

Ce que le Grenelle ne dit pas

Le Grenelle de l'environnement qui vient d'avoir lieu dit beaucoup de choses sur le ferroviaire. Presque trop. Si on en croit les programmes « Mobilité et Transports » qui figurent dans le relevé de la table ronde, véritable charte du Grenelle, la France s'engage dans un programme d'infrastructures faramineux. 2 000 km de lignes nouvelles lancés d'ici 2020. 2 500 km par la suite. 1 500 km de ligne de TCSP dans les dix ans. Augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire en cinq ans. Les chiffres ont été dits, publiés, claironnés. Rarement examinés. Cela en vaut pourtant la peine. C'est l'ambition de ce dossier. Les 2 000 km de lignes nouvelles, par exemple, ne sont pas si nouveaux. Ils ont même l'avantage de figurer, à un Paris - Clermont près, dans les derniers Comités interministériels d'aménagement du territoire : l'Etat tient parole. Les 2 500 qui suivent sont totalement brumeux : l'Etat parle en l'air. S'agissant du report modal, on se demande comment on peut atteindre l'objectif. La Commission européenne avait, elle aussi, affiché de remarquables ambitions, dans son Livre Blanc. Sans succès. La France compte sur la concurrence, sur le combiné, et même sur l'autoroute ferroviaire... Pourquoi pas ? Mais on voit mal une inversion de tendance se faire aussi vite dans le fret. Et puis, il faut bien parler argent. Les infrastructures envisagées nécessiteraient des dizaines et des dizaines de milliards d'euros. L'AFITF peut lever deux milliards d'euros par an, mais seulement jusqu'en 2008. On aura beau mobiliser les concours de l'Europe, des régions, on voit mal comment on bouclera les budgets. La taxe sur les poids lourds attendus n'y suffira pas non plus. L'Etat affiche une politique ferroviaire ambitieuse. Tant mieux. Mais pourquoi faire des promesses qu'on n'attend pas et qu'il n'a pas les moyens de tenir ?



Des projets de LGV estimés à 50 milliards

Ambitieux, oui ! Utopique, non ! Même s'il s'agit là de réaliser ou, tout du moins, de commencer à construire autant de kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV) en treize ans qu'on en a construit en une trentaine d'années, on est dans le domaine du réalisable. Même si le changement de braquet est certain. La France compte en effet 1 810 km de LGV, ce qui représente 6 % de l'ensemble du réseau (29 130 km) et « la part la plus grande en Europe », souligne Réseau ferré de France (RFF). « 2 000 km de nouvelles lignes, c'est un gros effort, mais c'est aussi tout à fait l'ordre de grandeur des décisions du CIACT d'octobre 2005 », commente sobrement Véronique Wallon, directrice de la prospective, de la stratégie et du développement durable à RFF. En effet, à y regarder de plus près, après une addition sommaire de la quinzaine de projets déjà prévus (voir fiches suivantes),

on totalise quelque 1 800 km de projets, sans compter le dernier annoncé récemment par Dominique Bussereau, la liaison Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon, qui y ajoute un bon 600 km. Mais quid des délais annoncés ? Le Grenelle laisse planer une ambiguïté. Que met-on derrière ces LGV « lancées d'ici à 2020 » : travaux ? DUP ? études préliminaires ? Les sommes en jeu sont considérables, de l'ordre de 40 à 50 milliards d'euros, estime-t-on chez RFF. En tout état de cause, l'effort promis par l'Etat - 16 milliards - ne sera pas de trop. La directrice stratégie souligne volontiers l'importance des « solutions financières diversifiées et des PPP, dont on ne disposait pas auparavant ». Le premier projet lancé en PPP, la LGV Sud-Europe - Atlantique, servira de pilote pour les suivants. Indépendamment de la problématique du fi-

nancement qui soulève nombre de questions, les propositions de création d'infrastructures du Grenelle sont bien sûr unanimement saluées. La Fnaut les juge « en rupture par rapport aux orientations passées de la politique des transports ». La Fédération des industries ferroviaires (FIF) souligne l'ambition d'un « triplement en quarante ans du réseau grande vitesse national actuel », tout en insistant sur « le caractère prioritaire du développement de la compétitivité du mode ferroviaire ». RFF, qui prône publiquement une « stratégie d'investissement durable », réaffirme l'importance d'intégrer la dimension environnementale à tous les projets de LGV, dès l'origine. « Chaque projet doit être examiné au regard des contraintes techniques, de l'intérêt socioéconomique et des exigences de développement durable », continue Véronique Wallon, qui ajoute immédiatement : « Mais nous ne sommes que conseil de l'Etat dans cette affaire. » Au moment de déterminer les projets prioritaires, l'efficacité économique et environnementale primera-t-elle sur les considérations de politique générale ? Lors du séminaire de presse de Saint-Paul-de-Vence qui s'est tenu du 7 au 9 novembre, Anne-Marie Idrac a elle aussi énuméré les exigences qui devraient guider les choix. « Nous avons des critères, même si ce n'est pas nous qui décidons, a dit la présidente de la SNCF Les TGV qui privilégient l'effet réseau, les projets qui permettent de gagner des parts de marché par rapport à l'aérien, ceux qui prennent en compte la saturation du réseau. » Et l'opérateur n'omet pas non plus de citer le bilan carbone. Sur le papier, il y a consensus. Toutefois, chacun ne place pas forcément les priorités dans le même ordre. Ainsi, par exemple, la SNCF a-t-elle laissé entendre qu'à l'aune de tous ses critères une ligne comme le TGV breton avait peu d'intérêt, alors même que la LGV entre Le Mans et Rennes venait d'être déclarée d'utilité publique... Tous les acteurs concernés sont maintenant suspendus aux décisions qu'entérinera le prochain CIACT, attendu d'ici à mars 2008. Et s'ils n'ont pas de difficultés à localiser les 2 000 premiers kilomètres, les 2 500 suivants laissent davantage perplexe : où, diable ! va-t-on en trouver autant ?

Cécile NANGERONI

→ DOUBLER LES RÉSEAUX DE LGV

2 000 km de lignes à grande vitesse supplémentaires lancées d'ici à 2020, étude de 2 500 km supplémentaires à plus long terme. Ce programme de LGV fera l'objet d'une concertation (en prenant en compte l'impact sur la biodiversité), d'une négociation d'ici à l'été 2008 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions : priorités, tracés, alternatives à la grande vitesse, clef de financement avec, en tout état de cause, un effort de l'Etat de 16 milliards d'euros. »

Table ronde du Grenelle

→ Les projets déjà en chantier

LA LGV RHIN - RHÔNE

- **km à construire** : 425, dont 144 en chantier
- **coût** : 2,312 milliards d'euros pour la phase 1 (branche Est)
- **échéance** : mise en service de la branche Est fin 2011



Indépendamment de leur financement, les propositions de création d'infrastructures du Grenelle sont unanimement saluées.



PHOTOS MICHELE BARBERON

Conçue comme une étoile à trois branches fonctionnant en synergie, la première LGV province-province sera réalisée en 3 ou 4 phases, au calendrier encore flou. Elle procurera des gains de temps variant de 40 minutes, sur la relation Besançon - Marseille, à 2 heures 20 sur Dijon - Francfort. Sur cette ligne à double fonctionnalité - liaisons nord-sud et liaisons est-ouest jusqu'au nord de la Suisse - on attend 12 millions de voyageurs au lancement. Au départ de deux nouvelles gares (Besançon TGV et Belfort-Montbéliard TGV), ce sont 15 destinations quotidiennes qui seront proposées : vers le Nord (Ile-de-France et Lille), le Sud (Lyon) et la Méditerranée (Nice, Marseille, Montpellier, Perpignan, Barcelone, mais aussi Toulouse), l'Est (Zurich, Mulhouse, Strasbourg et Francfort). Par ailleurs, à la mise en service, la liaison Paris - Mulhouse basculera de la LGV Est au TGV Rhin-Rhône, les voyageurs y gagnant 35 minutes. Le chantier de la branche Est (190 km dont 144 lancés) a démarré en juillet 2006. Le tronçon supplémentaire de 36 km (600 millions d'euros) entre Belfort et Lutterbach (à l'entrée de Mulhouse) est espéré dans la foulée. La branche Ouest, devant rejoindre la LGV Sud-Est après Montbard, a reçu le statut de projet d'intérêt général, permettant la réservation des emprises et la révision des documents d'urbanisme, tandis que la traversée souterraine de Dijon en est à la phase d'avant-projet sommaire. La branche Sud,

environ 70 km au tracé non encore défini, devra relier la branche Est à l'agglomération lyonnaise, en se raccordant au réseau quelque part entre Dole et Dijon. Elle est au stade des études préliminaires.

LE LYON - TURIN

- **km à construire** : 78 en France entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne
- **coût** : 12,5 milliards d'euros pour tout le projet, dont 7,5 pour le tunnel
- **échéance** : mise en service après 2020

La Commission européenne vient d'allouer 755 millions d'euros de crédits RTE-T au Lyon - Turin pour la partie commune de la liaison internationale, constituée à 90 % d'un tunnel de 52 km, dont 47 en France. La liaison transalpine vise à développer la grande vitesse voyageurs, ainsi que le fret, en créant les conditions d'un report de la route vers le rail dans les vallées alpines sensibles. Les premiers travaux du tunnel sont prévus en 2010. Côté français, les travaux préparatoires ont commencé en 2005, mais, côté italien, ils sont bloqués par les riverains de la haute vallée de Suse et les défenseurs de l'environnement. L'Italie a dû esquisser un nouveau tracé, qui est encore en discussion avec la population : le tunnel déboucherait plus au sud, à Chiomonte, puis la ligne rejoindrait Turin par deux autres tunnels dont la construction n'était pas prévue initialement. Le tracé des accès français entre Lyon et l'entrée du tunnel transfrontalier a été décidé en février 2006 après 10 ans d'études. Un pasage a ensuite été arrêté, prenant pour référence la mise en service du tunnel de base : on prévoit de réaliser dans cette même phase la ligne fret entre Lyon et le secteur de Montmélian (qui sera dans la 1^{re} phase exploitée de façon mixte fret et voyageurs), y compris le tunnel sous la Chartreuse, ainsi que la ligne voyageurs entre Avressieux et Chambéry par un tunnel à double sens de circulation sous les chaînons de Dullin et de l'Épine. La LGV voyageurs entre Lyon et Avressieux, le deuxième tube du tunnel fret de la Chartreuse, le tunnel de Belledonne, ainsi que la nouvelle ligne mixte jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne sont envisagés postérieurement à la mise en service du tunnel. En visite à la descenderie de Modane le 9 novembre, François Fillon a assuré que les démarches requises - DUP fin 2007, signature d'un avenant au traité de 2001 fin 2008, etc. - seraient accomplies par la France, conformément à l'agenda.

PRINCIPAUX GRANDS PROJETS FERROVIAIRES

(carte prenant en compte le CIADT du 18-12-2003 et le CIACT du 14-10-2005)



PERPIGNAN - FIGUERAS

- **km à construire** : 44,4 (dont 8,3 en tunnel)
- **coût** : 1 milliard d'euros
- **échéance** : mise en service en février 2009

Cette liaison à grande vitesse, mixte voyageurs et fret, fait partie, comme le Lyon - Turin, des réseaux transeuropéens de transport. Elle sera exploitée dans le cadre d'une concession de 50 ans, signée en février 2004 avec le groupement TP Ferro (l'espagnol ASC

Dragados et le français Eiffage TP). TP Ferro a prévu 60 mois de travaux et, pour l'heure, le calendrier est respecté. Le percement du tunnel transpyrénéen du Perthus s'est achevé le 23 novembre près du Boulou. Les premiers trains circuleront donc a priori le 17 février 2009. La LGV sera ensuite prolongée, côté espagnol, jusqu'à Barcelone, mettant la capitale de Catalogne à 50 minutes de Perpignan, mais ça ne sera pas avant 2012.

La France compte actuellement 1 810 km de LGV, soit 6 % du réseau

→ Les projets déclarés d'utilité publique

LA LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

- **km à construire** : 182 de LN + 32 de raccordements
- **coût** : 2,5 milliards d'euros
- **échéance** : fin 2012 ou début 2013

Le projet s'inscrit dans le prolongement du TGV Atlantique, mis en service en 1989. La ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes permettra de gagner 37 minutes sur un Paris - Rennes et 8 minutes jusqu'à Nantes. La DUP a été signée le 28 octobre dernier, et les travaux devraient pouvoir démarrer à la fin de 2009.

LE CONTOURNEMENT DE NÎMES ET DE MONTPELLIER

- **km à construire** : 80 km
- **coût** : 1,2 milliard d'euros
- **échéance** : horizon 2013

Désaturer la ligne actuelle entre ces deux villes (chargée depuis le lancement du TGV Med en juin 2001), mais aussi et surtout développer les échanges fret avec l'Espagne et, enfin, favoriser le développement des TER et des TGV longue distance : autant d'objectifs assignés à ce projet. Associée au contournement, qui sera réalisé en PPP (contrat de partenariat), la modernisation de la ligne Montpellier - Perpignan était prévue pour un montant de 150 millions d'euros. Mais, finalement, l'option de la construction d'une LGV est examinée. Cette infrastructure en rocade a été déclarée d'intérêt public en 2005, après cinq années

d'études approfondies, et le contrat avec le futur partenaire privé devrait être signé en 2008. A l'ouverture, la ligne sera utilisée essentiellement par les trains de marchandises. Sans ce contournement, le Languedoc-Roussillon resterait le maillon faible des transports ferroviaires européens.

TGV EST PHASE 2

- **km à construire** : 106
- **coût** : 1,7 milliard d'euros (valeur 2005)
- **échéance** : 2015

Début septembre, Nicolas Sarkozy s'est engagé à ce que les travaux de génie civil démarrent en 2010 pour compléter la ligne de l'est de la France (406 km au total). Objectif : gagner encore 30 minutes entre Paris et Strasbourg et faire passer le trajet sous la barre des deux heures. La LGV ira de Baudrecourt, en Moselle, à Vendenheim, dans le Bas-Rhin. La DUP d'origine (mai 1996) qui incluait les deux phases a été prorogée jusqu'en 2016 il y a trois ans. La convention de financement ayant été arrêtée en janvier 2007 (à hauteur de 94 millions d'euros), les trois prochaines années seront consacrées aux opérations d'acquisitions foncières, aux études de projets et de déviations de réseaux, ainsi qu'aux travaux préliminaires de libération d'emprises. En se connectant au réseau européen vers le Luxembourg, la Suisse et l'Allemagne, cette LGV améliorera également les liaisons transfrontalières.

→ Les projets en phase de consultation

LA LGV SUD-EUROPE - ATLANTIQUE (SEA)

- **km à construire** : 302 + 39 de raccordements
- **coût** : 7,2 milliards d'euros (valeur 2015) ; 5,9 milliards (2005)
- **échéance** : fin 2015

Vinci, Eiffage et Bouygues Travaux publics, ce dernier associé au groupe ferroviaire Alstom, sont les trois candidats retenus récemment par RFF pour le 1^{er} PPP sur une LGV de grande envergure, qui mettra Bordeaux à 2 heures 5 de la capitale. Après les négociations qui débutent, le contrat avec le concessionnaire est attendu pour début 2009. Il sera chargé de la conception, de la construction, de l'entre-

tien, du renouvellement et de l'exploitation de la ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, et sa rémunération sera assurée par les péages revenant habituellement à RFF. Le tronçon Tours - Angoulême est à l'enquête publique, RFF espère une DUP début 2009 au plus tard (le tronçon Bordeaux - Angoulême, initialement envisagé comme une 1^{re} phase, a été déclaré d'utilité publique en juillet 2006). Les contributions publiques (a priori environ 50 % du coût du projet) seront apportées à parts égales par l'Etat et les collectivités, après déduction du financement européen. Ce futur tronçon a vocation à être prolongé d'une part vers l'Espagne, d'autre part vers Toulouse.

→ Les projets soumis au débat public

POITIERS - LIMOGES

- **km à construire** : une centaine
- **coût** : 1,3 milliard d'euros
- **échéance** : peut-être en 2016

Prévu comme « projet à étudier » au CIADT de décembre 2003, ce barreau se raccordant à la future ligne Sud-Europe - Atlantique a été examiné par la Commission nationale du débat public il y a un an. Le débat ayant permis de confirmer le bien-fondé de l'axe, qui mettrait

Limoges à environ deux heures de la capitale, RFF a dans la foulée décidé de poursuivre les études sur la base d'une des trois options de passage (sur la bande centrale). Ce projet est conduit en cohérence avec les améliorations programmées sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, où 265 millions d'euros sont investis sur 4 ans. Tout en s'inscrivant dans les réseaux locaux de transport - les deux capitales régionales seraient à moins de 45 minutes l'une de l'autre -, cette LGV améliorera l'accessibilité du Limousin, bien sûr, mais aussi

de départements comme la Dordogne ou le Cantal.

BORDEAUX - TOULOUSE

- **km à construire** : de l'ordre de 250
- **coût** : environ 3 milliards d'euros
- **échéance** : après la réalisation de la LGV SEA

A l'issue d'une réunion organisée le 9 novembre à Bordeaux sur la LGV Sud-Ouest entre Toulouse (Matabiau) et Bordeaux (Saint-Jean), le préfet de région Aquitaine, nouveau coordonnateur, ainsi que RFF ont présenté un protocole d'études en deux phases, qui devrait déboucher, en 2011, sur l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique. Depuis les études d'opportunité en 2002 et 2003, un débat public en 2005 et la décision de poursuivre les études en 2006, ce projet consistant à mettre Toulouse à environ 3 heures de Paris (au lieu de 5) et à 1 heure de Bordeaux n'avait pas avancé. Le coût de cette amorce de transversale « grand Sud » reliant l'Atlantique à la Méditerranée serait d'environ 3 milliards d'euros pour une mise en service envisageable après la réalisation de la LGV Sud-Europe - Atlantique.

BORDEAUX - ESPAGNE

- **km construire** : à définir
- **coût** : de 2,3 à 4 milliards d'euros selon les scénarios
- **échéance** : horizon 2020

Les études dites « corridor Atlantique » sont menées depuis 2003 avec un objectif triple : favoriser le fret ferroviaire international, améliorer les temps de parcours pour les voyageurs au sud de Bordeaux,

→ Les projets à l'étude

LA LGV MONTPELLIER - PERPIGNAN

- **km à construire** : environ 200 km
- **coût** : pas d'estimation
- **échéance** : lointaine

C'est la réalisation de Perpignan - Figueras et du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier qui a encouragé le ministère des Transports sous Dominique Perben à se pencher sur cette éventualité. Des préétudes fonctionnelles pour une ligne mixte fret et voyageurs ont donc été commandées. Le but étant d'organiser un débat public courant 2008. Perpignan ne serait qu'à 45 minutes de Montpellier et un Paris - Barcelone serait réalisable en 4 heures et demie. François Fillon vient par ailleurs de déclarer la ligne TGV Nîmes - Perpignan « prioritaire », car « c'est l'une des questions les plus importantes pour l'accélération des relations économiques entre la France et l'Espagne ».

PARIS - AMIENS - CALAIS

Le CIADT de 2003 avait retenu les études de ce projet, permettant de réduire de 20 minutes le trajet entre Paris et l'entrée du tunnel sous la Manche. Des études ont été effectuées par RFF pour déterminer les différents scénarios d'aménagement de l'axe. Puis la CNDP a été saisie en décembre 2006 en vue de l'organisation éventuelle d'un débat public... Début novembre, dans une interview au *Parisien*, Guillaume Pepy affirme : « Dans moins de vingt ans, le tronçon (...) entre Paris et Lille sera saturé. Il y a fort à parier qu'on mettra alors en chantier une ligne plus directe via Amiens. » Cette deuxième LGV vers le nord, promise de

assurer le développement des TER. Selon les projections de RFF il faudra, en 2020, entre 250 et 350 sillons pour tous ces trafics. Après un débat public fin 2006, le conseil d'administration du maître d'ouvrage a décidé de poursuivre les études sur la base du scénario 3, « permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes ». Il est prévu la réalisation d'un tronçon commun avec la LGV Bordeaux - Toulouse, afin de minimiser les impacts sur l'environnement. Après cette décision favorable de RFF, le ministre Dominique Perben avait donné son feu vert. Depuis, c'est silence radio.

LA LGV PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (PACA)

- **km à construire** : à définir
- **coût** : de 5 à 7,5 milliards d'euros selon les scénarios
- **échéance** : horizon 2020 voire 2025 (réalisation progressive envisagée)

Relier Paris à Nice en moins de 4 heures au lieu de 5 heures 30 et placer la région Paca au cœur de l'axe méditerranéen (Barcelone - Marseille - Gênes) sont les principaux objectifs de ce projet. En décembre 2005, RFF décidait de poursuivre les études sur la base des couloirs de 7 000 m du débat public de l'été précédent. Objectif : déterminer le fuseau sur lequel construire les études préliminaires. Cependant, des études complémentaires ont été jugées nécessaires pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions. La phase d'avant-projet sommaire pourrait se dérouler vers 2010.

longue date aux Amiénois, mettrait alors Londres à moins de deux heures de Paris.

INTERCONNEXION TGV SUD ILE-DE-FRANCE

Utile pour de nombreuses liaisons de province - province et pour la desserte de l'aéroport d'Orly, ce barreau tangentant la capitale par le sud est souhaité par la SNCF et espéré par de nombreuses régions. Les collectivités locales se sont d'ailleurs regroupées en association (« Interconnexion sud, vite ! ») pour réclamer ce « trait d'union entre les régions ». Car bien qu'inscrit au rang de priorité gouvernementale par le CIADT de 2003, le projet n'a jamais avancé d'un pouce.

PARIS - CLERMONT-FERRAND - LYON

- **km à construire** : de l'ordre de 600 (en plusieurs phases)
- **coût** : à évaluer
- **échéance** : horizon 2020 - 2025

Né du Grenelle, ce projet permettrait de mettre la capitale auvergnate à moins de deux heures de Paris au lieu de 3 heures 20 au mieux. Dans un second temps, un tronçon rejoindrait Lyon avec l'objectif de soulager la ligne du Sud-Est qui, selon certains analystes, serait déjà au maximum de sa capacité durant quatre heures par jour. La future desserte pourrait aussi desservir Orléans et Bourges. Elle accueillerait des trains de fret. Les préétudes ont été commandées à RFF très récemment, avec pour ordre de mission un avis sur la faisabilité avant le printemps afin d'en disposer si possible lors du prochain CIADT.

Réseau existant : l'Etat confirme sa promesse



Les travaux de RVB, de modernisation, d'électrification, ou encore de renouvellement d'aiguillage, seront dotés d'une enveloppe gonflée de 400 millions d'euros, soit un budget total de 1,3 milliard, « deux fois et demie plus élevé qu'en 2004 ».

→ MISE À NIVEAU DU RÉSEAU CLASSIQUE

« A côté de l'effort des régions, la contribution annuelle de l'Etat et des établissements publics sera accrue de 400 millions d'euros (multiplication par 2,5 par rapport à 2004). »

Table ronde du Grenelle

La mesure touchant à la mise à niveau du réseau existant est presque passée inaperçue ! Eclipsée par la très médiatique grande vitesse ? La Fnaut s'est même étonnée qu'« aucune mention n'ait été faite du réseau classique »... Pourtant, les travaux de renouvellement de voie, de modernisation, d'électrification, ou encore de renouvellement des postes d'aiguillage, seront dotés d'une enveloppe gonflée de 400 millions d'euros, soit un budget total de 1,3 milliard, annoncé comme « deux fois et demie plus élevé qu'en 2004 », ce qui signifierait que 520 millions d'euros étaient consacrés au renouvellement, il y a trois ans. Une somme que RFF ne peut confirmer, les lignes budgétaires ayant changé entre-temps, et que le ministère n'a pas souhaité clarifier.

Un effort supplémentaire, en revanche, souligné par RFF : « Nous sommes très vigilants à l'homogénéité du niveau de service. Il faut un réseau à haute performance, mais aussi que l'ensemble du réseau ait un meilleur niveau de performance », assure Véronique Wallon. Mais pour la directrice de la prospective, de la stratégie et du développement durable, le montant de l'enveloppe ne fait pas tout. « Nous devons trouver les moyens pour que les coûts soient maîtrisés, voire diminués, c'est un vrai enjeu. » Des coûts jugés élevés au regard des per-

formances des autres pays européens. Et, par exemple, du britannique Network Rail, qui vient d'annoncer dans son plan stratégique 2009-2014 que ses coûts d'entretien et de RVB devraient, en 2014, être divisés par deux par rapport à 2004.

On se rappelle que le ministère des Transports avait annoncé en mai 2006 un plan 2007-2010 de renouvellement du réseau ferroviaire national, consacrant une hausse progressive des moyens. Selon ce scénario, de 900 millions en 2005, l'enveloppe annuelle devait atteindre 1,5 milliard en 2010 (en 2005, les concours pour l'entretien et l'exploitation étaient par ailleurs de 1,24 milliard). Il était en effet prévu qu'elle augmente de 110 millions en 2006, de 260 millions en 2007 (dans les faits, 280 millions ont été ajoutés), de 400 millions en 2008, etc. Si bien que l'annonce du Grenelle est simplement en phase avec ce plan. La somme « demeure inférieure de 100 millions d'euros à ce qui était préconisé par l'audit de l'Ecole polytechnique de Lausanne », se plaignent les élus du Groupement des autorités responsables de transport (GART). De plus, « la somme était d'ores et déjà inscrite au projet de loi de finances pour 2008 », dénoncent-ils. On comprend mieux pourquoi la mesure a finalement fait peu de bruit. C. N.

Urbain : 18 milliards en 10 ans

On se souvient du tollé déclenché en 2003 par l'annonce de la suppression des aides financières de l'Etat à la création de nouvelles lignes de transport en commun en site propre (TCSP). Le ministère avait alors annulé 500 millions d'euros de crédits dans la loi de finances 2004. La promesse d'un effort potentiel de l'Etat à hauteur de 4 milliards d'euros ne peut donc que soulever l'enthousiasme. Les élus du Groupement des autorités responsables de transport (GART) ont d'ailleurs immédiatement salué cette « très bonne nouvelle », tout en déplorant que l'Ile-de-France « ne bénéficie pas d'une mesure de même nature ». Puisque, pour la région capitale, le Grenelle se contente d'évoquer des projets, par ailleurs inscrits au contrat de projet (Métropolitain, le métro automatique en rocade, prolongement d'Eole et amélioration de la ligne 13), sans parler de sous. Encore est-il bon de préciser que l'objectif est clair s'agissant des kilomètres et du report modal attendus, mais que l'engagement financier l'est moins : soutien de l'Etat « demandé » ne signifiant pas « accordé ».

La somme représente tout de même près du quart de la dépense estimée par le GART (18 milliards), nécessaire pour construire 1 500 km supplémentaires de tram ou de bus à haut niveau de service (BHNS) dans les villes de province. Or, selon la récente étude sur le financement des transports publics urbains (GART, Maires de grandes villes, Communautés urbaines de France), depuis l'origine des subventions, à la fin des années 70, jusqu'en 2003, l'Etat y a consacré 1 836 millions d'euros, « soit un taux moyen d'intervention légèrement inférieur à 20 % ». En y ajoutant les 232,5 millions d'aides obtenues depuis au

compte-gouttes et au coup par coup, le total dépasse donc de peu les 2 milliards d'euros.

Au 31 décembre 2006, dix-huit agglomérations françaises disposaient d'un réseau structuré autour d'un TCSP, représentant 440 km de lignes, dont 114 de métro et 329 de tram. Et les extensions programmées d'ici à 2013 s'élevaient, selon l'étude du GART, à « 126 km pour un montant de 3 milliards d'euros » (depuis, d'ailleurs, plusieurs réseaux se sont agrandis à Bordeaux, Grenoble, Lyon, Marseille, Nantes, Lorient, Le Mans, Nice...). A cette date, trente autorités organisatrices avaient des projets de TCSP en cours ou en attente de réalisation dans les sept ans, soit plus de 600 km et 9,38 milliards d'euros, a calculé le GART. Et d'ici une dizaine d'années, une quarantaine de BHNS devraient aussi être lancés.

Au regard de ces intentions, totaliser 1 500 km de lignes nouvelles paraît jouable. La difficulté sera plutôt de tenir le délai – 10 ans – et de déboursier les 18 milliards. Dans une étude prospective réalisée dans le cadre de la préparation du Grenelle, le GART avait très exactement évalué les besoins « permettant de tendre vers l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ». Selon ses calculs : 43,52 milliards d'euros d'investissement, dont 26,8 milliards en Ile-de-France (pour 200 km de linéaires d'infrastructure) et 16,72 milliards en province (1 305 km). Et cet investissement, souvent réalisé au prix de lourds emprunts pour les collectivités locales, entraîne des frais : il faut ensuite assumer les dépenses d'exploitation supplémentaires. Elles sont évaluées à 2,154 milliards annuels pour la province... C. N.



→ TRANSPORTS URBAINS ET PÉRIURBAINS

1 500 km de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les dix ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de km parcourus par les usagers. Coût des investissements d'infrastructure estimé par le GART : 18 milliards d'euros. Soutien de l'Etat demandé : 4 milliards d'euros. »

Table ronde du Grenelle

Les 4 milliards annoncés par le Grenelle représentent près du quart de la dépense estimée par le GART, nécessaire pour construire 1 500 km supplémentaires de tram ou de bus à haut niveau de service dans les villes de province.

Le ferroutage veut passer à la phase industrielle

L'autoroute ferroviaire est une priorité du Grenelle. Les « routiers » y voient un « mirage », lui préférant le combiné. Un argument de taille milite cependant pour la complémentarité des deux modes : l'infrastructure, promise à un développement sans précédent.

Le Grenelle, c'est la fête au combiné. Sur les dix mesures qui concernent le transport ferroviaire de marchandises, huit portent sur le ferroutage. Et pour cause. Après avoir traversé une crise difficile, le secteur affiche aujourd'hui une croissance retrouvée. C'est donc sur lui que portent tous les espoirs du Grenelle pour « *augmenter de 25 % la part du fret ferroviaire d'ici 2012* ».

Les projets d'autoroutes ferroviaires totalisent à eux seuls 900 millions d'euros de promesses de financement (dont 800 millions en prêt à long terme). L'ambition est de construire un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires, dont la seconde étape – après Perpignan - Bettembourg – serait un axe Atlantique qui traverserait la France de Bayonne à Lille. A terme, l'idée serait de capter « *deux millions de camions* » d'ici 2020, soit « *50 % du trafic routier* » longue distance.

Mais les objectifs du Grenelle ont beau être très ambitieux, la montée en charge du ferroutage dépendra de sa capacité à se monter compétitif face à la route. Et sur ce point, certains sont sceptiques. « *L'autoroute ferroviaire est particulièrement adaptée au franchissement d'obstacles, mais pour la longue distance, c'est beaucoup plus compliqué. Le marché existe, c'est vrai, mais il ne porte que sur une quantité infinitésimale de trafics* », note Jean-Yves Plisson, délégué général du GNTC (Groupement national du transport combiné). Car, lorsqu'un poids lourd utilise l'autoroute ferroviaire, il parcourt généralement en amont

comme en aval 250 km par la route. Du coup, la distance pertinente pour utiliser l'autoroute ferroviaire est plus proche de 1 500 km que de 1 000 km. Donc, des liaisons internationales, ce qui réduit d'autant la taille du marché.

Ce qui amène à une autre question, tarifaire cette fois. En lançant Perpignan - Bettembourg, Lorry Rail se vantait d'afficher des prix plus compétitifs que les transporteurs routiers français (0,90 €/km pour Perpignan - Bettembourg contre 1 €/km en moyenne pour la route). Or, pour Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), la comparaison doit être faite en regard des pavillons étrangers. « *Aujourd'hui, les transporteurs portugais ou espagnols peuvent tirer les prix jusqu'à 75 ou 80 centimes d'euros le km* », précise Jean-Paul Deneuille. Qualifiant l'autoroute ferroviaire de « *mirage* », il préfère miser sur le conteneur, dont le coût avoisine les « *50 à 55 centimes d'euros/km* ». « *L'autoroute ferroviaire n'est pas un mode de transport rationnel*, conclut-il. *C'est la caisse mobile qu'il faut développer.* »

S'il ne conteste pas les différences de tarifs qui peuvent exister, Didier Mercey, secrétaire général de l'association Route roulante, qualifie de « *faux débat* » cette polémique sur les coûts. « *L'autoroute ferroviaire ne se limite pas à son prix, il faut prendre en compte toutes les possibilités d'optimisation de la chaîne logistique. En utilisant l'autoroute ferroviaire, les chargeurs économisent un chauffeur et un locotracteur, qu'ils peuvent réutiliser à l'échelle régionale. C'est très précieux.* »

De même, pour ce responsable de Fret SNCF, opposer le combiné au ferroutage serait réducteur. « *L'autoroute ferroviaire est un produit d'appel. Les transporteurs qui s'y essaient peuvent être tentés par la suite de se lancer dans la logistique de conteneurs.* » C'est le cas de Norbert Dentresangle, notamment, qui, séduit par l'autoroute ferroviaire alpine, étudie actuellement la mise en place d'une plateforme de transport combiné. Autre argument de taille, qui milite pour la complémentarité des deux modes : l'infrastructure. L'image des camions circulant sur les rails est suffisamment porteuse (de rejet) en France pour débloquer des crédits comme rarement le fret en a bénéficié. Les tunnels sont mis au gabarit. Des itinéraires de contournement sont établis. Et c'est l'ensemble du secteur qui en profite.

Guillaume KEMPF



La montée en charge du ferroutage dépendra de sa capacité à se monter compétitif face à la route.

« Promotion du transport combiné. Lancement d'autoroutes ferroviaires. Suppression, à terme, des trajets routiers longue distance (→ 500 km) des camions en transit, en particulier le trafic international. Lancement du programme des autoroutes ferroviaires consistant à faire transporter les camions par les trains. Objectif 2020 : 2 millions de camions transférés, soit environ 50 % du trafic. »

Table ronde du Grenelle

Un coup de pouce au « coup de pince »



Chaque coup de pince, s'il est réalisé sur le territoire français, rapporte 12 euros de subventions.

Le renouvellement des aides au combiné n'est pas une nouveauté du Grenelle. La décision a été prise plusieurs mois auparavant, lorsque l'Etat a choisi de reconduire la subvention pour la période 2007-2013. Validées par Bruxelles, ces aides à l'exploitation sont versées au « coup de pince », c'est-à-dire chaque fois qu'une caisse est transbordée d'un camion sur un train ou d'un train sur un camion. Chaque coup de pince, s'il est réalisé sur le territoire français, rapporte 12 euros de subventions publiques. C'est également valable pour les transbordements mer/rail et fleuve/route. Les opérateurs de combiné touchent ainsi 12 euros pour une liaison internationale et 24 euros pour une liaison nationale, ce qui peut représenter jusqu'à 1 200 euros pour un train de 50 caisses. Selon le site Internet du ministère, l'Etat cherche « *à encourager* » par ce biais le transport combiné « *sur des axes où le trafic marchandises est important mais où le marché ne parvient pas à le traiter autrement que par la route* ».

Les autoroutes ferroviaires – qui n'utilisent pas de pinces mais des wagons pivotants – ne touchent pas la subvention, mais ses promoteurs ne seraient pas hostiles à l'idée d'en bénéficier eux aussi. Ils tentent de pousser l'idée auprès du ministère pour que le texte soit formulé de manière un peu plus souple. En 2006, l'aide à l'exploitation représentait 25,8 millions d'euros dans le budget de l'Etat. En 2008, le projet de loi de finance prévoit 23,4 millions d'euros de subventions, dont 21,05 millions pour le transport ferroviaire et 6,6 millions pour le transport maritime et fluvial. Il existe, en parallèle, d'autres dispositifs d'aides au

« Renouvellement du système d'aide au combiné. »

démarrage. Ainsi, l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) aide les entreprises à acquérir des matériels dédiés, de type caisses mobiles, ou châssis porte-caisses (jusqu'à 20 % du coût de l'investissement, voire 25 % pour les nouveaux accédants), à condition que le bénéficiaire s'engage sur des volumes de trafic pour une période de cinq ans et que l'investissement n'excède pas le million d'euros. En amont, une aide financière peut également être octroyée pour la réalisation d'études de faisabilité. Et puis, à l'échelle européenne, le programme Marco Polo propose une autre aide au démarrage qui peut atteindre 30 à 35 % du montant des investissements (l'UE privilégie les liaisons transfrontalières et les partenariats internationaux).

G. K.

→ Un chiffre

1 200 €

Les opérateurs de combiné peuvent toucher jusqu'à 1 200 euros de subventions pour un train de 50 caisses sur une liaison nationale.

Une pilule miracle pour doper le combiné



Théoriquement, il est possible de faire circuler des trains jusqu'à 1 000 m, mais les conditions dérogatoires sont tellement restrictives qu'elles se révèlent impossibles à mettre en œuvre.

« Mise en place de trains longs sur les deux axes Nord - Sud. »

Table ronde du Grenelle

En France, la taille limite des trains est fixée à 750 m. Une réglementation qui la situe dans le haut de la fourchette des pays européens, mais qui fait bien pâle figure au regard des 2 000 à 3 000 m autorisés aux Etats-Unis, au Canada ou encore en Australie-Occidentale. Théoriquement, il est possible de faire circuler des trains plus longs (jusqu'à 1 000 m), mais les conditions dérogatoires sont tellement restrictives qu'elles se révèlent impossibles à mettre en œuvre. « Il doit s'agir d'un train de marchandises avec wagons à bogies. Le tonnage doit être inférieur ou égal à 1 600 t. Et la vitesse de circulation ne doit pas dépasser 100 km/h sur des itinéraires désignés », détaille Fabrice de Jouvencel, directeur des autorisations à l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire). De fait, un seul et unique train a réussi à voir le jour en respectant ces cinq critères. La grande nouveauté du Grenelle est de laisser entendre qu'il pourrait les assouplir... ce que le GNTC (Groupe national des transports combinés) réclame depuis plusieurs années.

Car pour les trafics les moins pondéreux, des trains plus longs permettraient d'utiliser les locomotives au maximum de leur capacité, donc d'économiser des coûts de traction. Aujourd'hui, celles-ci tractent

1 800 t. Alors qu'un train de combiné (50 caisses environ) ne pèse que 1 400 t en moyenne. L'équation, dès lors, est plutôt simple. Un train de 850 m, c'est 5 caisses supplémentaires. Et avec un train de 1 000 m, on gagne 12 caisses... Soit autant de marges en plus pour le tractionnaire, ou de prix en moins pour le client. On saisit mieux tout l'intérêt de la mesure pour un secteur fragile, qui peine à s'imposer face à la route.

Problème. Les trains longs requièrent une adaptation des voies de garage. « Les voies d'évitement ont toutes été calibrées pour accueillir les trains de 750 m », explique Véronique Wallon, directrice de la stratégie de RFF. Si l'on ne veut pas scinder les trains, des travaux sont donc nécessaires. Autrement dit, seuls quelques itinéraires pourront être concernés. « Partout où le marché sera en capacité d'absorber une offre supplémentaire, l'infrastructure s'adaptera », assure Véronique Wallon. Dans le Grenelle, deux axes sont d'ores et déjà programmés. L'axe Sud-Est (Nord-Pas-de-Calais - Marseille) et l'axe Sud-Ouest (Nord-Pas-de-Calais - Bayonne), où les trafics sont les plus massifiés.

Les opérateurs de combiné, eux, sont également attentifs à la contrainte des tonnages et des vitesses de circulation, qu'ils souhaitent voir évoluer. « Le combiné terrestre est en concurrence frontale avec la route ; il doit être compétitif sur les temps de parcours », affirme Jean-Yves Plisson, délégué général du GNTC. A 100 km/h, seul le combiné maritime - où les délais sont moins importants - est véritablement pertinent, ce qui exclut, de fait, une large majorité des trafics. Pour le GNTC, une limitation de vitesse à 120 km/h serait plus appropriée. Mais les experts ferroviaires s'interrogent.

« Il y a une crainte liée aux efforts longitudinaux. En augmentant la longueur ou la vitesse, nous craignons des réactions qui pourraient aller jusqu'à un déraillement. Jusqu'ici, personne n'a fait la démonstration que ce n'était pas dangereux au-delà des limites aujourd'hui admises », explique Fabrice de Jouvencel, directeur des autorisations. Des groupes de travail ont été mis en place entre RFF, la SNCF et l'Etat pour réfléchir à une évolution du référentiel. Mais l'EPSF veille au grain. G. K

Les trains de 1 000 m permettraient d'économiser sur la traction, mais des travaux d'infrastructures sont nécessaires.

Horizon 2009 pour l'autoroute ferroviaire Atlantique



Les trains emprunteront à Bordeaux l'ancienne ligne de Chartres pour rejoindre la ligne de Poitiers.

Le projet d'autoroute ferroviaire sur le corridor Atlantique se concrétise. Le 15 novembre, à Biarritz, Jean-Louis Carrère, vice-président du conseil régional d'Aquitaine en charge des transports et des infrastructures, et Philippe Mangeard, président de Modalohr, ont annoncé qu'un service d'autoroute ferroviaire entre le Nord-Pas-de-Calais et les Pyrénées-Atlantiques, en passant par le sud du bassin parisien.

Compte tenu du coût et de la longueur des travaux de mise au gabarit, la présence de nombreux tunnels sur l'itinéraire constituait en effet un frein sérieux. De Mouguerre, près de Bayonne, jusqu'en Ile-de-France, pas moins de 12 tunnels doivent être mis aux normes, dont on ne peut espérer l'achèvement avant 2013, voire 2015. Un contretemps qui a pu être levé grâce à la mise en place d'un itinéraire alternatif qui ne compte que 5 tunnels (voir encadré), dont les travaux pourront être achevés mi-2009, selon RFF.

Les trains chargés de camions emprunteront à la sortie de Bordeaux l'ancienne ligne de Chartres, par Saintes et Niort, pour rejoindre la ligne classique à Poitiers. Cette portion ne possède en effet que deux tunnels. Celui de la Ramade (1 314 m), dans la banlieue bordelaise, dont la mise au gabarit interviendra

en même temps que les travaux de régénération de la voie prévus fin 2008. Et celui de Jérusalem, entre Saintes et Niort, qui ne requiert qu'une intervention mineure.

Le financement nécessaire au dégagement des ga-

→ Un calendrier trop ambitieux ?

Philippe Mangeard voit les choses en grand. Lors de la présentation de l'autoroute ferroviaire Atlantique, le président de Modalohr évoquait quatre allers-retours par jour dès 2009, pouvant capter l'équivalent de 600 poids lourds quotidiens. Puis une vingtaine d'allers-retours par jour (1 600 poids lourds) avec l'entrée en service de l'itinéraire principal. A terme, en 2016, ce ne sont pas moins de trente allers-retours par jour qui sont envisagés, soit 2 000 poids lourds en moins sur les routes, l'équivalent de 10 millions de tonnes de marchandises.

En réalité, les ambitions des promoteurs sont beaucoup plus mesurées. D'après un document interne du Cercle pour l'optimodalité, dont La Vie du Rail International a pu avoir une copie, trois hypothèses sont envisagées pour 2014. En cas de demande forte, le plan de charge prévoit « 3 allers-retours Mouguerre - Brétigny et 5 allers-retours Mouguerre - Lomme » (soit un maximum de 640 poids lourds/jour si on compte 40 poids lourds par convoi). En cas de « demande stagnante », le service se réduit à « 2 allers-retours Mouguerre - Brétigny et 3 allers-retours Mouguerre - Lomme » (maximum : 400 poids lourds/jour). Enfin, le scénario intermédiaire évoque « 2 allers-retours Mouguerre - Brétigny et 4 allers-retours Mouguerre - Lomme » (maximum : 480 poids lourds/jour).

G. K. (avec F.-X. P.)

« Création d'autoroutes ferroviaires. Mise en place des deux premières grandes lignes Nord - Sud-Ouest et Nord - Sud-Est. Expérimentation sur la ligne Perpignan - Luxembourg. Conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 minutes. »

Table ronde du Grenelle



→ Un itinéraire avec douze tunnels, un autre avec cinq

Depuis Mouguerre jusqu'à la région parisienne, l'itinéraire classique compte 12 tunnels à mettre au gabarit, représentant 5 km à modifier, tandis que l'itinéraire par Saintes et Niort en traverse seulement cinq (soit 2 km), dont trois sont communs aux deux itinéraires (Camp-de-Prats sur la ligne Puyoo - Bayonne, et ceux de Mousserolles et de Saint-Esprit, à Bayonne). Celui de la Ramade (1 314 m), situé dans la banlieue bordelaise, sera mis au gabarit en même temps que les travaux de régénération prévus fin 2008. Quant à celui de Jérusalem, entre Saintes et Niort, il ne requiert qu'une intervention mineure.

F.-X. P.

Douze tunnels, ici celui de Saint-Esprit, à Bayonne, devront être mis au gabarit B1, capables d'accueillir les trains de camions.

barits hauts – voûte des tunnels – et bas – largeur des quais – a pu être trouvé par l'inscription de ces travaux au contrat de projet Etat-région (CPER) 2007-2013. Dans les quatre régions concernées, le montant des travaux s'élève à 137,5 millions d'euros : 56, 5 millions pour le Poitou-Charentes, 50 millions pour l'Aquitaine, 24 millions pour l'Ile-de-

France et 7 millions pour le Centre. Quant à la plateforme d'embarquement qui sera située sur l'actuel centre européen de fret de Mouguerre, sa construction, c'est impératif, doit intervenir dans les meilleurs délais. 15 millions d'euros ont d'ailleurs été inscrits au CPER.

François-Xavier POINT

Un réseau de plateformes se met en place

Indispensables pour décharger les camions, les plateformes multimodales affichent un coût de construction proche de 15 millions d'euros, financé par les collectivités et par l'Etat. Pour des raisons d'économie, mais aussi pour ne pas pénaliser les temps de parcours, le nombre de plateformes doit rester limité, d'où la nécessité de les implanter dans des bassins industriels denses, où elles sont susceptibles de gagner des clients. Pour l'axe Atlantique, la plateforme d'arrivée devrait être Mouguerre, près de Bayonne. Une autre plateforme devrait voir le jour en région parisienne, probablement à Brétigny-sur-Orge, mais la région Centre milite pour que ce soit Artenay. De source proche du dossier, la commune présente cependant « un moindre intérêt logistique ». Dans le Nord-Pas-de-Calais, les choses sont un peu plus opaques. La région pousse la candidature de Dourges, qui

peut encore proposer de l'espace. Mais d'après nos informations, la commune de Lomme, dans la banlieue lilloise, a également de fortes chances d'être choisie.

Quelle que soit l'heureuse élue, la plateforme devrait devenir, à terme, le point de raccordement entre les deux autoroutes ferroviaires. Sur l'axe Sud - Est, deux plateformes supplémentaires pourraient voir le jour, la première dans la banlieue est de Lyon pour capter les flux de l'industrie chimique. La seconde à Marseille pour une ouverture vers la Méditerranée. La possibilité est également évoquée de construire une nouvelle plateforme à Rivesaltes (banlieue de Perpignan). Le Boulou est en effet saturé à 3 allers-retours/jour. De même, à Bettembourg, de nouveaux quais de 1 000 m pourraient être construits, dans le but d'industrialiser la production et d'optimiser la traction.

« Pour le moment, nous ne faisons que du point à point, mais à terme il nous faudra développer la notion de hub pour mettre en place un véritable réseau européen », explique Didier Mercey, de Fret SNCF. Ce pourrait être le cas de Lyon, par exemple, où des services pourraient être initiés vers Turin après le raccordement de l'autoroute ferroviaire alpine (Aiton - Orbassano). Des groupes de travail ont été mis en place avec les autorités italiennes pour étudier la question. Côté français, les avis sont partagés. Les dénivelés fragilisent en effet l'équilibre économique d'une telle liaison. De même, aucun raccordement du tunnel sous la Manche n'est évoqué pour le moment. La plaine et le franchissement d'obstacles continuent de faire chambre à part.

G. K.



La plateforme idéale devrait raccorder les deux autoroutes ferroviaires.

Après Lorry Rail, voici Opticapital

Tel qu'il se dessine, le développement de l'axe Atlantique a de grandes chances de s'appuyer sur une nouvelle société *ad hoc*, baptisée « Opticapital ». Le montage du projet se distingue de Lorry Rail, même si les deux structures auront des investisseurs en commun. Outre la SNCF, on entend parler de Lohr Industrie, de Dexia ou encore de la Caisse des dépôts, parmi les futurs partenaires.

La création d'Opticapital est la conséquence de tensions croissantes apparues au sein de Lorry Rail, tensions liées à des querelles de personnes ainsi qu'à un défaut de leadership industriel depuis le rachat d'ASF (Autoroutes du sud de la France) par Vinci. Alors qu'ASF occupait une position dominante dans Lorry Rail (40 % du capital), le groupe de BTP a choisi de s'en désengager partiellement, forçant la Caisse des dépôts à augmenter sa participation.

A l'heure où se boucle le tour de table financier, le Grenelle offre à la nouvelle structure un sérieux coup de pouce, en promettant 100 millions d'euros pour le financement des infrastructures, ainsi que 800 millions de prêt à long terme destinés à l'achat de matériel roulant. Pour la partie infrastructures, 50 millions seront consacrés à la mise au gabarit des installations (ouvrages d'art et quais) et 50 millions à la construction de plateformes multimodales. La répartition de ces fonds reste encore assez mystérieuse. Sur l'axe Atlantique, la totalité des travaux est évaluée à 175 millions d'euros, dont 142 millions pour les mises au gabarit et 33 millions pour les plateformes, financés en grande partie dans le cadre des contrats de projets Etat-région. Dans le budget prévisionnel au-

quel nous avons pu avoir accès (et qui date d'avant le Grenelle), le projet est financé à hauteur de 77 millions d'euros par l'Etat, de 51,5 millions par les collectivités locales, de 29 millions par l'Union européenne ou encore de 9,5 millions par RFF. Concrètement, la société Opticapital SAS disposerait d'un statut de holding. La société mère détiendrait deux filiales : l'une, « Opticapital Asset Financing » (OCAF Rail), pour l'achat du matériel roulant, l'autre, « Autoroute ferroviaire axe Atlantique » (AFAA), pour la partie exploitation. En théorie, l'autoroute ferroviaire est censée fonctionner sans subventions, mais son principal avocat, Philippe Mangeard, le patron de Modalohr, milite pour que la subvention du transport combiné puisse être étendue aux autoroutes ferroviaires.

Côté matériel roulant, le Grenelle annonce un prêt de 800 millions d'euros de l'Etat, dont Opticapital devrait bénéficier au même titre que Lorry Rail. Sachant qu'un wagon Modalohr coûte autour de 400 000 euros, le prêt permettrait de financer quelque 2 000 wagons. Peut-être plus. Car les partenaires du groupe Lohr font pression sur l'industriel pour qu'il diminue ses tarifs. Une optimisation de la production pourrait y contribuer, mais se pose alors la question de l'échelonnement des commandes. En décembre, le dernier des 43 wagons de Lorry Rail devrait sortir de l'usine. Or aucune autre commande n'est en cours. L'industriel devra donc interrompre sa chaîne de production cet hiver... pour la relancer l'an prochain. Avec tous les surcoûts que cela implique.

G. K.

« 50 millions d'euros de financement public seront consacrés aux infrastructures et 50 millions aux plateformes de fret. Mobilisation d'un prêt à long terme : 800 millions d'euros pour l'achat du matériel adapté. »

Table ronde du Grenelle

Le combiné obtient le permis sillon



Une fois la réglementation adaptée, les entreprises pourront négocier en direct avec RFF et choisir la qualité de leurs sillons.

« Ouverture des sillons aux opérateurs du combiné. »

Table ronde du Grenelle

« Développement des capacités sur l'axe Atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux. »

Table ronde du Grenelle

Jusqu'ici, les opérateurs de transport combinés étaient obligés de demander leurs sillons par l'intermédiaire d'une entreprise ferroviaire. La mesure limite le nombre d'interlocuteurs pour RFF, certes, mais elle ajoute un échelon supplémentaire dans une procédure d'attribution déjà très complexe. Désormais, les opérateurs de combiné pourront demander eux-mêmes les sillons qu'ils utilisent, c'est ce qu'on appelle la règle du « candidat autorisé ». En inscrivant dans le marbre cette vieille revendication, le Grenelle met fin à une situation de dépendance qui pénalisait le transport de conteneurs vis-à-vis des entreprises

Soulager l'axe Atlantique

Rien d'exceptionnel sur ce point. Quel que soit le projet, la mise en service d'une LGV – ou de toute autre ligne nouvelle – contribue toujours à soulager d'une partie du trafic les infrastructures existantes. Mais il s'agit ici d'un axe particulièrement stratégique pour le trans-

port de marchandises, puisqu'il fait le lien entre la région parisienne et la frontière espagnole. C'est par là que devrait circuler la future autoroute ferroviaire Atlantique, une fois terminés les chantiers de mise au gabarit des tunnels. G. K.

port de marchandises, puisqu'il fait le lien entre la région parisienne et la frontière espagnole. C'est par là que devrait circuler la future autoroute ferroviaire Atlantique, une fois terminés les chantiers de mise au gabarit des tunnels. G. K.

Faut-il oui ou non dédier des lignes ?

Si le Grenelle ne lésine pas sur les LGV, il est pingre sur les infrastructures fret. On pouvait s'y attendre. Nicolas Sarkozy, le 26 juin, en inaugurant le nouveau satellite de Roissy, avait indiqué les grands traits de sa politique de transport. S'agissant du fret, tout en fixant au transport non routier un objectif de reconquête, il avait indiqué : « A une telle échéance, ce n'est pas seulement une affaire d'infrastructures. » Et précisé : « En quatre ans seulement, entre 2002 et 2006, le fret ferroviaire, et cela est incroyable, a perdu en France un cinquième de ses volumes (...). Mais moi, je n'ai pas remarqué que l'on a arraché des voies, je n'ai pas remarqué que l'on a fermé des gares, je n'ai pas remarqué que l'on a rasé des triages. »

Il y a donc des capacités. Ce n'est pas RFF qui dira le contraire. Le gestionnaire d'infrastructure voit passer de moins en moins de trains sur le réseau. Ces dernières années, on a vu dans le fret 5 % de trains en moins par an, même si l'on peut compter maintenant sur le renfort de nouveaux entrants. Pour les voyageurs, les TGV augmentent, mais seulement lorsqu'une ligne nouvelle est ouverte, et ce surcroît est annulé par la suppression de trains Corail. La seule croissance vient du TER. Au total, toutes activités confondues, le solde est négatif. D'où cet argument de RFF : il y a de la marge pour plus de sillons fret sans construire des infrastructures dédiées. D'ailleurs, entre le réseau français et le réseau allemand, le nombre de trains varie du simple au double.

La ligne dédiée ne serait donc la bonne réponse à une vraie question. Le problème, juge-t-on, est de garantir des sillons. D'où l'idée de créneau dédié plutôt que de réseau dédié. RFF travaille à l'identification de « bons sillons » pour le fret, en d'autres mots, il cherche à dégager de la capacité, en journée et dans les grandes agglomérations, pour intercaler des trains de marchandises entre les trains de voyageurs. Pour ce faire, RFF veut profiter de la mise en place progressive du cadencement. Ce système fait ses grands débuts ce 9 décembre avec la région Rhône-Alpes. Ce qui va s'accompagner de l'arrivée de TER sur la rive droite du Rhône, dont la double voie électrifiée offrait jusqu'à présent une remarquable réserve de capacités au fret. On va voir comment RFF parvient dans ces circonstances à ménager de bons créneaux.

Alors, plus question de construire pour le fret ?



Entre les réseaux français et allemand, le nombre de trains varie du simple au double.

Si, mais ce sera plus facile, fait-on remarquer à RFF, quand on saura mieux évaluer l'intérêt socioéconomique d'un contournement ou d'une électrification. La méthode d'évaluation retenue aujourd'hui par l'Etat accorde beaucoup d'importance au temps gagné. Logiquement, les LGV sortent gagnantes des études. On retrouve le discours de Nicolas Sarkozy : « Avant d'engager la collectivité dans de nouveaux chantiers, je demande donc que l'on engage une réévaluation précise projet par projet du bilan économique et environnemental global de chaque infrastructure, pour ne retenir que celles qui ont un bilan réellement positif en termes de développement et de développement durable. » On attend la nouvelle méthodologie.

« Libération de sillons au profit du fret, nouvelles lignes dédiées à priorité fret et mise en place d'une autorité de régulation. »

Table ronde du Grenelle

→ Fillon promet le régulateur pour le début de 2008

En visite à Modane où il a réaffirmé son soutien au projet Lyon - Turin, le Premier ministre François Fillon a confirmé qu'un projet de loi serait déposé au Parlement « début 2008 » pour instituer une « autorité de régulation du secteur ferroviaire ». Cette fonction est aujourd'hui assurée par la « mission de contrôle des activités ferroviaires » (MCAF), une cellule directement rattachée au ministère, qui s'illustre surtout par son manque de moyens. L'idée serait de créer un nouvel organe, indépendant et renforcé (voir LVDR1 n° 1, du 24 octobre 2007), afin d'assainir les relations entre gestionnaire d'infrastructure, opérateur historique et nouveaux entrants, et pour veiller aux grands équilibres entre fret et voyageurs.

Comme François Fillon l'a rappelé, la mission devra notamment « contrôler l'allocation des autorisations de passage sur le réseau et [...] éviter que cette allocation se fasse au détriment du fret ». G. K.

Financement : le trou et le flou

Le projet de loi de finances 2008 n'inclut pas les mesures décidées dans le cadre du Grenelle et laisse sans réponse la question de leur financement. Elus et associations s'en inquiètent d'autant plus que les ressources de l'Afitf ne sont pas extensibles.



Comment va-t-on financer les mesures du Grenelle ? Plusieurs députés, dont le rapporteur général du budget, l'UMP Gilles Carrez, estiment n'avoir pas reçu du ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo, auditionné fin octobre en commission des finances, toutes les réponses qu'ils attendaient, rapporte *La Correspondance économique* du 6 novembre. Au Sénat aussi, on s'inquiète « des moyens accordés ». Les rapporteurs de la mission « écologie, développement et aménagement durables » créée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2008 se disent préoccupés par « l'absence de traduction financière et budgétaire des orientations proposées ». Le projet de budget a en effet été élaboré avant que soient connues les annonces du Grenelle.

Côté associations, même constat. « Il n'y a pas un mot sur le financement des mesures annoncées, si ce n'est la taxe sur les poids lourds », regrette Olivier Deleu, le délégué général de TDIE (Transport, développement, intermodalité, environnement), une association qui rassemble professionnels, élus et experts pour promouvoir ces propositions au service d'une politique globale des transports. Or, cette taxe doit rapporter entre 800 millions et un milliard d'euros par an (voir encadré), ce qui est notoirement insuffisant pour faire face aux besoins évalués, tous modes confondus, à 173 milliards d'euros à l'horizon 2025, selon TDIE.

Aujourd'hui, pour les projets de transport, la clé de voûte du financement, c'est l'Afitf (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Cette année encore et l'année prochaine, en plus du produit exceptionnel sur la vente des autoroutes qu'elle perçoit, elle touchera une partie des amendes radars : 260 millions d'euros en 2007, puis 400 millions en 2008, du fait de la poursuite de la couverture du réseau routier en radars. A cela, s'ajoutent 500 millions perçus via la taxe sur l'aménagement du territoire et les redevances domaniales payées par les sociétés d'autoroutes. Soit un total de 800 millions cette année, 900 millions l'an prochain.

Mais à partir de 2009, l'Afitf ne touchera plus rien des autoroutes qui lui permettaient de tenir ses 2 milliards d'euros annuels d'engagement. Il lui faudra sans doute attendre jusqu'en 2011 pour que la nouvelle taxe sur les poids lourds, la seule évoquée jusqu'à présent, soit mise en place. A ce moment-là, si l'Afitf se voit affecter la totalité de la taxe, ses ressources atteindront au moins 1,7 milliard d'euros.

Mais, en attendant, les années à venir s'annoncent difficiles si les pouvoirs publics ne trouvent pas de nouvelles ressources. Un compte qui devrait se creuser pour inclure les annonces du Grenelle, même si une grande partie d'entre elles n'est pas vraiment nouvelle, comme les 2 000 km de lignes nouvelles à grande vitesse évaluées à 16 milliards environ, déjà prévues dans le CIADT 2003. « On affiche tout à la fois. Il n'y a pas de vraie stratégie de choix. Si on veut une programmation solide, il faut des engagements solides et un calendrier sérieux. On prend le risque que tout le dispositif soit retardé à la fin 2008 », regrette le député UMP Hervé Mariton. Rapporteur du budget sur les transports, il nuance : « Le gouvernement a annoncé une loi pour février sur tous ces sujets : rien n'interdit une loi de programme. »

→ Revue des solutions envisagées

• Les partenariats public-privé.

Ils restent la principale solution évoquée de tous côtés, « même si leur succès n'est pas éclatant », estime Olivier Deleu, la ligne Perpignan - Figueras devait faire l'objet d'un PPP. C'est finalement une concession. Même chose dans le cas Bordeaux - Tours ou pour CDG Express. Aujourd'hui, on utilise plutôt la concession que les PPP. Or tous les élus nous disent qu'il y a un gisement de financement dans le secteur privé. Nous avons lancé un audit sur l'encadrement juridique des PPP qui n'est probablement pas suffisant. Nous voulons proposer de nouvelles solutions peu avant le CIADT du printemps 2008. » TDIE s'intéresse de près au projet de contrat de partenariat préparé par Voies navigables de France pour Seine - Nord-Europe : « Si l'infrastructure elle-même n'est pas rentable, on peut inclure dans ce contrat les activités liées à l'arrivée de l'infrastructure comme les gares, les programmes de bureaux, les activités logistiques... » Bref, il est urgent de trouver des solutions innovantes. Et attractives.

• Le produit du stationnement en milieu urbain.

L'idée a souvent été évoquée. « Pourquoi une partie de ces amendes va-t-elle à l'Etat ? », s'interroge Olivier Deleu, pour qui la totalité devrait être affectée aux collectivités, qui trouveraient là de quoi financer leurs transports collectifs. « Ce serait autant de moins à payer pour l'Etat. Il faut prendre garde toutefois à ce que la péréquation continue à être appliquée. Il y a un risque : c'est que les collectivités les plus riches touchent

un pactole alors qu'elles ont déjà réalisé les efforts, ce qui se ferait au détriment des plus petites collectivités. »

• Les péages urbains.

Il s'agit de faire supporter à la voiture le coût des nuisances qu'elle génère. Selon la SNCF qui estime qu'il faudrait les coupler à une tarification des transports publics, c'est un outil efficace de transfert modal, assurant en même temps le financement de capacités supplémentaires de transport.

• L'écovignette sur les véhicules particuliers.

Pour l'heure, l'Etat semble privilégier l'idée d'une écovignette à somme nulle. En clair, cette taxe sur les véhicules les plus polluants servira en totalité à renouveler le parc pour favoriser les voitures propres. Mais rien n'interdit qu'à terme elle génère un excédent. Elle pourrait alors être affectée à l'Afitf, proposent des associations, qui verraient d'un bon œil la transformation d'un outil incitatif en une recette fiscale.

• **La fiscalité des plus-values** : RFF a lancé une étude en région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la plus-value immobilière générée par l'arrivée du TGV. Les expériences en Allemagne ou au Danemark sont aussi examinées. Une des solutions pourrait consister à décaler les modalités d'imposition en cas de plus-value non pas à partir de la date d'achat du bien, mais à partir de l'ouverture de la ligne à grande vitesse. Les ressources dégagées pourraient servir à financer des infrastructures.

• Faire payer le transport aérien.

Au lieu de taxer le kérosène comme le demandent certaines associations écologistes et la SNCF pourquoi ne pas imposer aux avions une redevance kilométrique comme ce devrait être le cas pour les poids lourds, demandent d'autres ? Cette redevance pourrait s'appliquer à toutes les compagnies aériennes volant dans le ciel européen. Et alimenter un fonds pour les infrastructures.

• L'emprunt.

Bercy n'a jamais accepté que l'Afitf procède à des emprunts, car cela alourdirait la dette de l'Etat. « C'est pourtant un choix fort. De même, nous soutenons l'idée d'un emprunt européen. L'Union européenne est la seule entité économique et politique à afficher une dette 0 car les traités ne l'autorisent pas. Or c'est un mode de financement qui démontrerait une réelle volonté de réaliser les réseaux transeuropéens de transport », soutient TDIE.

• La dotation budgétaire.

Le Medad, le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, en parle beaucoup, mais c'est une idée risquée tant elle risque de passer à la trappe pour cause de gel budgétaire. Les précédents sont nombreux. Autre solution plus originale mais qui ne garantit pas à 100 % la pérennité : un contrat pluriannuel signé par l'Etat et l'Afitf qui inscrirait formellement les dotations.

Marie-Hélène POINGT

→ La taxe sur les poids lourds

Le projet de taxe sur les poids lourds fait aujourd'hui l'objet d'un travail intensif au sein des ministères pour pouvoir tenir les délais, très serrés. Le calendrier prévoit une mise en place début 2011. « Il s'agit d'une taxe et non d'une redevance, car elle ne s'appliquera pas à tous les usagers des infrastructures : les poids lourds seront concernés à partir de 3,5 t, conformément à la législation européenne qui s'appliquera en 2012. Et les sommes recueillies iront à la route mais aussi à d'autres modes de transport », explique Pierre Rimattei, le chef de la mission interministérielle sur la tarification routière. Selon lui, « Si on veut utiliser cette taxe dans un objectif de report modal, il faut viser les déplacements qui s'effectuent sur courtes distances et sur lesquels il existe d'autres possibilités de transport. Nous visons donc le réseau national structu-

rant, hors autoroutes payantes, qui s'étend sur quelque 12 000 km. Il faut aussi éviter un report du trafic sur des routes gratuites. » La fourchette de prix devrait tourner entre 10 et 12 centimes du kilomètre parcouru. Une modulation tarifaire devrait être mise en œuvre en fonction de la classe de pollution des camions et, si possible, de la congestion de la circulation. Le système doit être « interopérable ». Le gouvernement « se place d'abord sur le plan national, de sorte que notre dispositif communique avec le système des réseaux concédés. Nous veillerons que le même dispositif existe au niveau européen ». Avant cette mise en place, la loi a prévu une taxe sur les poids lourds sur le seul réseau alsacien fin 2009, ou au plus tard début 2010, pour contrer les effets de la Toll Col-

lect en Allemagne, cette taxe sur les camions qui les incite à passer par le réseau alsacien pour éviter de payer. Le délai est serré, alors que les questions techniques à résoudre sont très importantes. Et Jean-Louis Borloo aurait confié qu'il ne souhaitait pas la mise en œuvre de cette taxe indépendamment du reste du réseau national. L'ensemble de ce dispositif, qui sera très « largement externalisé », pourrait contribuer à financer l'Afitf. Dominique Busseau, le secrétaire d'Etat aux Transports, affirme qu'il rapportera 1 milliard d'euros annuels. Mais le gouvernement reste encore flou sur son affectation et sur ses objectifs de report modal. Et les professionnels de la route demandent déjà des contreparties financières aux efforts demandés. M.-H. P.

Grenelle va-t-il rimer avec Bruxelles ?



La France, présidente de l'Union en 2008, a l'occasion rêvée d'entraîner l'Europe sous le signe de l'environnement, ascendant transports.

En prenant la présidence de l'Union européenne en juillet 2008, la France compte bien faire avancer les propositions en matière de transport « durable » qu'elle a avancées au cours du Grenelle de l'environnement.

Tout serait plus simple si la France était seule au monde. Pour être applicables, beaucoup des propositions du Grenelle de l'environnement imposent un passage par la case Bruxelles. Parce que l'effet de serre est un problème global, évidemment. Parce que l'action dans les seules limites hexagonales aurait peu d'effet dans un domaine aussi ouvert que les transports. Mais également car la plupart des domaines de la politique des transports sont de compétence européenne. Cela tombe bien, après la Slovaquie, c'est la France qui assurera la présidence de l'Union européenne au 2^e semestre 2008 : l'occasion rêvée pour cette dernière d'entraîner l'Europe sous le signe de l'environnement, ascendant transports. Officiellement, l'environnement sera l'une des priorités de la présidence française. Et pour que l'action s'inscrive dans la continuité, Jean-Louis Borloo élaborera avec ses homologues tchèque et suédois un programme d'action commun aux trois présidences successives de l'Union européenne (France, République tchèque, Suède) pour la période de juillet 2008 à décembre 2009. Ce programme couvrira les domaines de la lutte contre le changement climatique et la recherche d'un accord post-Kyoto, la qualité de l'air, la défense de la biodiversité, la gestion des déchets et la promotion d'un développement durable. Mais présider n'est pas décider : à partir de la fin 2008, la France va pouvoir activer les discussions et chercher à trouver des compromis sur les textes qui lui importent. Mais il va falloir convaincre les 26 autres Etats membres que le

jeu du CO₂ en vaut la chandelle. Voici quelques points de friction.

→ Internaliser les coûts externes

Vu du Grenelle, l'actuelle directive Eurovignette, en imposant un plafond, limite les possibilités de ressources. La France espère pouvoir faire avancer une proposition d'une nouvelle Eurovignette. Vu les réticences des Etats périphériques et les grandes difficultés qu'elle a eues à faire adopter la précédente version, fin 2006, la Commission n'est guère optimiste sur ce sujet. Comme prévu par la directive de 2006, des propositions sur l'internalisation des coûts externes doivent être faites, d'ici au 10 juin 2008, par la Commission, en vue d'une potentielle modification de la directive. Mais cette radiographie des coûts est-elle vraiment la pommade miracle pour le ferroviaire (voir encadré) ?

→ Imposer aux constructeurs automobiles de limiter les émissions de CO₂ des véhicules neufs

La France mettra-t-elle au pas les constructeurs automobiles européens ? Malgré l'accord volontaire de 1998 conclu entre l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) avec ses ho-

mologues japonais et coréen et la Commission européenne afin de limiter les émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs à 140 g/km en 2008, puis à 120 g/km en 2012, les constructeurs européens atteignaient encore 158 g/km en 2006 et se disent (au final) incapables de tenir leur promesse pour 2012. L'industrie automobile a obtenu en février 2007 que l'objectif soit ramené de 120 à 130 g, en faisant peser les 10 g de l'effort restant sur les pneumatiques ou la climatisation. La présidence française souhaite revenir à une ligne plus dure envers les constructeurs. Stratégie jugée d'autant plus pertinente que les deux constructeurs français sont parmi les moins sanctionnables. La bataille promet cependant d'être rude. : « Dès qu'on instruit ce dossier, on tombe sur le lobbying des constructeurs allemands », souligne-t-on dans l'entourage de Dominique Bussereau. Et de poursuivre : « De toutes les manières, le sujet va avancer de lui-même, car avec un baril de pétrole à 100 \$, les consommateurs vont commencer à regarder de plus près la consommation des véhicules qu'ils achètent. »

→ Faire converger la fiscalité des carburants

La France souhaite faire converger la fiscalité sur les carburants. But de l'opération : éviter le dumping fiscal de certains pays qui entretiennent des stratégies volontaires de prix plancher des carburants pour doper leur pavillon routier. Une nouvelle version de la directive

« énergie » de 2003 pourrait intégrer un taux de référence pour le gazole professionnel européen. La France soutient l'idée d'une dynamique de convergence des taux spécifiques applicables au gazole professionnel.

→ Endiguer les émissions croissantes du transport aérien

Intégrer le transport aérien dans le marché de quotas de gaz à effet de serre est un projet de l'UE. Bientôt, les compagnies devront acheter des droits à polluer auprès d'une bourse spécialisée. Tous les vols à l'intérieur de l'Union européenne seront concernés à partir de 2011. La mesure pourrait quand même se traduire par un surcoût sur le prix des billets, compris entre 1,80 et 9 euros par vol, selon l'estimation de la Commission. Mais la fameuse taxe sur le kérosène, mentionnée par le Grenelle et qui faisait partie des engagements (lors de son grand oral de nomination) du commissaire aux Transports Jacques Barrot, est passée aux oubliettes. Quant au projet du Grenelle d'augmenter le prix des trajets aériens qui sont desservis par une ligne ferroviaire à grande vitesse, « par exemple sur les trajets Paris - Strasbourg ou Paris - Londres », il paraît difficilement réalisable dans un contexte européen de ciel ouvert. Et guère efficace, puisque sur ces liaisons le train se taille en général la part du lion.

→ Coûts externes : et si la route payait déjà le juste prix...

Une bonne douche froide en plein mois de janvier. Au début de l'année prochaine, la Commission européenne doit lever le voile sur son fameux modèle de calcul des coûts externes engendrés par les différents modes de transport. Il faut s'attendre à une surprise de taille : les simulations effectuées par les instituts de recherche mandatés par la Commission (CE Delft, notamment) indiqueraient, d'après nos sources, que le transport routier s'acquitte déjà de la plupart des coûts externes (construction et entretien des routes, pollution, congestion, accidents...) qu'il engendre. La plupart des simulations effectuées aboutiraient au même constat : le mode ferroviaire est très subventionné et il ne paie pas la totalité de ses coûts, en particulier d'infrastructure. Au contraire du transport routier qui, en s'acquittant de taxes sur les carburants et péages, couvre déjà la plupart de

ses coûts internes, mais également externes, lesquels sont, il va de soi, plus importants. Pire, pour arriver à l'équité modale, il faudrait presque dans certains scénarios que le ferroviaire « fasse un chèque » au transport routier. Quant au calcul sur les émissions de CO₂, il ne serait pas forcément si favorable que cela au ferroviaire, puisque la provenance de l'électricité (centrales thermiques) entre en ligne de compte. Les quatre à six modèles chiffrant les coûts externes sociaux et environnementaux des différents modes de transport doivent maintenant être validés par un aréopage de scientifiques dépêchés par les différents Etats membres au début du mois de décembre. Avant une présentation en janvier 2008 devant un panel de représentants des différents modes de transport. Parallèlement, la Commission réalise une étude sur l'impact potentiel d'une inter-

nalisation des coûts externes et va proposer une stratégie en la matière. Ces différents éléments seront transmis au Parlement européen et au Conseil des ministres avant le 10 juin 2008 (date limite fixée par la directive Eurovignette de mai 2006), en vue de mettre au point une nouvelle règle commune de taxation des infrastructures prenant en compte les coûts externes. En vue d'une Eurovignette plus efficace, en somme. L'idée sous-jacente étant que la route doit payer plus. Depuis plusieurs années, les lobbies ferroviaires ont fait de l'internalisation des coûts externes la pierre angulaire de leur stratégie, postulant que la comparaison des différents coûts des modes de transport leur sera forcément favorable. Un véritable fiasco si cette mise à plat des coûts des transports démontrait le contraire.

Guillaume LEBORGNE