scène et il faut donc l'anticiper cela : commençons par cibler, affecter, mettre en place une logique de gouvernance et voyons ensuite comment tarifier. On a raté l'écotaxe mais on ne va pas attendre dix ans pour tarifier les poids lourds sur les routes. Il faut imaginer quelque chose plutôt à l'échelle nationale qu'à l'échelle de certaines régions qui ne disent pas ce qu'elles feront avec cet argent. Je préférerais une tarification de la route qui va à la route au niveau national, même si une autre partie des recettes de la route de la TICPE peut aller au ferroviaire et aux transports en commun.

Thierry Fouquet : Au-delà du financement, quelle est l'urgence pour adapter ce réseau routier à ces nouveaux enjeux de mobilité ? Quel serait votre plan pour les 3 ou 4 ans à venir ?

Yves Crozet : Il faut des financements qui soient assurés et il faut définir ce que l'on va faire. Ce que l'on sait faire jusqu'à maintenant, c'est ce que font très bien les ingénieurs : le revêtement, la protection etc. Avec les nouvelles mobilités et la question des données numériques, faudra-t-il de nouveaux investissements sur les routes pour placer des capteurs sur les barrières d'autoroutes et savoir quand elles sont abîmées, équiper les panneaux de signalisation routière de puces qui communiqueront avec la voiture ? Ce serait extrêmement coûteux. On a tendance à exagérer la rapidité de développement des voitures autonomes, mais celles-ci ont besoin d'avoir au moins une ligne blanche pour se déplacer, or un tiers des routes en France n'ont pas de ligne blanche. Cela exigera des investissements : on risque de se polariser sur le véhicule sans parler de la route.

On a évoqué des voitures volantes : c'est une stupidité, non pas que cela ne puisse pas fonctionner techniquement mais, si cela fonctionne un jour, ce sera pour quelques milliardaires californiens et le problème n'est pas qu'elles volent, mais qu'elles se posent ! Nous serions venus ici en scooters volants, nous aurions eu 10 % de pertes ! (rires).



Thierry Fouquet : Merci beaucoup. Avez-vous des réactions à cette table ronde ?

André BROTO

Premièrement, il faut partir des besoins avec le bon périmètre et ce périmètre va bien au-delà des métropoles, environ 80 km pour les mobilités du quotidien.

Deuxièmement, il faut affirmer une priorité. Beaucoup de pays affirment mettre le navetteur au cœur des politiques publiques. Il faut énoncer à qui s'adresse en premier le problème.

Enfin, il faut regarder ce qui se passe à l'étranger car, pour agir sur l'infrastructure, on ne sait pas très bien dans quelle direction aller. Lors de la réunion du Comité Mobilité Durable dans les grandes aires urbaines hier, j'ai demandé au représentant de l'administration américaine de nous dire où ils en étaient sur les HOV (High Occupancy Toll Lanes) et HOT (High Occupancy Vehicle Lanes). Il y a une accélération effrayante des managed lanes, avec un tas d'options différentes dans tous les États. J'ai demandé pourquoi et il m'a répondu qu'il ne savait pas, que ce sont les différents États qui le décident. Personnellement, je pense que le driver est la compétitivité des métropoles et la lutte contre la ségrégation spatiale.

David ZAMBON

Tout d'abord, quels services les routes devront-elles apporter demain? La route est un terme générique, mais il s'agit des routes dans toute leur diversité. On n'attend pas la même chose d'une voirie urbaine, d'un boulevard interurbain, périurbain ou d'une voie communale. Cette question d'adaptation du service et des investissements nécessaires se pose à chacun.

Deuxièmement, il faudra peut-être de nouveaux investissements pour de nouveaux services. Il y a quelques jours, le Comité stratégique du Programme Mobilité 3.0 traitait de la route connectée et des services apportés. Si la fonction de base, une infrastructure en bon état, n'est pas assurée, il faut imaginer toute la technologie de support et assurer l'essentiel.

Enfin, dans le document qui vous a été remis à l'entrée, une petite fiche évoque le lancement d'une étude : s'il faut préparer des évolutions pour dans cinq ou dix ans, que doivent savoir faire demain le gestionnaire d'infrastructures et l'entreprise qui réalise les travaux ? Faut-il qu'elle recrute de nouvelles compétences ? Quelles sont les actions très opérationnelles d'une entreprise ou d'un gestionnaire routier pour préparer un avenir plein de possibles, que l'on n'arrive pas encore à cerner ? Nous allons avancer avec un travail de synthèse sur l'identification des lignes forces de toutes les réflexions dans toutes les sphères sur la mobilité, pour avoir quelques incontournables sur lesquels agir sans retard.

Thierry Fouquet : Plus que jamais, on le sent à travers vos démarches, c'est en rassemblant tous les acteurs. Lorsque l'on aborde la route, on est vraiment dans la systémique : plein d'enjeux se connectent.

Bertil de FOS

Yves CROZET a dit quelque chose de très important : on a tendance à être fascinés quand on regarde les usages de mobilité par la technologie émergente, or le covoiturage du quotidien ne marche pas aujourd'hui pour des questions de modèle économique.

Si les nouveaux usages de mobilité se développent au cœur des métropoles, c'est parce qu'il y a une densité et une solvabilité, mais aussi un jeu de contraintes sur le stationnement des véhicules, qui fait que les gens ont une incitation très rationnelle à utiliser d'autres mobilités. Je vous renvoie notamment aux travaux de Ghislain BOURG sur les changements de comportements en matière de mobilité. On mesure très bien que l'incantatoire, les raisons vertueuses, se dire qu'on va se déplacer différemment juste parce que c'est bien pour la planète, cela ne fonctionne pas. Il faut donc créer un jeu de contraintes et d'incitations, qui rende rationnel le choix de se déplacer autrement que seul dans sa voiture : c'est un bel enjeu.

Je serai un peu moins négatif qu'Yves CROZET sur le futur du covoiturage dynamique. Le covoiturage du quotidien ne fonctionne pas. Que faire aujourd'hui pour le rendre compétitif pour l'individu ? Les AOM peuvent-elles agir économiquement sur la pratique du covoiturage du quotidien ?

Jacques RAPOPORT

Dans le sens des propos d'Yves CROZET et des différents intervenants, nous devons poursuivre à la fois la décentralisation – les collectivités territoriales sont mieux à même que l'État de gérer ce type d'infrastructure – et la concentration locale aussi bien en zone rurale, à travers les intercommunalités ou en zone urbaine avec la métropolisation : la notion de « taille critique » est ici évidente.

Deuxièmement, recourir pour les besoins de financement nouveaux aux contribuables généralistes à travers les budgets publics est une vue de l'esprit. Il convient donc inévitablement de solliciter plus l'utilisateur. La ressource rare est l'espace, donc il peut paraître logique d'assoir un paiement sur la consommation d'espace. Il y a de nombreuses solutions quoique aucune ne soit simple. Il est beaucoup plus facile politiquement de dire qu'il faut que l'État augmente ses crédits, mais la voie raisonnable de financement, c'est l'utilisateur, direct ou indirect.

Thierry Fouquet : Merci à tous les intervenants de cette première table ronde passionnante, qui nous ont permis de camper le décor, les enjeux et les contraintes auxquels font face l'ensemble des acteurs de la route. (Applaudissements)

TEMOIGNAGES

Thierry Fouquet : La deuxième partie de la matinée sera consacrée à “ceux qui font”, depuis l’État jusqu’aux petites collectivités : quelles sont leurs attitudes, leurs politiques, leurs envies, leurs besoins face à ces enjeux ? Nous allons rendre hommage à ces moments d’intelligence collective que nous avons le plaisir de vivre aujourd’hui, qui sont au cœur des démarches de l’IDRRIM et de ses acteurs et qui nous permettent de réfléchir ensemble à ces problématiques complexes. Dans le cadre de ces Assises de la mobilité, six groupes de travail travaillent depuis des mois. Il leur reste quelques jours pour livrer leurs conclusions.

Valérie LACROUTE, députée de Seine-et-Marne, n’a pu être avec nous ce matin, mais elle tenait à apporter son témoignage et sa contribution aux échanges et à la réflexion, car elle a présidé le groupe de travail pour les mobilités intermodales. Nous lui avons demandé comment la route va s’inscrire dans la problématique d’intermodalité. Elle nous livre, non pas les conclusions de son groupe, qui travaille encore sur le sujet, mais quelques idées extrêmement intéressantes et concrètes.



Valérie LACROUTE, députée de Seine-et-Marne, Présidente de l’atelier « Mobilités plus intermodales » des Assises de la mobilité

Dans le cadre des Assises de la mobilité, j’ai l’honneur de présider le groupe Intermodalité, qui est très transversal puisque nous abordons la question des mobilités des marchandises et des voyageurs. Notre constat est clair : l’infrastructure routière est au cœur des préoccupations et de la mobilité de nos concitoyens.

Il faut trouver un développement approprié à l’infrastructure routière, qui connaîtra des défis importants dans les prochaines années, avec le développement des transports en commun, du transport à la demande et d’autres modes de transport comme l’autopartage et le covoiturage, en développant notamment les voies de bus et les voies dédiées, qui permettent une mobilité plus importante de nos concitoyens.

Par ailleurs, les gares routières et les plateformes multimodales constituent un enjeu important, car elles vont offrir à nos usagers des espaces dédiés et une rupture de charge efficace en leur permettant de venir en voiture, en covoiturage ou en autopartage, et de prendre le train en toute tranquillité.

Pour mener à bien cet exercice et permettre à l’infrastructure routière de se développer, il reste une question essentielle et sensible, que le groupe de travail n’a pas complètement traitée : la gouvernance.

Actuellement, les transports relèvent de la compétence de certaines collectivités. La région gère le ferroviaire, les métropoles ont la compétence des transports de mobilité un peu plus large et le département a la compétence routière. Ces collectivités se parlent en général, mais on se demande s'il ne faudrait pas qu'une seule collectivité ait la compétence de la route et des transports. Dans le cadre des Assises de la mobilité, cette question revient de façon régulière et elle n'est pas tranchée.

Dans les années à venir, avec le développement de la voiture autonome, nous devons nous demander qui fait les aménagements sur l'infrastructure routière : est-ce la collectivité qui développe le transport en commun ou de voyageurs, l'autopartage et le covoiturage, ou est-ce toujours la collectivité qui est en charge de la voirie ? J'espère que nous aurons un début de solution dans quelques mois.

Thierry Fouquet : Merci à Valérie LACROUTE pour sa contribution.

Nous avons la joie d'avoir avec nous ce matin Noël DE SAINT-PULGENT, président du groupe sur les mobilités plus soutenables, qui réfléchit sur les questions de gouvernance et de financement. À quelques jours de la fin de ce groupe, pouvez-vous partager avec nous quelques tendances ?



Noël DE SAINT-PULGENT, Président de l'atelier « Gouvernance et financement » des Assises de la mobilité

Nous travaillons depuis début octobre, nous nous réunissons tous les deux jours sous forme plénière ou d'ateliers thématiques. Je peux donc partager des orientations, car les propositions et les rapports rédigés par le groupe de travail n'engagent en rien le gouvernement ni l'administration.

L'enjeu essentiel est le financement et la gouvernance. Tout le monde souhaite que l'intercommunalisation des voiries se poursuive et je ne crois pas qu'il faille envisager de bouleversement législatif à ce stade, mais plutôt des incitations. Celles-ci viendraient plus probablement du département, puisque les communes contractualisent plus leur voirie avec le département qu'avec l'État.

Les routes nationales sont un sujet plus difficile, car il y a un problème au niveau national, différent du constat fait par la mission interministérielle, rassurant sur la capacité des collectivités territoriales à bien gérer et entretenir leur voirie. De nombreux experts considèrent que 200 ou 300 millions d'euros de plus par an sont nécessaires au renouvellement et à l'entretien du réseau national. Le Président CAVAGNE a souligné la dégradation entre Toul et Nancy. Ce n'est pas la faute des directions interdépartementales et de la DGITM, qui font très bien leur travail et ont su garder un niveau de compétence. Il faut donc trouver des solutions.

Dans leur livre blanc, les régions de France proposent la régionalisation à la carte du réseau national. Cette proposition mérite d'être débattue au niveau gouvernemental.

À titre personnel, comme le professeur CROZET, j'estime que le moment est venu de créer une agence des routes de France, un établissement public qui reprendrait la gestion des routes nationales et serait le "bras armé" de la politique de l'État dans ce domaine. La DGITM remplit son rôle, mais il est plus commode de contractualiser avec une personne morale identifiée. Cela permet d'avoir des professionnels dans son conseil d'administration et de mieux connaître le secteur.

Avant la mission interministérielle, l'État n'avait pas connaissance de ce que faisaient les collectivités territoriales dans ce domaine avec un degré de précision suffisant. Nous pensons qu'un établissement public pourrait y contribuer, ce qui permettrait également des gains de productivité et une gestion plus souple des agents de production.

Cet établissement public pourrait toutefois contractualiser et déléguer fortement aux régions qui seraient candidates. Je pense donc que l'on peut trouver des solutions par ce biais, mais la position exprimée par les régions de France devra être débattue, à un niveau supérieur au nôtre.

La question la plus difficile concerne le financement, car il ne faut absolument pas compter sur une augmentation significative des budgets publics dans les cinq ans à venir. Le premier objectif gouvernemental – se conformer aux engagements pris vis-à-vis de l'Europe pour les dépenses publiques – ne permet pas de l'espérer de manière réaliste. Les départements, qui ont la charge principale, sont budgétairement très contraints. Ils utilisent une partie de la TICPE pour couvrir le RSA, mais ils resteront dans la situation actuelle si l'on ne trouve pas les moyens d'augmenter les ressources.

Néanmoins, il y a des pistes, même si cela suppose des arbitrages et un débat contradictoire qui suscitera des oppositions.

La réforme sur le stationnement public a été critiquée par quarante millions d'automobilistes, mais elle est reconnue comme positive. Nous sommes dans un débat où la critique est nécessaire et existe de toute façon. Comme l'a proposé le professeur CROZET, la vignette est une piste à explorer, bien qu'elle implique un retour en arrière de quinze ans et ne permette pas une tarification à l'usage. Les principes de tarification portés par l'Union européenne dans le cadre de la directive Eurovignette privilégient à juste titre une tarification à l'usage plutôt qu'à la possession. Faut-il pour autant renoncer à la vignette ?

On peut notamment créer cette ressource publique pour un plan quinquennal de remise à niveau des voiries, dans le cadre d'un financement temporaire.

La couverture des coûts externes du transport routier et des poids lourds se pose. Les organisations de transports routiers, comme la FNTR et l'OTRE, sont très clairement opposées à un retour de l'écotaxe, même dans un cadre régional, qui est la solution à laquelle on pourrait songer. Elles soulignent que la route rapporte en recettes fiscales et autres redevances deux fois plus qu'elle ne coûte. Elles avancent également qu'aucun transport de marchandises ne couvre ses coûts complets et que le fluvial et le ferroviaire ne couvrent même pas leurs coûts directs. Mais sur les voiries autres que les autoroutes concédées, le transport routier ne couvre pas ses coûts externes. C'est ce qui avait justifié l'écotaxe dans sa première version.

D'autre part, il faut réfléchir aux exemples étrangers, tels que la Belgique, l'Allemagne et le Pays Basque espagnol. On voit des reports de poids lourds sur certaines voiries qui en souffrent, notamment en Alsace du fait de l'écotaxe introduite en Allemagne. Nous pourrions mettre en place une tarification de certains axes, y compris certaines routes départementales, à condition de respecter les critères objectifs imposés par l'Union européenne.

Nous essayons de proposer une palette d'outils, qui permettra aux décideurs politiques d'agir. Nous proposons également que toutes les collectivités gestionnaires de voirie aient la possibilité de percevoir un péage sur un itinéraire sans recourir à la concession, après une concertation publique au cas par cas.

Nous savons que des aménagements, notamment ceux qui sont nécessaires à l'intermodalité, ne se font pas par manque de moyens. Certains investissements routiers seraient par ailleurs parfaitement justifiés et écologiquement responsables. Il s'agit d'aménagements sur place et non de création de sections nouvelles. Dans ce cas, il faut autoriser et donner une plus grande souplesse : les départements doivent pouvoir eux aussi utiliser le péage.

Il faut également faciliter le péage urbain, qui a été voté il y a dix ans dans le cadre de la loi sur le Grenelle II, mais qui est complètement bridé car il ne permet que des expérimentations de trois ans. Il faut en effet un dispositif de perception des péages et de contrôle minimal qui ne peut s'amortir en trois ans. Il faut donc faire quelque chose de plus réaliste.

Réfléchissons aussi à ce que font des pays libéraux, comme l'Angleterre et les États-Unis, qui captent une petite partie de la rente foncière lors de la création d'une infrastructure, notamment pour les transports guidés. Nous avons commencé à le faire pour le Grand Paris, mais cela n'a pas été étendu.

Enfin, il existe des outils d'amélioration de la productivité. Je salue l'initiative de l'USIRF sur le marché global de la performance, qui n'est pas une catégorie de marché public, mais qui applique le marché public avec des règles spéciales pour que les entreprises s'engagent à des gains de productivité sur une durée de sept ou huit ans.

L'État continue à s'investir dans la politique routière dans le cadre de l'Observatoire national de la route, ce qui est une bonne chose. Il faut qu'il continue à avoir une certaine maîtrise sur le réseau national, sinon la politique routière de l'État disparaîtra. Dans le cas contraire, par la force des choses, l'administration ou l'AFITF ne serviraient qu'à transmettre des crédits, mais elles n'auraient plus vraiment d'influence. Or, c'est un domaine dans lequel les entreprises françaises de premier plan sont particulièrement innovatrices, par exemple sur les routes électriques créant de la chaleur. De plus, il faut non seulement régénérer mais moderniser, en apportant les équipements nécessaires à l'intermodalité et aux nouvelles mobilités pour créer la route de 5ème génération.

Je terminerai par la problématique clivante que le groupe de travail présentera aux pouvoirs publics. Elle est liée aux deux propositions, non pas antagonistes mais très différentes, de l'ASFA sur les autoroutes concédées et de l'Union des Ingénieurs des Ponts, des Eaux et Forêts, présentée par M. DALLARD.

L'ASFA propose, dans une optique nouvelle par rapport au précédent quinquennat, avec un adossement très limité en temps ou en argent, un financement dans les années qui viennent des aménagements dans le périurbain nécessaires à l'intermodalité, comme l'agrégation d'une voie de bus, la création d'une aire pour le covoiturage ou un élargissement pour mettre fin à une congestion particulière. Il faut étudier cela davantage et prendre une décision politique qui n'est pas de notre niveau. Cela se ferait de manière limitée, mais cela permettrait des aménagements intervenant assez rapidement.

L'autre idée, déjà développée par des ingénieurs des Ponts, est de tirer parti de la fin des concessions au-delà de 2030. Cela consisterait à anticiper le financement de projet en comptant sur la recette des péages, si ceux-ci étaient maintenus après la concession. A la fin de la concession, les ouvrages seront amortis ; maintenir les péages à leur niveau actuel nécessiterait une justification solide. Cela peut jouer pour des investissements à long terme : l'enterrement de la gare de la Part Dieu ou de celle de Marseille-Saint-Charles par exemple sont des investissements colossaux qui ne déboucheront vraisemblablement pas avant 2030.

J'émettrai toutefois des réserves si cela implique que l'AFITF s'endette tout de suite. Notre économie souffre de surendettement public et il ne faut emprunter que dans des conditions vertueuses et faire de la "bonne dette". Avec un endettement de l'AFITF, des ressources arriveraient au mieux dans quinze ans.

Toutes ces propositions sont personnelles, même si elles sont éclairées par les travaux de ces dernières semaines.

Thierry Fouquet : Merci d'avoir partagé avec nous l'intimité de votre groupe de travail et de ces débats. (Applaudissements).

DEUXIEME TABLE RONDE

Infrastructures routières : relever les défis posés par cette révolution, avec qui et comment ?

Cette seconde table ronde réunit des acteurs de terrain, qui doivent faire et qui font déjà, pour intégrer tous les enjeux que nous avons décrits. J'accueille Jean COLDEFY, Charles-Eric LEMAIGNEN, Philippe PICHERY, Christine BOUCHET et David VALENCE.

Jean COLDEFY, vous représentez l'ATEC ITS France, vous êtes à la fois consultant et en charge des mobilités numériques à Transdev et vous étiez aussi directeur adjoint à la mobilité urbaine à la Métropole de Lyon. Vous avez porté des projets comme Optimod, sur la gestion multimodale des trafics, la billettique, le covoiturage, l'auto-partage, la tarification de la mobilité, le véhicule électrique. Vous avez donc vécu et vivez toujours de très près ces problématiques concrètes de mobilité quotidienne. Au cours de ces premiers échanges quelque chose vous a-t-il particulièrement frappé, que vous avez envie de partager ?



Jean COLDEFY, ATEC ITS France

Je constate que certains propos exprimés ce matin étaient jugés iconoclastes, voire tabous il y a deux ou trois ans. Par ailleurs, nous convergeons en ce qui concerne le diagnostic. Comme l'ont dit Bertil de FOS et André BROTO, la priorité c'est le périurbain, la liaison périphéries centres.

En centres urbains, des alternatives à la voiture sont déployées et cela fonctionne. Nous ne sommes donc pas dans l'incantatoire par rapport aux usagers. On sait ce qu'il faut faire, il faut juste le faire et certaines agglomérations le font plutôt bien.

À Lyon, on a ainsi fait baisser de dix points la part modale de la voiture en intra périphérique en moins de 10 ans : un quart des déplacements se fait en transports en commun, un quart en voiture et le reste en modes doux. C'est un bon équilibre. Au-delà du périphérique par contre la situation a peu évolué, et la voiture pèse toujours près de 60% des déplacements.

À Paris, la part modale de la voiture est de 13 %, mais personne ne peut s'offrir un réseau de métro équivalent. La presse aborde la mobilité via le prisme de Paris, mais les vrais sujets sont ailleurs : c'est sur la périphérie qu'il faut mettre l'accent.

Aujourd'hui, en périphérie les gens n'ont pas ou peu d'alternatives, ils ne sont pas addicts à la voiture : c'est un faux débat. Pour des liaisons de trente ou quarante kilomètres à partir de Lyon, on paie 3,50 euros de péage, car presque toutes nos pénétrantes sont à péage. Cela fait 7 euros par jour, 140 par mois et 1 400 euros par an, mais les gens prennent leur voiture car il n'y a pas d'alternative. Notre offre TER est malheureusement trop faible, malgré des travaux entre la région et la métropole qui ont permis d'augmenter l'offre, la cadence, mais nous sommes à 45 000 voyages par jour sur Lyon et 145 000 en Rhône-Alpes, c'est-à-dire environ 75 000 voyageurs /j sur tout Rhône Alpes ! Voilà le vrai sujet.

Notre système de TER, cars et trains est à la fois extrêmement coûteux en fonds publics (3 milliards par an) et il transporte trop peu de personnes. Comme nous voulons tout couvrir, nous mettons des TER ou des cars là où il n'y a personne. Certaines liaisons coûtent plus de 10 000 euros par voyageur et par an. Cela coûterait parfois moins cher d'offrir une voiture aux usagers...

De plus, le système ferroviaire français coûte entre 30 et 40 % plus cher qu'en Allemagne. La bonne nouvelle c'est que nous avons des marges de manœuvre, mais il faut s'attaquer aux vrais problèmes.

Par ailleurs, j'aimerais revenir sur le fait que la priorité, c'est en zone dense la rareté de l'espace public. On sous-investit les systèmes de gestion de trafic, qui sont des systèmes d'optimisation de l'espace public. Ce sont des systèmes techniques, gérés par des ingénieurs, à l'IDRRIM et ailleurs. Cela n'intéresse pas trop les politiques. Or, quand un système de gestion de trafic tombe en panne, les bouchons sont multipliés par deux. A contrario, on peut avoir des gains de 10 à 20% d'usage de la voirie, grâce au numérique, c'est considérable.

À l'ATEC ITS France, nous promouvons ces outils d'optimisation dans le temps et dans l'espace de l'usage de la voirie, qui donnent également la priorité aux transports en commun aux feux. 1 km/h de plus sur une ligne classique de transports en commun représente 150 000 euros/an de frais de fonctionnement en plus pour la collectivité et un bus économisé soit 250 à 300 000 euros !

Le problème n'est donc pas que la voiture soit propre ou pas – on aurait beaucoup à dire sur le bilan carbone du véhicule électrique – mais l'espace : que la voiture soit autonome, électrique ou thermique, elle prendra toujours 10 m² au sol.

Nous convergions à la fois sur le diagnostic et la solution par rapport à ce qui a été évoqué dans la séquence de ce matin. Je ne vois pas d'autre solution, aujourd'hui, qu'une tarification à l'usage sur la voiture. J'ai beaucoup travaillé sur ces questions à Lyon, ainsi qu'avec nos groupes de travail d'experts à l'ATEC ITS France. Le coût d'usage de la voiture a été divisé par 4,5 en cinquante ans en France et, avec les hybrides rechargeables, il sera encore divisé par deux d'ici 2 à 3 ans. Pour faire face à cela, on a voulu rendre compétitifs les transports en commun pour l'utilisateur : plutôt que mettre la contrainte sur la voiture, on a fait baisser le coût d'usage des transports en commun. Le ratio recettes/dépenses d'exploitation est donc passé de 70 % de couverture par l'utilisateur en 1975, à 25 % actuellement, financé par l'impôt sur les ménages et surtout les entreprises, avec le Versement Transport (VT).

On arrive au bout de cette logique : les impôts ne peuvent plus augmenter et la compétitivité des entreprises françaises est trop faible pour augmenter le VT, mais on continue d'appliquer les vieilles logiques passées, comme on le voit par exemple dans le groupe des Assises sur le covoiturage : on ne peut plus faire financer la mobilité individuelle par l'Etat via des avantages fiscaux. La vraie solution qui paraît inéluctable c'est de faire remonter le coût d'usage de la voiture. Si nous ne le faisons pas, alors peu de choses bougeront sur les mobilités : l'usage de la voiture augmentera, les mobilités numériques n'arriveront pas à résoudre le problème, et nos villes seront de plus en plus congestionnées, polluées, et de moins en moins accessibles.

Sur les autoroutes concédées en pénétrantes, il y a deux fois plus de covoiturage – 18 à 20 % contre 8 % ailleurs – car il y a une contrainte supplémentaire : le coût d'usage. On le voit c'est cela qui déclenche déjà aujourd'hui la pratique du covoiturage.

Dans une agglomération comme Lyon, tarifier l'usage de la voiture, mettre un péage urbain pour dire les choses, peut rapporter entre 200 et 300 millions d'euros par an, sur un périmètre très large et un tarif faible.

Il ne faut pas faire comme à Londres (périmètre restreint, tarif très élevé), mais plutôt s'inspirer des villes du Nord, où le péage est de 1 à 2 euros par jour, ce qui reste supportable. On dégage 200 à 300 millions d'euros par an, mais on ne peut pas faire une telle ponction fiscale sur un territoire sans réajuster les curseurs, par exemple baisser le versement transport, qui est une taxe très importante sur le coût du travail. On peut le faire temporairement pour construire une infrastructure majeure, comme l'ont fait les villes de Norvège.

En Suisse, on reste à fiscalité constante pour faire des péages urbains. C'est un système vertueux car il ne faut pas oublier que plus le système public a de la ressource, plus il augmente la dépense. Cela fonctionne ainsi.

On ne baissera pas la dépense par la pure volonté : ce n'est jamais arrivé dans le système public. Pour inverser le système, il faut réduire la ressource des collectivités, c'est exactement ce qui a été fait en France récemment et qui a conduit pour la 1ère fois à une baisse des dépenses des collectivités.

Thierry Fouquet : Quel regard portez-vous sur la gouvernance "à la française" non seulement pour le réseau existant mais face aux enjeux qui se présentent à lui ? Avez-vous des préconisations à partager avec nous ?

Jean Coldefy : Nous avons tendance à toujours tout ramener à des problèmes de gouvernance. Ce que je viens d'évoquer sur les péages urbains ne relève absolument pas de la gouvernance. On connaît les solutions pour faire du report modal, en intrapériphérique, il faut un certain courage politique.

Des débats ont eu lieu, dans le cadre de nos travaux, sur le leadership des régions et des métropoles. Les métropoles estiment que, si elles viennent d'échapper aux tutelles de l'État, ce n'est pas pour se retrouver sous les tutelles des régions. Les Régions revendiquent un leadership en invoquant la loi NOTRE. Je pense que ce sont de mauvais et faux débats : les métropoles et les régions peuvent très bien se mettre d'accord pour trouver des ressources financières communes, afin d'augmenter des offres en capacité pour relier les périphéries aux centres.

Je pense cependant qu'il y a trop d'acteurs sur le territoire des agglomérations et sur la route pour avoir une gestion intégrée des trafics. Dans le cadre des travaux de l'ATEC ITS France, il a été proposé un transfert intégral de la gestion des routes départementales et nationales aux communautés d'agglomérations et métropoles sur leurs territoires. Cela ne fait pas plaisir à tout le monde, mais il faut aussi moins d'acteurs pour plus de facilités en ce qui concerne la gestion de la route : cela me paraît relever du simple bon sens.

Thierry Fouquet : Quand nous avons préparé cet entretien, vous avez souligné que l'approche de la route a été pendant longtemps pilotée, mais que, depuis quelques années, en particulier autour de ces Assises, quelque chose se passe en termes d'intelligence collective, certains sortent de leur posture pour avancer, car il n'y a pas d'autre solution. Les problèmes sont tellement imbriqués dans les niveaux de gouvernance et dans les expertises qu'il va falloir continuer à travailler ensemble.

Jean Coldefy : En effet, c'est la première fois que je vois un mouvement comme ces Assises en trente ans. Je vois toutefois quelques écueils.

Le premier est de croire que la technologie et les nouvelles mobilités vont tout résoudre, ce qui nous éviterait de faire de vrais efforts. Je les ai déployées et expérimentées, je pense qu'il y a des pistes à creuser, mais il faut savoir raison garder. Si vous ne mettez pas de contraintes sur l'usage de la voiture dans le temps, dans l'espace et sur le financement de la mobilité, des solutions comme le covoiturage ne décolleront jamais.

Le deuxième écueil, très français, est de croire qu'il faut créer une structure dès qu'un problème apparaît. Nous souffrons d'une sur-administration. Je suis aussi un élu local et je vous assure que l'élection des représentants dans les syndicats mixtes lors de l'installation d'une communauté de communes prend beaucoup de temps. Il y a aussi énormément de contraintes de recrutement et de gestion des RH dans le public. Nous devrions développer des structures beaucoup plus agiles de droit privé, pilotées par le public, pour développer des mobilités numériques.

L'Autriche le fait extrêmement bien, au niveau national et au niveau local : le système de mobilité à Vienne est redoutable, sans doute l'un des meilleurs en Europe en termes de réactivité, de simplicité et d'avancée technologique. Il faut donc avoir des solutions plus simples, en regroupant le plus possible sur des territoires autour de l'AOM et, dans la gestion directe, trouver des formes innovantes sans réinventer des syndicats mixtes.

Le troisième écueil est de raisonner uniquement en termes d'infrastructures. On se dit désormais qu'il ne faut plus financer les grands projets interurbains pour se focaliser sur les mobilités du quotidien, ce qui est une très bonne chose. Gagner trente minutes entre Paris et Rennes avec une ligne LGV ne sert à rien si on perd une heure à l'arrivée à cause du système de billettique à Paris. Où sont les priorités ? Le problème sera le même avec la LGV Bordeaux-Toulouse. Il y a aujourd'hui un certain recul sur ces projets pharaoniques et dont l'utilité sociétale n'est pas totalement avérée.

Enfin, il faut sortir des postures de lobbying. Notre argent public n'est pas extensible à l'infini. La soutenabilité est le point clé et le rôle du politique c'est de faire des choix. Nous pourrions transcender les clivages politiques sur des questions comme les péages urbains pour trouver des solutions concrètes du quotidien et les financer. Le rôle du politique est de s'adresser à l'intérêt général, pas à son territoire, à sa circonscription ou à ses problématiques trop spécifiques. Il faut retrouver l'honneur de la politique dans les Assises et les décisions qui seront prises seront forcément courageuses, car elles ne feront pas plaisir à tout le monde.

Thierry Fouquet : Merci beaucoup d'avoir lancé avec tant de sincérité et avec les mots choisis cette table ronde. Charles-Éric LEMAIGNEN, vous êtes premier vice-président de l'AdCF, où vous avez beaucoup travaillé sur ces questions. Pouvez-vous partager avec nous les convictions qui ont émergé par rapport à ces problématiques ?



Charles-Eric LEMAIGNEN, 1er vice-président de l'AdCF

L'AdCF est l'association de toutes les intercommunalités, de la métropole à la petite communauté de communes rurales. Elle a un partenariat de longue date avec le "système route" dans son ensemble, qu'il s'agisse de l'Observatoire national de la route ou du transfert des compétences sur la gouvernance.

Nous avons, depuis 2012, un observatoire de la commande publique, qui mène des études au niveau de la commande et non des comptes administratifs, pour être plus près de la réalité. Nous avons également un panel beaucoup plus large, car nous regardons les dépenses directes des collectivités, mais aussi celles qui sont déléguées à des opérateurs, en DSP ou autres.

Entre 2012 et 2016, la commande publique a baissé de 25 %, avec une petite remontée au premier semestre 2016, une rechute au deuxième semestre et une augmentation de 2,5 % au premier semestre 2017. On observe donc une timide reprise, qui concerne cependant, pour les travaux publics par exemple, les DSP et les services, alors que les travaux publics directs sont stables ou en baisse.

Depuis 2014, nous avons évoqué la nécessité d'organiser des Assises nationales de l'investissement, afin que tous les acteurs partagent leurs priorités au niveau national et régional. De plus, il faut mutualiser l'ingénierie en donnant des guides aux collectivités sur les coûts standards et les coûts de fonctionnement induits par les équipements qu'elles réalisent. L'Observatoire national de la route est parfaitement dans cette logique. La courbe que nous a présentée David ZAMBON est passionnante : il est fondamental, lors de la programmation des investissements, de savoir combien nous coûtera l'investissement initial, les coûts d'entretien et les coûts de restructuration. Nous avons besoin d'un observatoire, d'une ingénierie pour nous guider dans le choix de nos priorités.

Comment relancer les investissements ? Je vois quatre points.

Le premier est une stabilité législative. Depuis cinq ans, la donne n'arrête pas de changer, surtout pour les intercommunalités. En 2015, il y avait 2 100 communautés de communes ou d'agglomérations, il y en a aujourd'hui 1 266, du fait de réorganisations et de transfert de compétences incessants. Nous avons été élus pour accomplir un projet de territoires et un projet prévisionnel d'investissements : il faut qu'on nous laisse le faire et que l'on arrête de contraindre nos services à des réorganisations continues. Au 1er avril 2017, Orléans est devenue une métropole et a donc pris la compétence routière, jusqu'alors partagée entre les communes et l'intercommunalité. Lorsque l'on change les compétences, il faut penser à la gouvernance. Comment assure-t-on que le maire pourra réparer un trou dans le trottoir sans attendre six mois ?

Deuxièmement, quelle organisation territoriale choisir ? Devons-nous faire un pôle unique ou le territorialiser dans les différentes communes du territoire ? Fait-on un lieu unique avec les centres techniques municipaux et les équipements ou doit-on territorialiser mais jusqu'où et à quel niveau ?

Enfin, je parlerai des finances. La règle n'est pas simple. On transfère l'équivalent de ce que la commune avait financé pour la route. Prenons deux communes, l'une dépense depuis dix ans une somme significative pour ses routes et nous transfère des routes en parfait état, tandis que l'autre a anticipé le transfert, n'a rien investi depuis cinq ou six ans et nous transfère des routes en mauvais état. Est-il normal de les traiter de la même façon ? Si on applique la règle brute, en fonction de ce qui a été dépensé lors des trois derniers comptes administratifs, c'est une double peine.

C'est compliqué mais cela se fera inéluctablement : quand on aura transféré l'eau et l'assainissement, la route suivra. Il y a eu un énorme débat sur les PLU intercommunaux (Plan local d'urbanisme). Or, sur le terrain, en dehors de quelques problèmes politiques locaux que l'on peut très bien comprendre, tout se passe très bien.

Le deuxième élément est la visibilité financière. En 2016, le rapport de la cour des Comptes montre que l'épargne des collectivités a légèrement progressé, avec des baisses significatives de dotations. Ne crions pas au loup, mais faisons attention : on ne peut pas durablement continuer à avoir des transferts de charge de l'État, des recettes bloquées voire en diminution et une demande sociale extrêmement forte. Nos organisations peuvent encore progresser, mais, si l'on continue à diminuer les recettes de nos collectivités, l'investissement en souffrira.

L'Allemagne est passée de 47 à 29 milliards d'investissements entre 1995 et 2004, ce qui est dû en particulier aux communes allemandes qui ont baissé leurs investissements de 30 à 16 milliards. La DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund – Confédération allemande des syndicats) a mené une étude montrant qu'en 2014, 20 % des autoroutes, 41 % des routes et 46 % des ponts sont dans un état critique.

La qualité de nos infrastructures est l'un des rares éléments d'attractivité du site France : on n'a pas le droit de les laisser se dégrader. Il nous faut donc une visibilité financière, et j'aimerais notamment que l'on sanctuarise le versement transport et qu'il ne soit pas utilisé à financer autre chose. Sans versement transport, il n'y a plus de transports publics en France.

Le troisième point concerne les plans pluriannuels d'investissement, qui consolident ce que font les communes et les intercommunalités.

Comment prendre en compte la révolution de la mobilité ? On parle de mobilité et pas d'outils de transports. Il y a dix ans, le vélo ne faisait pas partie de la politique de transports publics. Aujourd'hui, tout le monde l'intègre. Par ailleurs, si le périurbain est important, le problème d'espace ne se pose pas dans le périurbain mais dans le centre de nos villes. La tarification à l'usage dans le périurbain est beaucoup plus délicate que dans l'urbain dense.

Les régions n'ont pas encore intégré la révolution que constitue la prise de compétence du transport scolaire. On parle aujourd'hui de schéma régional d'intermodalité : comment connecter les TER avec des transports grand urbain ? Toutes les régions, le Grand Est comme les autres, ont une politique de contractualisation territoriale. Elles devront intégrer cette nouvelle compétence de transport scolaire dans les politiques de mobilité. En région Centre-Val de Loire, deux des trente lignes de RER effectuent 60 % du trafic. La prise en compte du transport scolaire change totalement la donne.

Enfin, le dernier élément est la révolution digitale. Le véhicule autonome et l'électrique sont importants mais ils resteront secondaires et ne vont pas bouleverser la donne. C'est la révolution digitale qui constitue un bouleversement. Pour reprendre les propos de Robin CHASE, créatrice de Zipcar : premièrement, si vous n'accompagnez pas et ne réglez pas la révolution digitale, elle s'imposera à vous quoiqu'il arrive ; deuxièmement, l'économie du partage n'a rien de moral, mais accélère tout simplement le cycle de vie du produit ; troisièmement, celui qui crée la plateforme fixe la règle du jeu. C'est à nous d'intervenir et d'utiliser la réglementation et l'accompagnement pour faire en sorte que le périurbain emprunte des modes plus innovants qui mixent le transport à la demande avec l'utilisation du digital, en particulier le covoiturage.

Thierry Fouquet : Cela ne va-t-il pas obliger les politiques de territoire à travailler différemment ensemble ? Si l'on veut mettre au point une vraie politique de transport liée à un territoire, un bassin de vie, il faut en finir avec l'opposition campagne ville. Nous devons travailler ensemble sur le problème de la mobilité.

Charles Eric Lemaigen : J'étais partisan du partage de la compétence transports entre les régions et les intercommunalités, qui me semble plus sain et plus logique. La région fait les grands schémas, s'occupe de l'ensemble des transports (TER, routiers, interurbains ou scolaires) et les intercommunalités s'occupent du transport urbain.

La difficulté majeure est le périurbain, où l'équation financière et la réponse technique ne correspondent pas aujourd'hui aux besoins de la population. Dans les centre ville, il y a du monde dans les bus, beaucoup moins dans les zones périphériques moins denses. Le ratio recettes/dépenses d'exploitation en matière de transports publics perd 1 % chaque année.

L'élargissement des territoires de l'intercommunalité a élargi aussi les périmètres de transports urbains. Reims est passée d'une communauté très dense de 16 communes avec 220 000 habitants à une communauté qui a intégré 8 communautés de communes voisines et compte 144 communes et 280 000 habitants. Le périmètre transports urbains et le versement transport ont été étendus à leurs limites, ce qui rend l'équation financière plus difficile et nous oblige à l'innovation.

Thierry Fouquet: Christine BOUCHET, vous êtes directrice des infrastructures de transports. Mes questions vont porter sur les trois volets du rôle de l'État : l'État stratège, le maître d'ouvrage et le garant de l'ingénierie publique. Si ce colloque avait été organisé lors du Grenelle il y a dix ans, les postures auraient été différentes. Les acteurs de la route sont aujourd'hui dans une nouvelle posture.



Christine BOUCHET, Directrice de la direction des infrastructures de transport, DGITM

En effet, il y a eu une très forte évolution : il y a quelques années, la route était relativement stigmatisée, on la trouvait sale, polluante et avec de fortes externalités environnementales. Aujourd'hui, la route est le vecteur d'innovation et de nouveaux services, qui conduisent à changer la perception du grand public.

Avec les nouveaux services de mobilité, comme l'autopartage, le covoiturage, avec les opportunités ouvertes par la gestion du trafic, on peut développer de nombreuses applications et démarches.

On commence, par exemple, à développer des programmes de partage de la voirie, avec des voies réservées aux transports collectifs aujourd'hui et au covoiturage demain. On parle également de véhicules connectés, et de véhicules autonomes pour bientôt.

D'énormes progrès sont faits en matière d'évolution des motorisations, avec la perspective de baisses de pollution et d'externalité environnementale. Pour les infrastructures, avec la route de cinquième génération des innovations techniques permettent de stocker ou de fournir de l'énergie. Autant d'évolutions qui sont susceptibles de changer l'image et la perception de la route. En dix ans, c'est une évolution majeure.

Avec les Assises de la mobilité, toute une série d'acteurs a des propositions à porter et à valoriser, face à un gouvernement et des pouvoirs publics qui sont à l'écoute et prêts pour des évolutions. Ces Assises sont à la fois très ouvertes et très intéressantes : grâce aux différents groupes, séminaires et ateliers territoriaux, nous sommes en train de nous donner les moyens de faire bouger les choses et d'avancer, notamment sur cette thématique des nouvelles mobilités.

Thierry Fouquet : Ces Assises sont aussi l'occasion pour chaque acteur de se poser des questions et parfois de se remettre en question. Lors de notre entretien préparatoire, vous avez évoqué très fortement l'innovation à propos du futur rôle de l'État, comme s'il devait stimuler et favoriser encore davantage l'innovation autour des questions de mobilité et d'infrastructures routières.

Christine Bouchet : Aujourd'hui, au titre des infrastructures routières, l'État est responsable du réseau routier national. Un certain nombre d'interventions ont montré que ces lignes pourraient également bouger. Des propositions remonteront certainement des Assises sur ces sujets.

Thierry Fouquet : On peut d'ailleurs tirer la sonnette d'alarme, vous y réfléchissez.

Christine Bouchet : Le sujet est sur la table. L'État est aujourd'hui responsable de plus de 20 000 km de réseaux. 9 000 km sont gérés par les sociétés d'autoroutes au travers de contrats de concession et 12 000 km sont gérés par l'État.

Au-delà de cette responsabilité directe, l'État a un rôle plus large vis-à-vis de l'ensemble de la communauté routière, qui inclut aussi bien les entreprises qui travaillent dans le domaine que les autres gestionnaires de voiries et les maîtres d'ouvrage. La loi de décentralisation de 2004 lui a confié des missions de cohérence sur des sujets partagés entre les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires, notamment la sécurité, l'exploitation et l'information des usagers et la connaissance statistique, et aussi sur le développement et la diffusion des règles de l'art.

Cette mission de cohérence globale sur le réseau routier national s'exerce en particulier à travers l'élaboration de certains documents et doctrines techniques, ce que nous faisons notamment avec le CEREMA. L'État ne dicte pas aux collectivités leur façon de faire, il joue ce rôle dans un cadre partenarial : celui de l'IDRRIM, qui constitue le lieu de dialogue privilégié de la communauté routière. Ainsi, notre premier axe de travail porte sur des documents techniques de référence à disposition des différents intervenants sur la route.

Notre deuxième axe est le soutien à l'innovation.

L'État intervient à plusieurs niveaux : en amont, en participant à des programmes de recherches développés à travers le Programme d'Investissements d'Avenir et à des programmes européens, et en aval, avec un Comité d'innovation routes et rues, centré sur l'expérimentation de certaines techniques innovantes.

Pour illustrer la manière dont l'État se positionne en matière d'innovation, j'évoquerai le projet SCOOP, un projet de recherche et d'expérimentation sur lequel nous sommes fortement investis et qui renvoie aux nouvelles mobilités. Il s'agit de tester et de réfléchir au développement à grande échelle des systèmes de transports intelligents coopératifs et de mettre en place des systèmes de connexion à la fois entre véhicules et entre les véhicules et l'infrastructure.

Ce projet me paraît exemplaire : nous le développons au travers d'une participation croisée des entreprises privées (les constructeurs Renault et Peugeot sont parties prenantes), de différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voiries. Les expérimentations sont menées sur des autoroutes concédées, des itinéraires du réseau national non concédé, et sur des voiries urbaines et interurbaines gérées par les départements et par des métropoles. Ce projet, qui bénéficie d'un appui de la part de la Commission européenne, vise à mettre au point des spécifications à destination des industriels, pour le développement des véhicules connectés, et des gestionnaires de voirie, pour leurs équipements.

C'est une excellente illustration du rôle de l'État, à la fois pour l'impulsion et pour la mise au point d'un certain nombre de spécifications générales, qui bénéficieront à l'ensemble de la communauté routière pour le développement des nouvelles technologies. Les constructeurs automobiles prévoient en effet les véhicules connectés pour 2019, ce qui est vraiment très rapide. Voilà un exemple concret d'implication de l'État dans le soutien de l'innovation.

Thierry Fouquet : Philippe PICHERY, vous êtes représentant de l'ADF et président du Conseil départemental de l'Aube. Comment appréciez-vous l'évolution du rôle du département depuis quelques années, sur ces questions de mobilité et de gestion des infrastructures ?



Philippe PICHERY, représentant de l'ADF et président du Conseil départemental de l'Aube

Depuis ce matin, une grande partie de notre territoire, qui est un poumon pour notre pays et a de belles promesses d'avenir dans le cadre du développement notamment touristique, reste absente de ce que j'ai entendu. Je me suis demandé si je ne m'étais pas trompé de table ronde et de réunion. Je pensais être dans une réunion dont le thème était « Paris, les métropoles et le désert français ».

Thierry Fouquet : Bertil DE FOS a pourtant souligné, dans l'étude qu'il a évoquée, la nécessité de veiller à ne pas avoir une vision uniquement basée sur le Grand Paris et les métropoles.

Philippe Pichery : Aujourd'hui, la collectivité qui assure la cohérence de ce qui se passe sur le territoire est le département. Nous avons déjà parlé des problématiques des départements et je partage totalement l'idée qu'il faudra trouver une nouvelle recette affectée aux objectifs fixés. Si les départements ont fait face à leurs obligations – notre réseau routier départemental est reconnu comme étant de qualité – et si les investissements ont été moindres ces dernières années, ce n'est pas une question de choix politique. Dans un budget départemental, comme dans tout budget, il y a des dépenses obligatoires auxquelles nous devons faire face et des dépenses sur lesquelles nous exerçons nos choix politiques. Nous devons d'abord prendre en compte les dépenses obligatoires et notamment les allocations de solidarité en accroissement constant et dont le cadre d'attribution est fixé par l'Etat.

Les départements n'ont pas eu d'autre solution que de consacrer les seuls moyens restant après dépenses obligatoires pour l'entretien des routes et les investissements nouveaux. Ils l'ont fait avec une grande efficacité et il faudra probablement une ressource affectée et nouvelle si l'on veut poursuivre le développement de nos routes et leur entretien.

Il peut y avoir des éclaircies dans les finances des départements, mais, pour l'instant, les dépenses d'accompagnement des personnes âgées vont augmenter avec la courbe des âges.

Concernant les dépenses du RSA, si on arrivait au niveau du pays à améliorer un certain nombre de choses, on pourrait réorienter et dégager des moyens.

Par ailleurs, la loi a retiré aux départements la clause générale de compétence : ils n'ont désormais plus le droit d'intervenir dans l'économie et les moyens qu'y consacraient certains départements vont pouvoir être réorientés. Dans les arbitrages à venir, la route pourrait constituer une priorité conséquente.

Thierry Fouquet : Pour éviter une dilution de compétences, les départements mettent à disposition cette expertise au service des collectivités qui n'ont pas forcément l'ingénierie pour faire face aux enjeux évoqués ce matin.

Philippe Pichery : En effet, on sort d'une période très compliquée, où beaucoup de choses ont été chamboulées. Il faut désormais un peu de stabilité. Ne peut-on pas faire confiance aux acteurs qui connaissent le terrain ? La France est multiple et nos départements sont différents. Le mien comporte une communauté d'agglomération et douze communautés de communes. Il faut bien que les routes sur tout le territoire soient traitées. Comment une communauté de communes de 10 000 habitants va-t-elle gérer ces routes ?



Dans mon département comme dans un certain nombre, l'État n'existe plus : il y a 50 km de routes nationales et l'acteur routier, avec les compétences, l'expertise et la réflexion, est le département. Avant de vouloir encore changer un certain nombre de choses, analysons bien la diversité des départements. Je suis convaincu qu'il y a beaucoup à faire émerger sur l'innovation et les structures expertes, qu'il est indispensable, y compris au niveau national, de conserver et de renforcer.

Thierry Fouquet : Concernant les impacts du numérique au quotidien, nous évoquons les vélos en libre circulation, les GPS et Waze. Constatez-vous dans votre département des problèmes liés à l'utilisation de ces applications, qui permettent de trouver les meilleures routes au moindre prix, même si celles-ci ne sont pas adaptées à cette circulation ?

Philippe Pichery : Absolument, cela devient un vrai problème. Nous avons mis en évidence de façon assez précise la problématique liée au développement des systèmes de GPS. Des quantités significatives de poids lourds étrangers se retrouvent sur des routes départementales non prioritaires du réseau, ce qui pose des problèmes, non pas en termes de bouchons, mais de sécurité et de pérennité des routes qui n'ont pas été conçues pour cela.

Dans la réflexion sur ce qui pourrait remplacer l'écotaxe, il faudrait être très attentif en choisissant un dispositif qui s'applique bien à tous, sans reporter des circulations sur une partie de réseau routier qui n'est pas prévue à cet effet.

Thierry Fouquet : Nous allons terminer ce premier tour de table avec David VALENCE, maire de Saint-Dié des Vosges, vice-président Mobilité et Infrastructures de transports à la Région Grand Est et représentant de l'association des Régions de France. J'ai reçu ce matin un communiqué d'une lettre confidentielle, annonçant que les régions réclament le droit d'installer une écotaxe et qu'elles demandent aussi le transfert du réseau national non concédé et ont des revendications autour des compétences en matière de modes actifs. Les régions françaises veulent être actrices des modalités de transports, des nouvelles formes de mobilités, mais aussi des infrastructures. Est-ce que je résume bien votre position ?



David VALENCE, Vice-Président Mobilités et Infrastructures de transport à la Région Grand Est, Maire de Saint-Dié des Vosges, représentant de Régions de France.

Avant d'exprimer les positions de Régions de France et les positions institutionnelles, je ferai trois constats.

Je partage le constat du président du Conseil départemental de l'Aube, mais je le formulerai différemment. Je pense qu'il y a une nécessité d'aménagement du territoire, qui doit toujours être présente en matière de mobilité et de réflexion sur la route.

Les métropoles françaises sont très petites : Lyon ne représente même pas la moitié de Munich et si on descend d'une strate, Toulouse n'est pas Hambourg. Les métropoles doivent bien connecter leurs espaces périurbains, par la route mais aussi par les autres moyens de transport, et assurer des liaisons de très bonne qualité avec les villes moyennes qui les environnent. La réalité du territoire français est que la France est parsemée de villes moyennes.

C'est un point qu'il faut nécessairement prendre en compte. Sauf à bouleverser de manière très radicale l'organisation du territoire, il faut trouver un moyen d'assurer cette liaison et de faire profiter ces villes moyennes du dynamisme des métropoles. En effet, pour que l'ensemble du territoire profite du dynamisme des métropoles, il faut raisonner ensemble sur l'aménagement du territoire.

Le Grand Est est la plus européenne des régions de France. Elle est frontalière de quatre pays et représente la moitié des frontières terrestres françaises. Si on compare notre réalité démographique à celle de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie, de la Belgique ou de la Grande Bretagne, la particularité française est la ville moyenne.

Mon deuxième constat concerne le mur du financement. Le réseau routier français est moins financé qu'autrefois : le rapport Maurey^(*) fait égard d'une baisse de 15 % en investissement et de 17 % sur le fonctionnement. Deux tiers des routes françaises auraient besoin d'investissements rapidement. Cette question va se poser à nous à une échéance relativement proche.

Le troisième constat est plus général et porte sur l'organisation du territoire : nous sommes encore dans une république très centralisée.

Ce qui s'est passé ces dernières années en matière de décentralisation est paradoxal. On a transféré des politiques publiques en 2003-2004 aux départements ou, plus récemment, une grande partie des trains d'équilibre du territoire aux régions, comme la ligne 4 qui dessert la ville de Troyes. Ce transfert de compétences s'est souvent accompagné, dans l'exercice des politiques publiques, d'un plus fort niveau de contrainte sur le plan fiscal. Les régions n'ont la maîtrise que d'une part infime de leurs recettes et les départements guère davantage. Nous avons moins d'autonomie fiscale et le cadre législatif d'application des politiques par les collectivités est devenu encore plus contraignant.

C'est aussi une réalité dans nos intercommunalités. Je suis président d'une agglomération qui est une fusion de six communautés de communes. À Saint-Dié des Vosges, nous avons rattrapé en trois ans le retard qui avait été accumulé pendant vingt ans : nous étions dans une zone blanche intercommunale il y a trois ans et demi dans la ville dont je suis le maire. Notre niveau de contrainte est très fort et le risque est assez élevé, en particulier dans le contexte politique actuel, que nos collectivités deviennent des administrations déléguées, sous prétexte de transfert de compétences et pour des raisons qui sont en partie d'optimisation budgétaire. Ce n'est pas un schéma intéressant.

(*) « Infrastructures routières et autoroutières : un réseau en danger », rapport d'information n°458 (2016-2017) de Hervé Maurey, Sénateur, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable déposé le 8 mars 2017.

En partant de l'ensemble de ces constats, on peut se demander pourquoi faire plus et pourquoi faire autrement. Les propositions que nous faisons concernent à la fois les objectifs fixes et la manière de les financer, car nous savons que la décentralisation et l'autonomie produisent souvent des politiques plus efficaces.

Prenons l'exemple des trains express régionaux, qui ont été expérimentés en Centre-Val-de-Loire et en Alsace dès 1997. Aujourd'hui, le réseau TER est très insuffisant, malgré sa forte fréquentation. Dans ma région, il y a 165 000 voyageurs sur le réseau quotidien TER, 20 000 de plus qu'en Auvergne Rhône Alpes, mais cela reste très insuffisant.

Ce service TER est mieux géré et a des taux de satisfaction plus élevés depuis que les régions s'en occupent. Cela pourrait être vrai d'autres collectivités s'il y avait plus de réactivité et de courage politique. Dans nos régions, il faut du courage politique pour expliquer aux citoyens avec la SNCF que des lignes seront suspendues ou fermées parce que l'État a investi un milliard de moins que ce qu'il faudrait depuis trente ans.

Sur la question du routier, les propositions faites dans le Livre blanc des régions qui a été remis aujourd'hui à la Ministre par mon collègue Michel NEUGNOT, président du groupe de Régions de France en charge des transports, vont dans le sens d'un transfert à titre expérimental aux régions des routes nationales non concédées, qui représentent un peu plus d'1 % du réseau routier en France, et de l'expérimentation de l'écotaxe.

Pour ce qui est du transfert des routes nationales non concédées, les propositions formulées par Régions de France vont dans le sens d'une expérimentation, il y a peut-être des régions qui souhaiteront le faire et d'autres qui ne le souhaiteront pas.

Dans la région Grand Est, nous avons fait le transfert du transport scolaire à la région neuf mois avant les autres, dès le 1er janvier, et nous avons signé notre convention de TER avec la SNCF dès la fin de l'année dernière. Nous avons des lignes TET que l'État ne voulait pas nous transférer de façon volontariste et nous sommes la seule région qui est aujourd'hui en capacité d'ouvrir son réseau ferré à la concurrence : cela figure déjà dans notre convention, et nous aurons la possibilité de le faire techniquement dès 2019.

Il y a une possibilité de transfert pour une période donnée, et sans doute plus longue, que ce que la loi permet aujourd'hui pour les expérimentations et ce sera le cas pour l'écotaxe : un transfert total, sur une période et selon des modalités qu'il faudrait discuter, n'est pas l'option privilégiée par Régions de France. Une délégation de l'investissement et de l'entretien vers les régions nous paraît plus pertinente, en réussissant également à contractualiser ou à expérimenter sur une période plus longue que ce que permet la loi aujourd'hui, et en laissant la possibilité aux régions de tester ou non ce dispositif. La stabilité est nécessaire, mais il faut ouvrir la possibilité d'innover institutionnellement dans les territoires qui souhaitent le faire.

Sur la question de l'écotaxe, Régions de France est prudente, car nous savons que les discussions avec l'État en matière de prise de compétence s'accompagnent d'un volet financement "gravé dans le marbre" et si possible sur la même durée. Je n'aurais pas l'outrecuidance de rappeler les promesses non tenues sur le transfert de la compétence économique par exemple : on n'a conservé que la part variable et le socle de ce qui est prévu par l'État au bénéfice des régions a aujourd'hui complètement disparu.

Les collectivités ont mal vécu le débat qui s'est noué lors du quinquennat précédent sur l'écotaxe : les régions pourvoyeuses de richesses nationales nettes pendant des décennies, étaient plutôt des régions très riches il y a 30 ou 40 ans mais une partie est actuellement en grande difficulté. Pour ces régions, un délitement de la solidarité nationale était envisagé et elles n'étaient plus capables de faire financer les infrastructures nécessaires par une contribution qui aurait frappé l'ensemble du territoire.

Nous y avons répondu collectivement avec cette proposition d'écotaxe régionale à titre expérimental, qui implique que l'Etat assume vis-à-vis de la Commission Européenne de construire un dispositif qui s'applique sur une partie du territoire national seulement et au niveau de la loi organique qui règle le statut de l'expérimentation pour allonger ce statut, afin que le test de l'écotaxe régionale devienne intéressant. Dès la mise en place de ce dispositif, il faut envisager à terme une harmonisation entre régions en vue de le généraliser.



Sans cette recette, qui pourrait s'élever à 110 millions d'euros dans notre région Grand Est, certains investissements structurants risquent de ne pas voir le jour. En particulier, le projet du grand contournement ouest de Strasbourg est provisoirement suspendu parce que les compensations environnementales proposées par les sociétés qui vont réaliser l'infrastructure ne sont pas jugées suffisantes. C'est un projet capital pour Strasbourg qui doit normalement démarrer début 2018, avec une accélération et une ouverture en 2020. Qu'il s'agisse de mettre en place des bus à haut niveau de service sur des voies spécifiques ou d'aménagements urbains, le désengorgement de cette métropole est primordial.

Les solutions routières ne sont pas contradictoires avec les solutions que l'on peut mettre sur d'autres modes de transports. La part modale de la voiture à Strasbourg est aussi faible que celle de Lyon. Nous sommes donc conscients que ce projet peut être mis en difficulté s'il venait à connaître des difficultés financières et nous souhaitons des engagements fermes à ce sujet.

Le deuxième projet emblématique concerne l'A31. C'est dans la partie lorraine de la région Grand Est que le passage des poids lourds est le plus massif, avec des retombées économiques inexistantes pour le territoire. Nous travaillons sur le projet d'A31 bis : l'autoroute qui vient du Luxembourg, traverse une grande partie de notre région et le tracé passe à côté de Metz et de Nancy. Les discussions sur les tracés peuvent s'allonger lorsque les discussions sur le financement sont compliquées.

Or, pour aller au bout de l'investissement pour ce projet, il faudra une recette qui n'est pas sur la table actuellement. Il paraît logique et évident de financer une infrastructure nouvelle, complémentaire de celle qui existe, par une forme de paiement par ceux qui l'emprunteront. C'est d'ailleurs un modèle qui ne concerne pas seulement les nouvelles infrastructures et ce n'est pas une proposition institutionnelle : il s'agit simplement de trouver des solutions opérationnelles à des besoins de mobilité cruciaux et à des besoins de financement, que l'externalisation de la dette sous forme d'agence ne permettra pas de résoudre à elle seule.

Thierry Fouquet : Vous avez pris soin de détailler deux de vos propositions majeures, mais on sent une ambition beaucoup plus vaste : les régions veulent s'affirmer comme des acteurs des enjeux de mobilité. Vous souhaitez vous positionner comme territoires de référence.

David Valence : Effectivement, ces deux propositions sont susceptibles de faire le plus écho dans la salle, parce que les intercommunalités sont l'échelle de proximité et de réactivité la plus pertinente sur la mobilité durable. Nous souhaitons que les régions s'affirment pleinement en lien avec les intercommunalités, parce qu'elles gèrent, directement ou indirectement, une grande partie de l'offre de transport, et qu'elles assument cette compétence avec responsabilité.

Le transport représente à la fois de la liberté pour les citoyens, une capacité d'épanouissement, du développement économique, la mobilité, et l'aménagement du territoire : la région nous apparaît comme la maille intéressante pour penser ces évolutions dans l'avenir.

Thierry Fouquet : Je passe la parole autour de la table pour recueillir vos réactions éventuelles, puis nous aurons un temps de questions/réponses et de réactions.

Jean COLDEFY

Nous attendons beaucoup du numérique dans ces Assises, car il permet justement de combiner et de rendre disponible et facilement accessible un ensemble d'offres de mobilités extrêmement varié. Il ne faut pas oublier que le numérique s'adresse d'abord à l'individu. Le rôle du politique est de regarder la ressource rare qu'est l'espace pour ne pas envoyer le trafic n'importe où, dans les villes, les petites agglomérations etc.

Des sociétés comme Waze ne le feront jamais. Elles gèrent une couverture mondiale avec des calculateurs mondiaux et ne vont pas s'intéresser à ce qui se passe à Bar-sur-Aube. Je suis d'ailleurs frappé que ces outils prospèrent, car nous sommes très faibles en information routière en France. Trois agglomérations en France font suffisamment d'information routière : Lyon, Paris et Strasbourg. Or, on ne peut pas reprocher aux personnes de trouver des solutions à leurs problèmes quotidiens. C'est notre faiblesse qui fait aussi la force de solutions comme Waze ou Google.

Au-delà du numérique, nous avons besoin de financement d'infrastructures. La métropole de Lyon est un territoire riche, mais elle n'est pas capable de financer un contournement routier, qui est indispensable pour éloigner le trafic de transit, ni un transport en commun en site propre sur sa partie ouest.

Je crois que la tarification de la voiture pour dégager des ressources sera inévitable sauf à organiser une thrombose de nos agglomérations, car le péage sera temporel et accompagné de perte de temps et de pollution, ce qui nuira au développement économique.

Nous devons accompagner le développement des agglomérations qui portent l'essentiel de l'activité économique aujourd'hui.

Le point fondamental est qu'en face du péage urbain il faut flécher ce que financera cette nouvelle ressource : un contournement routier, un TCSP, des couloirs bus, un service MaaS, des pistes cyclables ? C'est un deal à passer entre les décideurs et les citoyens : on prend une mesure difficile mais pour assurer le bon fonctionnement de nos agglomérations, moins polluées, plus fluides, plus agréables. C'est exactement ce qu'a fait Goteborg avec le West Swedish Agreement : allez voir sur internet c'est assez remarquable.

Charles-Eric LEMAIGNEN

Premièrement, l'innovation et l'expérimentation sont, à mon sens, les seuls moyens de surmonter les limites de la contrainte financière. Il ne faut pas rêver : il n'y aura pas de fiscalité nouvelle car nous avons atteint un seuil.

Deuxièmement, je ne suis pas favorable au "jardin à la française", en termes d'organisation : c'est très joli sur le papier, mais cela ne marche pas sur le terrain. Il faut être plus pragmatique.

Troisième élément, il faut faire confiance aux territoires. Nous sommes capables de travailler ensemble, entre les régions et les intercommunalités, entre les régions et départements ou entre les intercommunalités et départements. Faisons confiance aux territoires et arrêtons de tout réglementer de l'intérieur du boulevard périphérique.

Enfin, cela ne peut marcher que si nous sommes capables de co-construction. Par exemple, sur le versement transport, associer la gouvernance et les entreprises me paraît évident. Le versement transport est payé par les entreprises publiques et privées (sachant que le public représente le 1/3 du VT). Il est aberrant que les entreprises ne soient pas partout mieux associées. Il est totalement aberrant que ce ne soit pas fait partout. Il faut donc bien une co-construction de nos politiques de transports, qu'il s'agisse de transports publics ou de la route, qui associe en même temps tous les acteurs publics et privés.

Christine BOUCHET

Pour relever le défi lié au développement des nouvelles mobilités et notamment adapter nos infrastructures routières, le point clé est celui du financement. Il transcende largement les questions de gouvernance, sur lesquelles je ne me prononcerai pas ici.

Nous serons capables d'investir sur les équipements nécessaires pour accompagner ces nouvelles mobilités, le développement des nouveaux services, si nous résolvons au préalable les questions de base. Nous devons être capables de dégager les moyens pour maintenir à niveau les réseaux routiers, notamment le réseau routier national. Il ne servira à rien d'essayer de développer de nouvelles technologies si nous ne sommes pas capables d'entretenir nos ouvrages d'art, si nous sommes obligés d'imposer des restrictions de circulation et si nous ne savons pas boucher les nids-de-poule sur nos routes.

La question du financement est donc clé. À travers la mobilisation des Assises et les réflexions des groupes thématiques, notamment celui de M. de SAINT-PULGENT, et des travaux que conduit la commission présidée par Philippe DURON, nous sortirons des Assises avec des solutions concrètes, vis-à-vis des collectivités mais aussi pour l'État, ce qui me semble constituer un préalable indispensable pour avancer sur ces innovations extrêmement riches.

David VALENCE

Dans le sens de ce que disait Charles-Éric LEMAIGNEN, les collectivités savent effectivement travailler ensemble. À l'Atelier territorial des Assises de la mobilité qui a eu lieu à Strasbourg lundi, la région Grand Est a pu remettre un document, travaillé avec l'Eurométropole de Strasbourg, qui n'est pas de la même sensibilité politique. Cela n'a pas empêché de travailler d'abord avec eux et d'avoir un document commun. Strasbourg est la métropole qui a la taille européenne dans notre grande région. Même si nous avons un réseau de villes moyennes comme Reims, Metz, Nancy et Mulhouse, nous avons travaillé d'abord avec l'Eurométropole, car c'était la priorité.

Le profil des élus et leur manière de travailler ont bien changé depuis 30 ou 40 ans, et les "guerres de clochers" en fonction des identités politiques se font moins. Nous travaillons bien ensemble. C'est aussi le cas en Nouvelle Aquitaine entre la région et la métropole de Bordeaux.

Philippe PICHERY

Je conclurai brièvement sur le même thème. On pourra toujours nous dire qu'on peut faire mieux, mais laissons-nous la possibilité de prendre des initiatives au niveau local, dès lors que la condition et le cadre financier auront pu être traités.

Thierry Fouquet : Je vous remercie. Y a-t-il des commentaires, réactions ou questions dans la salle ?

Raymond LANG

Je représente France Nature Environnement, un mouvement de 3 500 associations qui rassemble environ 850 000 personnes. Je partage ce qui a été dit mais j'aimerais faire une réflexion sur l'écotaxe : ce n'est pas une taxe et c'est une grave erreur de l'avoir appelée ainsi, car cela réveille des sentiments hostiles, c'est une redevance d'infrastructure qu'il faut que l'on paye. Nous serons bientôt le seul pays européen qui n'en appliquera pas pour l'usage de sa voirie. Les étrangers traversent donc notre pays sans payer.

Je voudrais également revenir sur une contre-vérité selon laquelle la route paie l'infrastructure par ses versements. Au sein du monde routier, ce n'est pas le transport de marchandises qui paie la route, ce sont les citoyens lambda, notamment par les taxes qu'ils paient sur les carburants et pour lesquelles ils n'ont pas de niche, alors que, dans le monde routier et dans le monde professionnel, il y a pas mal de niches fiscales.

Il s'agit de retrouver une véritable redevance d'infrastructure qui fasse payer l'usure : les poids lourds usent beaucoup plus la route que les véhicules individuels. Dans le péage du réseau concédé, le rapport entre ce que paye un poids lourd et un véhicule individuel est de 1 à 3. Cela n'a rien à voir avec l'usure et le dimensionnement de l'infrastructure.

Il faut donc revoir complètement le financement de nos infrastructures routières. Du côté ferroviaire, les redevances sont désormais établies dans le cadre de l'adaptation des directives. Il suffit d'appliquer correctement les directives européennes pour avoir un système beaucoup plus accepté et acceptable.



Charles-Eric LEMAIGNEN

Ce que vous dites sur le vocabulaire est politiquement juste, mais si l'écotaxe est créée, ce sera bien une taxe sur le plan fiscal. Il est vrai que la sémantique fiscale crée un peu d'incompréhension sur le sens politique de la mesure. Je partage votre idée de parler de redevance des infrastructures routières.

Raymond LANG

Ce n'est pas une taxe, c'est un revenu que l'Etat perçoit et qui n'est pas affectable, alors que la redevance d'usage est complètement affectable et sera reversée à celui qui a en gestion l'infrastructure concernée.

Charles-Eric LEMAIGNEN

Ce que vous dites est tout à fait juste. Quand on parle de péage urbain aujourd'hui, en France, on entend effectivement taxe et punition. Je crois qu'il faut aussi changer la nature, l'objectif des péages urbains. Ils ne sont possibles aujourd'hui que pour des raisons de pollution environnementale : cela doit changer.

Regardez ce qu'ont fait des villes de taille moyenne comme Göteborg et Stockholm avec le West Swedish Agreement. On met un péage urbain à Göteborg et on explique ce que l'on va faire avec cet argent : des pistes cyclables, un TCSP, un pont et un tunnel routier... Ils ont passé un accord avec la population, en mettant un peu plus de contraintes et prélevant de l'argent en fonction de l'usage. En général, on utilise mieux ce que l'on paie.

La difficulté du débat sur le péage urbain en France est que l'on ne retient que le mot péage sans voir ce qu'on va faire avec : on imagine que cela va passer dans le "puits sans fond" du budget de l'État, que cela va financer tout et n'importe quoi... Il faut absolument l'affecter à l'AOM avec un programme précis de travaux. C'est une question d'accessibilité sociale qui est importante. De plus, nous avons en France un problème culturel avec la tarification, pour des questions d'égalité et d'équité sociales, malgré les dispositifs de compensation qui sont en place pour les populations en situation de fragilité.

Parallèlement, interdire les voitures polluantes ne pose de problème à personne, alors que ce sont les voitures les plus anciennes et que cela concerne les catégories les plus populaires. En Île de France, 350 000 véhicules sont concernés. Cela ne pose pas de problème d'interdire à des gens de circuler du jour au lendemain et de leur faire acheter une voiture à 15 000 ou 20 000 euros, mais payer 1 à 2 euros par jour pour circuler crée des réactions qui paraissent insurmontables.

Enfin, des études assez poussées sur les émissions de CO2 par niveau de revenu montrent que plus vous êtes riche, plus vous polluez. Il faut remettre les choses à leur place : ce ne sont pas les plus pauvres qui polluent le plus. En interdisant les voitures, on cible les populations les plus fragiles. C'est une mesure d'hypercentre urbain, qui n'apporte aucune solution aux pôles périurbains et ne dégage aucun revenu. À mon avis, c'est une mauvaise voie pour résoudre nos problèmes de mobilité et d'environnement.

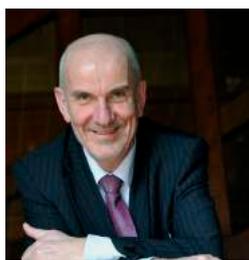
TROISIEME TABLE RONDE

« Maîtres d'ouvrage et entreprises : une stratégie collective au service de toutes les mobilités »



Thierry Fouquet : Nous allons évoquer le dernier volet de cette réflexion matinale autour du lien entre maître d'ouvrage et entreprise, une stratégie collective au service de toutes ces mobilités actuelles et nouvelles. Merci d'accueillir Yves KRATTINGER et Pierre CALVIN. (Applaudissements)

Yves KRATTINGER, qu'est-ce qui vous a le plus marqué dans ces échanges sur les enjeux de la mobilité et les réponses des différents acteurs concernés, de l'État aux collectivités ?



Yves KRATTINGER, Président de l'IDRRIM, Président du Conseil départemental de la Haute-Saône

J'ai trouvé une grande richesse dans nos débats. Ils étaient d'un très bon niveau et très intéressants. Il faut maintenant mettre tout cela en commun pour essayer d'avoir une vision et des principes fondamentaux dans l'approche de ces problèmes.

La convergence du diagnostic doit donc se traduire par une convergence des actions.

D'abord, il faudrait définir clairement le rôle de l'État. En France, l'arc-boutant centralisateur est présent en permanence sur tous les sujets. Allez dans les territoires et vous l'entendrez partout, de la part des élus comme des citoyens. Il faut donc définir ce rôle sur les infrastructures, sur les usages, etc. L'État régalien veille-t-il au respect des principes de notre République, nous rassemble-t-il ? Ou se mêle-t-il de tout dans la mise en œuvre ?

Ces discussions sont fondamentales. Le principe de subsidiarité en découle : il faut absolument veiller à mettre en œuvre les choses au bon niveau. Si la tentation est de remettre tout au plus haut niveau, il n'y a pas de subsidiarité.

Faire confiance à l'intelligence territoriale, ce n'est pas simplement faire confiance à l'intelligence des élus, mais aussi à celle des entreprises, des administrations, des associations. La France fait-elle confiance à l'intelligence territoriale ? D'après les témoignages présentés ce matin, tous connaissent bien les sujets et affirment qu'ils peuvent travailler ensemble. Ont-ils besoin d'un instituteur qui leur taperait sur les doigts avec une règle ou peuvent-ils vivre leur vie dans le respect de nos principes fondamentaux ?

Il faut aller vers de la responsabilité territoriale : si vous prenez en main les gens du matin au soir pour tout décider à leur place tout le temps, ils ne seront jamais responsables. La France accepte-t-elle de prendre ce risque et de rendre responsables les territoires, les régions, les départements, le bloc communal ? Tout ce qui est dit va dans le bon sens, mais on doit écrire les principes fondamentaux.

Deuxièmement, certaines personnes ont de vieilles voitures : est-ce qu'elles n'existent pas, est-ce qu'elles n'ont pas le droit à la mobilité, alors que c'est un droit ? Est-ce que l'on tient compte du citoyen ?

Ce ne sont ni la République, ni les collectivités ni les entreprises qui inventent les choses, ce sont les gens et en faisant cela, ils expriment un besoin.

On peut raconter rapidement toute l'histoire de l'humanité sur les mobilités. Au départ l'homme est à quatre pattes. Il ne sait pas qu'il s'appelle un homme. Marcher à quatre pattes ne mène pas très loin, alors il se met debout et réussit à marcher sur deux pattes. Il voit alors plus loin, mais met du temps pour y aller, alors il monte sur le dos du cheval. Le cheval galope, mais la femme et les enfants restent à la maison. L'homme ajoute alors une charrette à l'arrière du cheval, mais le cheval doit être nourri, il meurt, il faut en trouver un autre.

Et un jour quelqu'un dit : quand on met quelque chose de rond sous un plateau, cela fait une charrette, mais quand on met une machine à vapeur sur la charrette, on n'a plus besoin du cheval, plus besoin de lui donner à manger – ce n'est plus la même nourriture – elle n'est pas malade. Chaque fois, on réinvente, avec le moteur électrique, le moteur à explosion, etc. On n'a pas tellement changé depuis.

Cela fait des milliers d'années qu'on consacre un peu moins d'1 h 30 en moyenne par jour à se déplacer. Et que se passe-t-il dans la voiture aujourd'hui ? Quand on est dans les embouteillages, on s'ennuie, on perd son temps. Il n'y a pas qu'en France qu'il y a des embouteillages : j'étais à Mexico la semaine dernière et j'ai mis trois heures pour aller de l'entrée de la ville jusqu'à l'aéroport. Il faut inventer des dispositifs performants sur ce terrain. Si on n'arrive pas à donner satisfaction aux citoyens, on peut inventer tous les systèmes du monde, ils les essaieront mais ne les consommeront pas, car ce sera comme avant.

Il faut arriver à la voiture communicante, autonome. J'ai connu des gens qui allaient à la Foire exposition à Besançon avec une calèche et ils dormaient lorsque le cheval les ramenait : ils avaient inventé la voiture autonome. La voiture autonome est une réponse dans un monde complexe, alors qu'il y en avait une autre dans un monde moins complexe.

De même, le covoiturage n'est pas récent. Lorsque j'étais professeur à Vesoul, fin 1975, j'habitais Besançon et je devrais parcourir 46 km dans chaque sens tous les jours. Un collègue m'a demandé si cela m'intéressait de voyager avec les autres : ils avaient mis un système en place, avec trois points au démarrage sur Besançon et des points d'arrivée dans les lycées et collèges à Vesoul, ainsi que des règles: il n'y avait pas une minute d'attente, il fallait être fiable. On partageait les coûts. Le système existait donc en 1975 et on l'acceptait parce qu'il nous donnait entière satisfaction. Il avait ses contraintes, mais on ne s'ennuyait pas dans les voitures. On était ensemble, on se racontait des histoires. Il faut inventer des choses où l'on ne s'ennuie pas.

Madame la Ministre est venue dans le département et nous a posé des questions. Nous lui avons montré ce que nous avons essayé de faire sur le covoiturage. Dans le milieu rural, cela ne prend pas facilement, car on s'adresse à un public trop réduit. Nous allons faire un schéma départemental des parkings de covoiturage, avec une signalétique, une communication commune, des moyens d'échanger sur le net pour les gens. C'est une chose de créer des parkings de covoiturage. C'en est une autre de créer une « famille », une organisation, quelque chose de plus symbolique. Si on le valorise et s'il améliore la qualité de vie, on gagnera.

Tout ce qui a été dit ce matin est remarquable, même si tout n'est pas compatible avec tout. On peut faire encore mieux, mais il faut améliorer le vécu de nos concitoyens. Parmi toutes les dimensions évoquées, la relation périurbain/urbain et la vie des zones rurales éloignées des centres urbains sont fondamentales : c'est toute la question des fractures territoriales. Deux fractures existent, la fracture rurale et celle à l'intérieur des grandes agglomérations. Il faut évoquer ces fractures dans la logique du coût pour les citoyens : on évoque de nouvelles taxes, c'est possible, mais vu le niveau des prélèvements, on passe pour un pays socialiste aux yeux des autres. Il faut faire attention, car si l'on en crée, il faudra en enlever. L'article 40 du Parlement va d'ailleurs dans ce sens. Il faut donc réfléchir à tout cela et à un bel avenir pour l'action dans la subsidiarité. (Applaudissements)



Pierre CALVIN, Président de l'USIRF

Je voudrais remercier l'ensemble des participants et tous les organisateurs. Je suis très heureux du contenu des échanges et de la manière dont tout s'est déroulé.

Nous sommes plus de 220, ce qui montre bien l'intérêt que suscite la route pour toutes les mobilités. Ce résultat est l'œuvre du travail des quatre associations, ATEC, TDIE, IDRRIM, USIRF et j'insiste sur le fait que nous sommes quatre car on avance plus vite et plus loin tous ensemble, c'est bien le thème de notre table ronde. Si chacun a sa propre vision, nous avons bien compris ce matin que tous nos objectifs convergeaient.

Nous avons imaginé cette manifestation avant le lancement des Assises, et bien nous en a pris, car aujourd'hui nous sommes vraiment au cœur des débats. L'objectif était de repositionner la route dans le domaine de la mobilité. Si comme l'a montré la photo présentée par André BROTO, on regardait l'arrivée du véhicule, aujourd'hui c'est son adaptation à toutes les mobilités que nous devons regarder. La route a beaucoup de missions, de fonctions et fonctionnalités, auxquelles nous devons nous adapter rapidement. L'autosolisme est notamment oublié en milieu urbain dense. On se rend compte qu'il faut évoluer sur les externalités négatives qui n'ont pas à être affectées à la route mais uniquement à certains usages ou à certains modes qui sont en voie de très nette amélioration.

Les évolutions sont importantes tant au niveau des véhicules que des infrastructures et cela pour le bien de tous. Les besoins de mobilité persistent et perdureront dans les années à venir : nous ne sommes pas là pour répondre à un problème uniquement ponctuel, mais qui concerne également les années à venir.

Nous avons parlé du rôle économique joué par les infrastructures, notamment dans les métropoles, mais aussi dans les territoires moins denses. Nous devons constituer un réseau adapté aux besoins de demain pour répondre aux défis qui nous attendent.

Les moyens de déplacement ont évolué, même s'il y a encore certaines similitudes avec la charrette... Les modes et les usages ont été remis au goût du jour, mais tous utilisent la route. Si nous cassons ce maillon central de la chaîne de mobilité qu'est la route, nous bloquerons toutes les mobilités. On ne prend pas le train, le bateau, l'avion, sans emprunter une route.

On se rend compte que nous sommes en train de passer d'une route conçue pour le véhicule individuel à un espace permettant de faire passer tous types de mobilités. Ce maillon essentiel doit être en bon état pour assurer sa fonctionnalité en toute sécurité, mais aussi pour une bonne gestion patrimoniale de ce réseau évalué à 2 000 milliards d'euros.

Je ne reviendrai pas sur la "dette grise" connue aujourd'hui de tous mais je mettrai plutôt l'accent sur l'entretien des ouvrages d'art. Il nous faut traiter ce problème de manière urgente. Les routes n'étant que des moyens permettant de relier les ponts entre eux. Nous faisons donc cause commune pour que les routes soient en bon état et adaptées à ces différents modes, usages et usagés, qui les empruntent et les emprunteront.

Passons à la notion de temps. Le monde de l'infrastructure est sur du temps long, dans nos organisations, nos process de fabrication, nos réalisations, même si les entreprises construisent de plus en plus rapidement. Or, aujourd'hui nous allons « coller » sur ce temps long des services et des équipements très impactés par les évolutions numériques et qui sont eux dans des temps très courts.

Sommes-nous formés, dans les entreprises et dans les collectivités, à la gestion des données qui vont remonter de la route ? Sommes-nous formés à l'entretien d'exploitation de tous ces systèmes liés au numérique ? Il faut avoir une réflexion à ce sujet : ce n'est pas tout de dire qu'il faut adapter les infrastructures, la communauté qui tourne autour de la route doit y être prête.

Il faut se doter des moyens financiers pour cela. Les financements liés à l'infrastructure ne doivent plus être les variables d'ajustement des budgets publics. Ces moyens doivent provenir d'une recette affectée à l'entretien, à la modernisation et à l'exploitation des infrastructures routières, et fléchée vers les gestionnaires des réseaux.

Nous devons aussi répondre aux besoins présents. Le partage de la voirie à l'heure actuelle est physique (voies de bus, pistes cyclables, trottoirs) or les besoins de mobilité de sont pas les mêmes à 8h00 qu'à 11h00 du matin. L'innovation doit porter sur l'adaptation temporelle de nos infrastructures pour répondre à ces spécificités. A-t-on besoin d'un couloir de bus réservé à 10 heures du matin ou doit-on l'affecter à la livraison et uniquement à la livraison ? Nous devons y réfléchir, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et nous aussi entreprises, pour proposer puis mettre en œuvre des solutions.

Le deuxième exemple est celui des véhicules connectés. Le projet SCOOP équipe aujourd'hui 3 000 km de réseaux. Les constructeurs automobiles accélèrent leur développement et il va bien falloir que l'on installe le long des routes un réseau de communication entre les véhicules et entre les véhicules et l'infrastructure tels que les réseaux LoRa. Si nous prenons du retard, comme pour l'installation des bornes de recharge nécessaires à l'alimentation des véhicules électriques, nous aurons des véhicules potentiellement connectables mais non connectés. Il faut planifier l'installation de ce type de matériel et des unités de bord de route pour permettre à ces véhicules d'être connectés. L'infrastructure ne doit pas être en retard par rapport aux véhicules qui circulent dessus, bien au contraire.

Nous avons de gros chantiers devant nous, que nous devons travailler ensemble, d'où l'intérêt d'un institut comme l'IDRRIM, qui nous permet de nous retrouver et de partager sur ces sujets communs. L'IDRRIM devra d'ailleurs être plus fort demain, car ces enjeux peuvent être traités bien plus rapidement dans un système collaboratif où chacun avancera de manière coordonnée.

Richesse des débats, convergences de points de vue : tout cela est très encourageant et je reviendrai sur un dernier point : les élus ont beaucoup parlé de stabilité politique, de stabilité institutionnelle et de visibilité : « Laissez-nous faire, ne venez pas nous perturber. » Il en va de même pour les entreprises, nous avons aussi besoin de visibilité. Une entreprise ne peut former, investir et recruter que lorsqu'elle a de la visibilité et notre commande dépendant à 70 % de la commande publique, nous devons aussi y voir clair.

Nous n'avancerons pas sans planification ni loi de programmation, ces deux outils nous permettant de dimensionner nos entreprises pour répondre à ces besoins. Le besoin de visibilité est réel pour vous et pour nous. Cette affectation des recettes nous permettrait de l'obtenir.

CONCLUSION



Yves KRATTINGER

Nous avons besoin de l'expression de Pierre Calvin pour ramener un peu de sens aux propos tenus ! Je voudrais tout d'abord profiter de la présence des représentants des métropoles et des grandes agglomérations, pour les inviter à adhérer à l'IDRRIM, l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures de Mobilité. Les métropoles y ont toute leur place compte tenu de la continuité des déplacements. La notion d'espaces partagés, de rues, de places fait partie des objectifs à traiter par l'IDRRIM. Certaines métropoles ont adhéré. C'est un enjeu majeur car c'est là qu'il y a un peu plus de capacités d'agir pour montrer des réalisations effectives aux autres.

Deuxièmement, je souhaite dire quelques mots sur la recette affectée dans ce pays. Nous avons un État centralisé, qu'on le veuille ou non, même s'il est écrit que l'organisation est décentralisée. Aux yeux de tous les autres États, nous sommes parmi les plus jacobins. Au-delà, il y a les dictatures et nous n'en sommes pas une. Dans un État centralisé, le Ministère des Finances, surtout avec 2 000 milliards de dette, a une importance considérable et il a horreur des taxes affectées. Si l'article 40 a été mis en place, c'est aussi parce que, quand on veut dépenser en plus, il faut aussi expliquer comment et où on dépensera moins.

Troisièmement, le numérique est très important. Les chercheurs, la science et un certain nombre de réseaux vont beaucoup plus vite, plus loin et dans beaucoup plus de domaines que les nations et les élus. On ne formera jamais assez et la jeunesse le ressent. Au Congrès mondial de la route, je devais intervenir devant une assemblée de jeunes, du BEP aux doctorants, en passant par les étudiants ingénieurs. J'ai fait un discours sur les métiers de la route de demain. J'ai expliqué que le cordonnier ordinaire, c'est terminé, tout comme la personne qui met du désherbant. La plupart des départements ne mettent plus de désherbant sur les routes. Les métiers de demain sont les métiers du numérique. Ils m'ont beaucoup applaudi, parce qu'ils ne veulent pas s'occuper de la route du XXe siècle, mais de la route de demain. Ils ne veulent pas simplement "boucher des trous", mais s'occuper d'une route moderne, qui répond à tout ce qui va beaucoup plus vite que nous dans notre société.

Nous devons prendre les choses dans ce sens pour les entreprises, pour les collectivités, pour les partenaires, pour le peuple de France et pour les peuples d'Europe. C'est une révolution qui équivaut au moment où l'homme chasseur et cueilleur se sédentarise. Tant qu'il est chasseur-cueilleur, il ne fait rien, ne plante pas, ne cultive pas. Il cueille et tue pour manger. Lorsqu'il se met à cultiver, les villages et les communautés se créent.

Les objets connectés vont arriver par vagues à des prix de plus en plus bas. Comparez le prix d'un ordinateur il y a trente ans avec le prix d'un ordinateur un million de fois plus performant aujourd'hui. Cette révolution change tout, donc il faut tout changer mais quand on change tout, les prix baissent et il faut faire mieux avec moins, en particulier quand vous avez 2 000 milliards de dettes. Et on fait parfois mieux avec moins.

La crise a eu du mauvais mais elle a aussi eu du bon, car tout le monde est remis en question. Les entreprises industrielles qui ne sont pas mortes se sont complètement réorganisées. Et les entreprises de travaux publics avec lesquelles nous travaillons pratiquent des prix nettement inférieurs même si nous ne sommes pas encore revenus aux prix du passé. Au début, quand on a maintenu nos niveaux d'investissement et d'entretien, on faisait, en pleine crise, plus qu'avant, parce qu'on avait maintenu les dépenses mais les prix étaient plus bas. Il faudra donc aussi intégrer cette variable. On ne veut pas que les entreprises meurent, il faut qu'elles gagnent leurs vies, mais quand elles gagnent trop, c'est quand même nous qui payons.

Pierre CALVIN

Cette matinée le confirme, la route est vraiment au cœur de toutes les mobilités.

Nous devons nous y adapter. J'ai le plaisir de vous annoncer que l'USIRF a décidé de se repositionner dans ce sens et d'adapter son identité visuelle. Nous annoncerons officiellement, le 11 janvier 2018, notre nouvelle dénomination « Routes de France » avec pour baseline « la route au cœur de toutes les mobilités ». Je voulais vous en faire part en priorité.

LES INTERVENANTS



Bruno CAVAGNÉ, dirige à Toulouse le groupe GIESPER. Il s'est impliqué dans la vie professionnelle comme dans son entreprise, depuis de longues années : d'abord à Toulouse au sein de la FRTP (Président de 2008 à juin 2013) et de la CCI (président de la commission des marchés de 1997 à 2009) ; administrateur de Canaliseurs de France puis de la FNTP et du Syndicat de France. Membre des bureaux depuis 2007, il est nommé en 2012 vice-président de la FNTP et administrateur de la SMAVie et de la CNETP. Il est depuis le 18 septembre 2013 Président de la FNTP. Bruno Cavagné est aussi membre du Conseil économique, social et environnemental (mandature 2015-2020) au sein du Groupe des Entreprises Section de l'aménagement durable des territoires et Vice-Président du Conseil d'orientation des infrastructures.



Philippe DURON, Co-Président du think tank TDIE (Transport, Développement, Intermodalité, Environnement) depuis 2001, il a présidé l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) de 2012 à 2017. Depuis septembre 2017, il préside le Conseil d'orientation des infrastructures qui doit proposer une programmation des infrastructures pour la loi d'orientation des mobilités annoncée pour 2018. Il a présidé la Commission Mobilité 21 qui a proposé une hiérarchisation des projets d'infrastructures (2012-2013), et la Commission TET d'Avenir, qui a effectué un diagnostic et des propositions d'orientations des lignes ferroviaires interurbaines (2015). Professeur agrégé d'Histoire, Philippe Duron a enseigné jusqu'en 1997. Maire de Louvigny (1994-2004), Président du Conseil régional de Basse-Normandie (2004-2008), Maire de Caen et Président de la communauté d'agglomération de Caen la mer (2008-2014), il a été Député du Calvados de 1997-2002 et de 2007-2017.



Bertil de FOS, Directeur général de Chronos, cabinet d'études, de recherche et de prospective sur la mobilité et l'innovation urbaine. Depuis 20 ans, Chronos collabore avec des acteurs publics et privés pour les aider à décrypter l'évolution des usages urbains, notamment dans le domaine des mobilités (avec notamment l'Observatoire des Mobilités Emergentes édité avec L'ObSoCo), du travail, de l'habiter (Observatoire des usages émergents de la Ville), des pratiques de loisirs et de consommation. Bertil de Fos est également fondateur du Lab Chronos Ouishare sur l'avenir des territoires en partage. Les travaux du Lab portent sur la façon dont les technologies numériques transforment les usages, sur l'émergence des données comme une ressource stratégique des services urbains et l'impact que les transitions numérique et collaborative peuvent avoir en matière de gouvernance, de modèles économiques et de jeu des acteurs dans la fabrique des territoires.



Jacques RAPOPORT, diplômé de l'ENA (1982-1985), devient inspecteur des finances (1985-1989). De 2004 à 2006, il est secrétaire général des ministères chargés des affaires sociales et administrateur de Gaz de France. En 2006 et 2007, il est directeur général de Kéolis Lyon, opérateur du réseau des transports publics de l'agglomération lyonnaise (TCL). Il devient en octobre 2007 directeur général de La Poste chargé du réseau grand public et du développement territorial. Il succède en 2012 à Hubert du Mesnil comme président de Réseau Ferré de France. Il est nommé en 2015 Président délégué du directoire de SNCF puis président directeur général de SNCF Réseau jusqu'en 2016. Il occupe aujourd'hui la fonction d'Inspecteur général des Finances au sein de l'IGF.



David ZAMBON, Ingénieur en chef des ponts, des eaux et forêts, est directeur général de l'IDRRIM depuis septembre 2016. Il a évolué auparavant au sein du Ministère de la Transition écologique et solidaire, alternant ces dernières années, des fonctions de direction en administration centrale et en services opérationnels dans le secteur des transports. Après un poste d'adjoint au sous-directeur des actions transversales et des ressources à la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), il devient directeur de l'exploitation, adjoint au directeur des routes d'Ile-de-France (DIRIF), avant de rejoindre la DGITM pour occuper les fonctions d'adjoint au directeur des services de transport.



André BROTO, Directeur de la stratégie de VINCI Autoroutes. Né en 1948, ancien élève de l'École polytechnique et ingénieur civil des ponts et chaussées, il rejoint Cofiroute en 1990 après 17 ans passés chez GTM, consacrés à la construction de ports et de centrales nucléaires. Nommé en 1995 directeur de la construction de Cofiroute (A86 et réseau interurbain), André Broto était depuis 2008 directeur général adjoint chargé de la prospective. Il participe aux travaux de l'AIPCR (Président du comité « mobilité durable dans les aires urbaines », et Président du Comité Français), de l'URF (membre du think tank), de l'IDRRIM (Président du comité prospective) et de TDIE (membre du conseil scientifique).



L'Association mondiale de la Route (AIPCR) est une association créée pour promouvoir la coopération internationale sur des sujets liés à la route et au transport routier. Elle rassemble des membres du monde entier, essentiellement des administrations routières, représentant plus de 120 pays. L'Association mobilise l'expertise de ses membres pour échanger et diffuser l'information, au bénéfice de la communauté du transport dans le monde, une mission fondée sur les besoins des pays membres et en phase avec les grandes tendances à travers le monde. Le comité français CF-AIPCR est le comité national de l'AIPCR et il contribue à ce titre aux objectifs de l'AIPCR, au rayonnement du savoir-faire français à l'international, et à la diffusion en France des bonnes pratiques internationales.



Yves CROZET, est Professeur d'économie à l'Université de Lyon (IEP). Depuis 1988, il est membre du Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) qu'il a dirigé de 1997 à 2007. Il est aussi président du think-tank de l'Union Routière de France et également « Research Fellow » du CERRE (Centre on Regulation in Europe) à Bruxelles. De 2010 à 2015, il a été Secrétaire Général de la WCTRS (World Conference on Transport Research Society) et est toujours membre du Steering Committee. En 2012-2013, il fut l'un des dix membres de la commission « Mobilité 21 » en charge de réexaminer le contenu du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). De 2008 à 2012 il a été membre du Conseil d'administration de RFF au titre des personnalités qualifiées.



Jean COLDEFY, Ingénieur de l'école centrale de Lille, est expert indépendant et chargé de mission mobilité numérique à Transdev. Il a été adjoint jusqu'en 2016 du service mobilité urbaine de la Métropole de Lyon, en charge notamment des programmes de mobilité intelligente, après avoir été responsable d'activité sur les systèmes et infrastructures de transport et l'innovation dans une société de conseil. Il a développé et déployé les stratégies sur l'information voyageur, la billettique/pass urbain, le péage urbain, le covoiturage, l'autopartage, le véhicule électrique, le plan modes actifs, les projets Optimod/Lyon et OptiCities ainsi que la stratégie de régulation de trafic de l'agglomération. Il a animé le groupe d'experts sur les ITS urbains à la Commission Européenne. Il est Directeur du Programme Mobilité 3.0 d'ITS France et pilote l'atelier MaaS des assises de la mobilité, intervient dans les ateliers mobilité connectée et mobilité soutenable.



Charles-Eric LEMAIGNEN, est né le 19 avril 1952 à Orléans, il est licencié en histoire, diplômé de l'IEP de Paris, d'études supérieures en droit public et du CPA. Il a présidé la Métropole d'Orléans Val de Loire d'avril 2001 à juin 2017. Après avoir présidé l'AdCF de 2014 à 2017, il en est aujourd'hui le 1er vice-président. Il est également Vice-président du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports). Il a été conseiller régional de la région Centre de 2004 à 2015. Avant d'être élu, il a été successivement directeur régional de la Caisse des dépôts, directeur général des services de 2 régions puis avocat. Enfin, il enseigne à l'université d'Orléans en tant que professeur associé.



L'Assemblée des Communautés de France (AdCF) est la fédération nationale des élus de l'intercommunalité. Elle assure plusieurs missions fixées dans ses statuts : elle assure la représentation des intercommunalités auprès des pouvoirs publics nationaux (gouvernement, Parlement, agences nationales...), participe aux débats sur les évolutions de notre organisation territoriale et des politiques publiques décentralisées, développe une expertise spécifique au service de ses adhérents. L'AdCF est présidée depuis le 4 octobre 2017 par Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy et président de la communauté du Grand Annecy.



Christine BOUCHET, polytechnicienne, ancienne élève de l'École nationale des ponts et chaussées est directrice des infrastructures de transports à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer depuis le 16 mai 2016. Elle a notamment dirigé le laboratoire régional des Ponts et Chaussées de Toulouse de 2002 à 2006. Directrice départementale de l'équipement de l'Aude de 2006 à 2008. Elle prend ensuite sa première sous-direction, celle chargée de l'accompagnement du changement et de l'enseignement supérieur au service du pilotage et de l'évolution des services au secrétariat général du ministère de l'Écologie (2009-2012), puis jusqu'en 2015, elle a eu la responsabilité du service de l'administration générale et de la stratégie, au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du même ministère, avant de devenir adjointe du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer.



Philippe PICHERY, Ingénieur du bâtiment et des travaux publics de l'ENTPE, il a occupé successivement les postes de Responsable de la Subdivision de l'Équipement de Montbéliard (1976-1981), Directeur des constructions publiques - financement du logement – économies d'énergie à la DDE du Doubs (1981-1984), Directeur général des services techniques du district urbain de Montbéliard (1984-1991). Il devient Directeur général adjoint du département de l'Aube en 1991 puis Directeur général des services du Département de 1992 à fin 2009. Il exerce par la suite un rôle de conseil auprès des élus, des collectivités et des associations (2010-2017). Il est actuellement président du Conseil départemental de l'Aube depuis 2017.



L'Assemblée des départements de France, créée en 1946, est une association pluraliste qui réunit les Présidents des 104 collectivités adhérentes, dont 101 Départements. L'ADF remplit cinq grandes missions :

- Représenter les Départements auprès des pouvoirs publics nationaux et européens
- Constituer un centre de ressources pour les Départements
- Offrir un lieu d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques pour les élus et les techniciens départementaux
- Être un lieu de confrontation d'idées et d'élaboration de positions communes sur les grands dossiers nationaux
- Valoriser le rôle et l'action des Départements auprès des citoyens.

L'ADF entretient également des relations étroites avec les parlementaires, afin que les positions des Départements soient prises en compte dans les différents travaux législatifs.

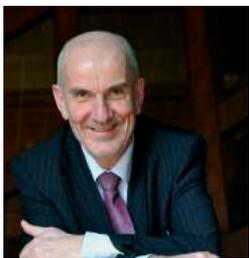


David VALENCE, 36 ans, est Vice-Président de la Région Grand Est, délégué aux Transports, Déplacements et Infrastructures depuis octobre 2017. Son mandat au Conseil régional Grand Est l'amène à promouvoir « des moyens de transports adaptés aux besoins de mobilités de nos citoyens ». Les transports et la mobilité constituent ainsi le premier poste budgétaire de la Région, 847 millions d'euros. Maire de la ville de Saint-Dié-des-Vosges depuis mars 2014, David Valence est élu conseiller régional de la Région Grand Est en décembre 2015, et est élu Président de la Commission des Transports dès le début du mandat. En 2017, David Valence est également élu Président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié des Vosges, née de la fusion de 6 communautés de communes. Agrégé d'histoire et diplômé de Sciences-Po Paris, David Valence a enseigné l'histoire contemporaine de 2005 à 2014.



Régions de France a été créée en décembre 1998 pour répondre au besoin de concertation étroite ressenti par les Président.e.s de Conseil Régional, les élu.e.s et leurs services. Ils ont souhaité mettre en commun les expériences vécues dans les Régions. Régions de France regroupe 18 membres (12 régions métropolitaines, la collectivité territoriale de Corse, et cinq collectivités d'Outre-Mer) et remplit quatre fonctions principales:

- Représenter les Régions et des collectivités assimilées auprès des pouvoirs publics français et des institutions européennes ;
- Promouvoir le fait régional auprès des citoyens et des acteurs de la vie économique et sociale ;
- Organiser la concertation et les échanges de bonnes pratiques entre les Régions ;
- Régions de France est le centre de ressources pour les élus régionaux et leurs services.



Yves KRATTINGER, Président de l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) depuis janvier 2010, est Président du Conseil Départemental de la Haute-Saône depuis 2001. Il est à ce titre Président de la Commission « Egalités » de l'Assemblée des Départements de France (ADF) et Vice-Président de la Commission « Mobilité ». Sénateur (PS) de la Haute-Saône de 2003 à 2014, Yves Krattinger a également été membre du Conseil d'Administration de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports (AFITF) et Président du Conseil Stratégique du Cerema. Élu Conseiller municipal de Boulton à 22 ans, puis de Chauvillain (1977-1982), commune dont il sera le maire de 1982 à 1995, il est maire de Rioz de 1995 à 2001. Il a été conseiller régional de Franche-Comté de 1998 à 2001.



Pierre CALVIN, est Président de l'USIRF depuis juin 2017. Il est également Président de l'ATEC ITS France et de l'IHEDATE. Il a occupé au sein du Groupe Colas, les postes de Directeur Technique Commercial et Communication d'Aximum, puis de Directeur Général des Sociétés Porte et Adem, filiales spécialisées dans les équipements de la Route. En 2000, il rejoint le siège du Groupe Colas comme Directeur Commercial France et de la marque Colas, puis comme Directeur de la Prospective et des relations institutionnelles. De 2013 à avril 2017, Pierre CALVIN était Directeur Prospective Commercial et Marketing.

LES ORGANISATEURS



L'association ATEC ITS France, favorise les échanges et les expériences entre les professionnels de la mobilité (entreprises, acteurs publics, recherche, et monde académique). Elle compte parmi ses membres des collectivités territoriales, des services de l'Etat, des établissements d'enseignement et de recherche, les principales entreprises et sociétés d'ingénierie du secteur de la mobilité.

Par son action, elle promeut l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les transports. Ces solutions technologiques, baptisées ITS pour Intelligent Transport Systems and Services, contribuent à l'émergence de la « mobilité intelligente ». ATEC ITS France représente également l'ensemble des acteurs concernés dans les instances internationales consacrées au développement des solutions de la mobilité intelligente.

ATEC ITS France conduit également l'ambitieux programme national Mobilité 3.0, qui vise à structurer les acteurs de l'écosystème, afin d'asseoir le rôle de leader de la France dans le domaine des ITS et de favoriser le développement de solutions innovantes, en France et à l'international.

Contact : Guillaume Farny, délégué général de l'ATEC ITS France – contact@atec-itsfrance.net – www.atec.itsfrance.net
Twitter : @_ITSFr



L'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) fédère l'ensemble des acteurs publics et privés de la communauté des infrastructures de transport. Plateforme d'échanges, l'IDRRIM a vocation à répondre aux problématiques de ses adhérents, à concevoir des documents de référence et promouvoir le savoir-faire français à l'international.

Lieu de convergence et d'échanges, l'Institut a pour objectif de répondre de manière homogène à des problématiques techniques ou stratégiques et de faire évoluer les patrimoines d'infrastructures et d'espaces publics vers une conception et une gestion durables ainsi qu'une plus grande optimisation de leur utilisation.

Avec ses 49 membres représentatifs des secteurs publics et privés et la mobilisation permanente de plus de 300 personnes au sein de ses 9 comités opérationnels, l'IDRRIM représente aujourd'hui un véritable label de confiance et de fiabilité pour tous ses partenaires.

Contact : David Zambon, directeur général de l'IDRRIM – idrrim@idrrim.com – www.idrrim.com – Twitter : @IDRRIM



TDIE (Transport développement intermodalité environnement) est une association pluraliste coprésidée par Philippe Duron, ancien député du Calvados, et Louis Nègre, ancien Sénateur des Alpes-Maritimes, Maire de Cagnes-sur-Mer. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur

les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

Contact : Pierre Van Cornewal, délégué général de TDIE – secretariat@tdie.eu – www.tdie.eu – Twitter : @tdiethinktank



L'Union des syndicats de l'industrie routière française (USIRF) est l'organisation professionnelle des entreprises françaises de construction et d'entretien des infrastructures de mobilité. Elle a pour mission de les représenter auprès des différents acteurs économiques, politiques et institutionnels. Elle est force de proposition notamment pour : mener des projets de R&D innovants ; conduire des actions en faveur de la transition énergétique et de l'économie circulaire ; faire progresser collectivement les questions de santé et sécurité au travail ou encore promouvoir et valoriser les métiers de la route. L'Industrie routière française représente 160 000 emplois directs et indirects. En 2016, le chiffre d'affaires des entreprises adhérentes à l'USIRF était de 12,2 milliards d'euros. L'USIRF est membre de la Fédération Nationale des Travaux Publics.

Contact : Jean-Baptiste de Prémare, délégué général de l'USIRF – usirf@usirf.com – www.usirf.com – Twitter : @USIRF1

LA ROUTE AU COEUR DE TOUTES LES MOBILITÉS

La mobilité est au cœur d'un vaste et profond mouvement de mutation qui s'exprime à travers de nouveaux usages, des nouvelles contraintes, et le développement de nouvelles technologies.

L'infrastructure de transport est appelée à évoluer pour s'adapter à ces défis qui nécessitent une prise de conscience collective. Le système de transport rassemble des acteurs d'horizons divers, publics et privés, maîtres d'ouvrage et industriels, entrepreneurs, exploitants, experts et usagers qui, ensemble, doivent imaginer et concevoir les solutions pour demain.

La route porte aujourd'hui près de 90% des mobilités des personnes et des biens. Les nouveaux usages confirment les perspectives d'avenir du réseau routier, susceptible d'accueillir de nouveaux acteurs, de nouveaux modes de mobilité.

Ces bouleversements annoncent des défis considérables pour « la route » :

- Quelles conséquences pour l'infrastructure (constructeur, gestionnaire, financeur, concepteur) avec le développement de nouvelles motorisations, qu'elles soient électrique, hydrogène ou gaz ?
- Quelles conséquences pour l'infrastructure, inhérentes au développement des mobilités émergentes, du véhicule connecté voire autonome ?
- Les enjeux et les questionnements sont-ils les mêmes en milieu urbain, péri-urbain ou interurbain ?

« La route » comme infrastructure est facilement oubliée des travaux et réflexions prospectifs. Elle doit pourtant être en parfaite cohérence avec les modes qui l'empruntent, ses différents usages, les infrastructures numériques qui en permettent une exploitation efficiente.

Les grandes orientations qui contribuent à préparer les priorités d'investissement se pensent cependant à plusieurs échelles de temps. Il faut une réflexion globale et collective. Qu'est-ce que l'infrastructure doit intégrer en termes d'innovations, et à quelles échéances ? Que peut-elle apporter pour répondre aux besoins des usagers, des industriels et des exploitants ? Que doit-elle attendre des acteurs qui contribuent à la préparation de ces évolutions ?

Partageant la conviction que l'infrastructure routière est au cœur des mobilités, et que ses constructeurs et gestionnaires doivent participer activement à la préparation de la route de demain, l'ATEC ITS France, l'IDRRIM, TDIE et l'USIRF ont décidé d'initier un travail de réflexion pour appréhender ensemble, avec des points de vue différents, mais des enjeux communs, les échéances à venir d'une mutation du système de mobilité.

Cette conférence est l'occasion de partager cette réflexion autour d'un premier diagnostic, dans le contexte fécond des assises de la mobilité.

