



Assemblée Générale de BAP, jeudi 20 juin 2019

**Discours de M. Philippe Duron,
Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures**



Avec la Loi d'Aménagement du Territoire portée par Madame Dominique Voynet et dont j'étais rapporteur en 1999, on est passé, en matière d'infrastructures, d'une approche par l'offre à une approche par la satisfaction des besoins en même temps que faisaient irruption les questions d'environnement. Problématique qui s'est précisée avec le temps avec la prise de conscience des risques liés au changement climatique et l'appauvrissement de la biodiversité.

En 2005, avec le CIADT devenu CIIACT et la création de l'AFITF, fin 2004, on est revenu à une politique de l'offre.

Le Schéma National des Infrastructures Terrestres (le SNIT) qui fit suite au Grenelle de l'environnement comportait 175 projets d'infrastructures pour un montant total de 240MM€. Impossible à financer !

En 2012, j'ai été appelé par le Ministre Frédéric Cuvillier pour présider la Commission Mobilité 21, composée d'élus, choisis parmi les groupes parlementaires représentés au Parlement et au fait des attentes des territoires et de leurs populations et d'experts (Hauts fonctionnaires, universitaires), mieux à même de traiter les questions techniques et financières posées par chacun des projets.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) composé d'Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées, du Génie Rural, des Eaux et Forêts, appelé à évaluer ces 175 projets, selon les méthodes de la socio-économie - ici, la valeur actualisée nette par euro investi (la VAN). Cette approche scientifique a abouti à un classement des projets en contradiction avec les politiques publiques du moment dans la mesure où elle privilégiait la route au détriment des autres modes.

Politiquement incorrect après le Grenelle de l'Environnement! Impossible ! D'autant que le réseau ferré était dans un très mauvais état et qu'on le savait.

Notre Commission a engagé alors un travail de réflexion, d'auditions, d'échanges avec des économistes pour définir une méthode permettant de mieux prendre en compte certains paramètres dans le classement des projets. Une approche multicritères sans pondération fut alors adoptée qui repose sur 4 thèmes d'évaluation :

- la contribution aux grands objectifs de la politique de transport. Quatre objectifs ont été retenus : servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales, améliorer la mobilité de proximité.
- la performance écologique. Chaque projet a été évalué en fonction de son empreinte environnementale, de sa contribution à la transition écologique et énergétique - appréciée au travers des effets sur les émissions de gaz à effets de serre - et de sa contribution au développement des transports collectifs ou à l'utilisation des transports de marchandises massifiés.
- la performance sociétale, entendue comme la contribution des projets à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances pour les riverains des infrastructures, à l'amélioration de la sécurité, à la préservation de la santé.
- la performance socio-économique, qui reste primordiale, la VAN permettant de comparer les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux attendus de la réalisation de chaque projet.

A l'aune de cette batterie de critères, souvent difficiles ou impossibles à quantifier, les 175 projets sous revue ont été classés en 3 catégories :

- les projets prêts et intéressants à réaliser avant 2030
- les projets demandant encore des études mais potentiellement intéressants, à réaliser entre 2030 et 2050
- les autres projets, repoussés au-delà de 2050 et pour lesquels il était décidé d'arrêter les études.

Dans la première catégorie, priorité était donnée à l'entretien des réseaux ferrés, souvent dans un état très dégradé comme l'ont bien montré les deux audits de l'école polytechnique fédérale de Lausanne de 2005 et 2012. Le focus demandé par Martin

Malvy pour la région Midi-Pyrénées a illustré le caractère très préoccupant de cette situation. Mais notre attention fut aussi attirée par l'état des nœuds ferroviaire saturés tels que Toulouse- Matabiau, Bordeaux-Saint-Jean, Marseille-Saint-Charles ou les grandes gares parisiennes. Comme les moyens de l'Etat n'étaient pas infinis, nous avons proposé d'inverser les priorités en favorisant la régénération des réseaux et en marquant une pause sur le développement des LGV.

Toutefois, je me suis battu pour que la LGV Bordeaux-Toulouse, soit maintenue dans les choix de la commission car elle répondait à une priorité du RTE-T européen et que sa réalisation encouragerait un fort report modal de l'avion vers le rail.

En revanche sur Bordeaux- Bayonne, il n'y avait pas saturation. Ce qui a conduit à différer le projet

Lorsqu'Emmanuel Macron a inauguré les LGV Tours-Bordeaux et le Mans-Rennes, en 2017, il a déclaré que c'était la dernière fois qu'il le faisait montrant ainsi qu'il avait compris les enjeux du moment.

Dans le cadre des travaux du COI, mis en place par la Ministre des Transports, Mme Elisabeth Borne, dans le cadre des Assises de la Mobilité, nous avons raisonné par programmes et par enveloppes. Trois scénarios ont été retenus :

1. un 1 scénario très proche de la trajectoire de la loi de finances pluri-annuelle : il porte sur des investissements de 12 MM€ d'ici 2022 et nécessite une dépense supplémentaire de 200M€ par an pour l'AFITF.
2. un scénario 2 répondant à la volonté du Président de la République De privilégier la régénération des réseaux et les ouvrages de l'Etat dans les dix ans. Cela correspond à une dépense de 42MM€ sur 20 ans et nécessite 600M€ par an de financement supplémentaire.
3. un scénario 3 consistant à réaliser au plus vite (d'ici 2022) les travaux prioritaires. Dans ce cas les besoins de financement sont de 16,5 MM€ d'ici 2022 et de 80MM€ sur 20 ans.

Dans le 1^{er} scénario la LGV Bordeaux-Toulouse est maintenue ainsi que la modernisation des lignes très anciennes, les lignes normandes (LNPN), ainsi que Marseille-Vintimille (LNCPA).

Le Président de la République a arbitré en faveur d'un scénario intermédiaire entre le 1. et le 2. Cela correspond à des investissements de 13,6MM€ d'ici 2022, pour lequel il manque encore 500M€ de financement par an. Les arbitrages interviendront dans le cadre de l'examen de la loi de finances 2020.

L'abandon de l'Ecotaxe sur les PL a fait beaucoup de mal : il en a coûté 1.2 Mds€ par an pour le financement des infrastructures dont 800M€ pour celles de l'Etat. A noter que le PPP monté pour collecter cette Ecotaxe coûtait cher, eu égard à la faible assiette sur laquelle reposait cette taxe.

Le COI a étudié diverses sources de financement

Une des pistes étudiées est celle d'une taxe sur les PL étrangers, mais elle constituerait une discrimination vis à vis des autres pays de l'UE.

Une autre possibilité consistait à prendre 2c par litre sur la TICPE. Mais le contexte d'un cours du pétrole élevé rendait cette hypothèse peu vraisemblable..

La ristourne accordée sur le gazole des PL et des taxis pourrait être envisagée en cas d'augmentation de la taxe carbone.

La LOM vient d'être votée. Un dialogue doit s'ouvrir sur ces sujets entre l'Assemblée Nationale et le Sénat le 10 juillet, dans le cadre de la Commission mixte paritaire.

De la LOM, on peut retenir que :

- désormais, il n'y aura plus de territoire sans Autorité organisatrice des Mobilités
- on change de paradigme en matière de Mobilité :
 - . il s'agit d'un côté de « décarboner » en privilégiant les véhicules hybrides, les tout électrique et ceux fonctionnant à l'hydrogène,
 - . il s'agit, d'autre part, de « digitaliser la Mobilité » et de penser la Mobilité comme un service et de préparer l'arrivée des véhicules connectés puis autonomes.

J'en viens maintenant aux sujets qui vous préoccupent, le RN 134 et le barreau Lescar - Oloron. Sur la demande de Mme Elisabeth Borne, Ministre des Transports il a été décidé d'ouvrir une enveloppe de 1 milliard € sur 10 ans pour des restructurations sur des routes nationales qui n'ont pas vocation à devenir des autoroutes.

La RN 134 est éligible à ce financement. Mais attention, quand 2 projets se valent, on choisit le plus souvent celui sur lequel tout le monde est d'accord.

Pour le barreau Lescar - Oloron, il y a peut-être une opportunité à saisir. En effet le financement des infrastructures par l'Union européenne (MIE) sera reconduit, mais Il autoriserait plus largement le financement de projets du réseau global, c'est à dire en dehors des grands corridors. De plus les projets transfrontaliers ont la faveur de la Commission européenne.

Ceci est particulièrement le cas d'infrastructures entre la France et l'Espagne car le trafic augmente entre ces deux pays. Je ne peux que vous encourager à faire vivre ce projet utile à une meilleure intégration économique de votre territoire dynamique dans l'espace européen.

Q1 : Pierre Saubot, V.P. de BAP : Nos projets cochent toutes les cases des 4 thèmes d'évaluation retenus par Mobilité 21 et l'argent ne coûte rien. Pourquoi rien ne se passe ?
Ph D. : D'une part, le dossier de la RN 134 n'était pas dans ceux présentés par l'Etat au COI D'autre part, il faut distinguer entre la bonne dette, c'est à dire les investissements qui ont une valeur socio-économique, et la mauvaise dette.

La solution des PPP a ses limites. Côté positif, les PPP permettent d'aller plus vite et de trouver des solutions innovantes. Mais, outre que depuis 2013, les PPP sont consolidés dans la dette de l'Etat, ils présentent un inconvénient : les PPP reviennent à 4,5% - 5% (marge du partenaire privé, coût du risque, coût plus élevé des emprunts que pour l'Etat). Les concessions ont des inconvénients moindres.

Q2 : François Hun, Fédération départementale CFDT : les travaux des Commissions dont vous nous avez parlé semblent très franco-français. Est-ce vraiment le cas ?

Ph D. : il y a 2 projets internationaux : la LGV Lyon Turin et le Canal Rhin - Rhône mais ils n'étaient pas dans la lettre de mission de Mobilité 21 ni du COI

A noter que dans le cadre du plan Juncker de relance de l'investissement, la France est le 2^{ème} pays à émarger, après l'Allemagne.

Q3 : Jean-Jacques Boisserolle BAP, ancien membre du CESER Aquitaine : pourquoi le GPSO ne va pas au-delà de Captieux ?

Ph D. :

Q4 : Marc Oxibar, Conseiller régional N-A : j'échange régulièrement avec le président Alain Rousset sur le Pau-Canfranc et ne comprend pas son insistance à rouvrir cette voie.

Ph D. : le Président Rousset, comme beaucoup de Présidents de Région, se passionne pour le ferroviaire depuis que l'Etat leur a transféré les TER. On aurait gagné à mettre les routes

dans le portefeuille des Régions. Cela aurait conduit à un meilleur équilibre des investissements entre les deux modes.

Q5 : Alain Boy, concessionnaire automobile et marchand de fuel et gazole à Oloron : il nous faut être raccordé à l'autoroute (A64 et A65) pour sauver notre métier. Et je vous propose, pour comprendre notre situation, de faire la route en camion jusqu'au Tunnel du Somport.

Ph D. : je comprends et pense qu'il s'agit d'un vrai problème d'Aménagement du Territoire et vous conseille de vous adresser à Madame Jacqueline Gourault.

Q6 : Jean-Marc Richard, Président de Devlop'SO (association basée à Périgueux qui milite pour une liaison E7 évitant la rocade saturée de Bordeaux et nécessitant la réalisation de 2 barreaux de 80km environ chacun, l'un entre Pierre Buffière sur la A20 au sud de Limoges et Périgueux Est sur la A89, l'autre entre Mussidan sur la A89 et Langon à la croisée A62-A65). Le Gouvernement espagnol est exaspéré par l'attitude de l'Etat français qui l'empêche de se désenclaver correctement. Cette exaspération est partagée par le gouvernement portugais. Est-ce que l'Etat français peut rester insensible à ces pressions ?

Ph D. : dans le cadre de Mobilité 21, l'Ambassadeur de France à Madrid est intervenu à plusieurs reprises pour nous faire part de cette exaspération.