



INVENTER ET FINANCER, LES MOBILITÉS

REGARDS ET PERSPECTIVES
SUR VINGT ANS D'ACTION PUBLIQUE

À l'occasion des vingt ans de l'AFIT France et de l'association Passé-Présent-Mobilité,
en partenariat avec TDIE et le CHEDD.

25 MARS 2025 - HÔTEL DE ROQUELAURE, PARIS.





ÉDITORIAUX	4
INTERVENANTS	6
OUVERTURE	
• Philippe Tabarot , ministre chargé des Transports	7
• Franck Leroy , président de l'AFIT France	9
• Mathieu Flonneau , maître de conférences et co-fondateur de l'association P ² M	9
REGARDS CROISÉS	
Territoires, infrastructures, usagers et mobilités	
Vingt ans de mutations dans le secteur des transports : de nouveaux comportements, de nouvelles attentes ?	12
• David Valence , président du COI, président de la commission Transport et mobilité de la Région Grand Est	
• Étienne Faugier , maître de conférences Université Lumière Lyon 2, président de l'association P ² M	
QUESTIONS DE LA SALLE	
• François Rousseau , association P ² M, journaliste	15
TABLE-RONDE	
La mobilité, un nouvel objet de politique publique ?	
Vingt ans de République mobile sous nos yeux : un nouvel objet de politique publique à l'aune de la neutralité carbone	16
• Sylvain Laval , maire de Saint-Martin-le-Vinoux et président du SMMAG	
• Maxime Forest , directeur général de France Logistique	
• Sébastien Richez , historien et chargé d'analyses stratégiques, Groupe La Poste	
QUESTIONS DE LA SALLE	
• Matthieu Bloch , Forum Vies Mobiles	23
• Tomas Hidalgo , ministère de la Transition écologique	23
TABLE-RONDE	
Pas de mobilité sans infrastructure : pourra-t-on financer les infrastructures nécessaires aux besoins de mobilité de demain ?	24
• Anne Conchon , professeure des universités, Paris 1 - Panthéon-Sorbonne	
• Sophie Mougard , inspectrice générale de l'environnement et du développement durable	
• Philippe Duron , coprésident de TDIE	
QUESTIONS DE LA SALLE	
• David Valence , président du COI, président de la commission Transport et mobilité de la Région Grand Est	31
CONCLUSION	
• Christophe Béchu , maire d'Angers, ancien président de l'AFIT France, ancien ministre	33
• Clément Beaune , Haut-commissaire à la Stratégie et au Plan, ancien ministre	34
ANNEXES	
- Présentation des quatre organisateurs (AFIT France, P ² M, TDIE et CHEDD)	37
- Vingt ans de séminaires de P²M, quelques jalons	
Par Mathieu Flonneau , maître de conférences et co-fondateur de l'association P ² M	38

FRANCK LEROY PRÉSIDENT DE L'AFIT FRANCE

Événement majeur du 20^{ème} anniversaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), le colloque « Inventer et financer les mobilités : regard et perspectives sur vingt ans d'action publique » organisé le 25 mars 2025 à l'Hôtel de Roquelaure – en partenariat avec TDIE, le comité Histoire de l'IGEDD et l'association Passé-Présent-Avenir (P²M) – s'est distingué par la qualité des intervenants et de leurs échanges. Il s'inscrit dans la préparation de la Conférence de financement des infrastructures de transports « Ambition France transports », proposée par François Durovray et mise en œuvre par Philippe Tabarot.

Respiration intellectuelle nécessaire dans une société en constante ébullition – sans même évoquer l'instabilité politique –, ce colloque a offert des échanges permettant de nous resituer dans la nature même du secteur des transports : celui du temps long, nécessaire pour évaluer ce qui a été fait, réaliser des constats, mais également définir les objectifs à atteindre et les moyens d'y parvenir.

Nous avons également eu l'honneur – outre la présence d'un public très nombreux, que je tiens à remercier vivement ! – de bénéficier du haut-patronage et de la venue du ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot, ainsi que de la présence des anciens ministres, Christophe Béchu et Clément Beaune, tous en prise directe dans leurs fonctions avec la thématique qui nous réunissait.

Politiques, ministres, élus locaux... mais pas seulement ! Chercheurs, scientifiques, agents publics, citoyens engagés : toutes les forces vives du Transport et des Mobilités ont pu partager leurs points de vue et leurs visions.

Jamais les infrastructures de transport n'ont occupé une place aussi centrale dans le débat public !

ÉTIENNE FAUGIER PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION P²M

Mobile dans le mobile » fait dire Jules Verne au capitaine Némoto en 1871. Le mot mobilité est un mot-valise qui n'est pas encore bien stabilisé, malgré sa récente entrée en 2019 dans un texte de loi décisif : la loi d'orientation des mobilités (Lom)¹. Celui-ci remplace le mot transport qui avait cours depuis 1982 et la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti). À l'initiative de Mathieu Flonneau et de Vincent Guigueno, le travail d'un groupe de chercheurs issus de plusieurs disciplines (histoire, géographie, sciences politiques, anthropologie, sociologie, etc.) a contribué à travers des séminaires pluridisciplinaires ouverts à tous publics d'accompagner et de circonscrire ce changement de paradigme depuis 2005.

L'ambition de ce tournant de la mobilité est d'appréhender à l'aide des sciences humaines et sociales la plurimodalité. Le but étant d'analyser plus finement les déplacements des individus, des marchandises et des idées qui sont rarement usagers d'un mode de transport, mais au contraire plusieurs. Et cet état de fait n'est pas récent, on le retrouve au moins depuis l'époque moderne avec la Révolution industrielle et la vapeur qui permettent une augmentation, une fréquence et une régularité des déplacements.

La mobilité est notamment au cœur des politiques pour aménager et gérer le territoire, des entreprises (La Poste, SNCF, etc.) pour déplacer les biens et les personnes. L'approche de sciences humaines et sociales

Mobilité, cohésion sociale, égalité territoriale, transition écologique, performance économique : autant d'enjeux étroitement liés, qui exigent une approche globale et coordonnée. Ces regards croisés, portés par des expertises complémentaires, doivent rendre nos décisions à la fois ambitieuses, réalistes et soutenables dans une période où combien complexe pour les finances publiques.

Il faut penser la mobilité dans sa globalité, en valorisant la complémentarité entre tous les modes – route, rail, fluvial, transports en commun et modes actifs – pour construire des solutions accessibles, cohérentes et durables. Nous sommes donc face à des enjeux très concrets, qui concernent aussi bien les citoyens que leurs lieux de vie, et dont l'avenir dépend grandement. C'est pourquoi j'ai souhaité que l'AFIT France se positionne sur ces questions, soit force de propositions et incitatrice d'engagement.

Ces actes rendent compte de la densité et de la qualité des propos tenus par tous les intervenants de cette journée du 25 mars qui, de façon inattendue, a revêtu une dimension hautement symbolique : au lendemain d'une proposition de suppression de l'Agence par une Commission spéciale de l'Assemblée nationale, ces débats ont permis de rappeler que les Transports et la Mobilité sont incompatibles avec les effets d'annonce et le court-termisme, mais demeurent des domaines préférentiels pour la réflexion, la stratégie et l'action.

Garantir sur le long terme les financements de l'État du développement et de la modernisation des infrastructures de transport en mobilisant des ressources du secteur, tout en garantissant transparence et efficacité : tel est le rôle que l'AFIT France entend pleinement assumer, pour une mobilité plus résiliente, accessible et respectueuse de l'avenir.

est décisive. Elle donne de la profondeur aux choix politiques et aux habitudes de déplacement, pour spatialiser les mobilités et pour décomplexifier les jeux d'acteurs, les querelles de chapelles et préjugés mœurs.

Les enjeux contemporains du XXI^e siècle autour de l'inégalité du droit à la mobilité et de l'injustice spatiale, de la pénurie des carburants fossiles, de l'essor du développement durable et des oscillations entre accélération et lenteur font de la mobilité un sujet polémique et prompt à des tensions politiques, économiques, sociales et culturelles. Et demain : « Quelles mobilités pour les individus et quelles conséquences sur les territoires et plus largement sur la planète ? »

L'échange tenu, en 2025, avec l'AFIT France lors des vingt ans collectifs de nos deux entités est un premier pas pour répondre à cette question. Gageons qu'il sera suivi par d'autres partenariats afin de stimuler et d'infuser les mobilités, passées, présentes et à venir !

1. - [Loi n° 2019-1428](#) du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

PHILIPPE DURON ET LOUIS NÈGRE

COPRÉSIDENTS DE TDIE, ANCIENS ADMINISTRATEURS DE L'AFIT

Vive l'AFIT !

A quoi sert l'AFIT ? Cette question pourrait paraître triviale voire inconvenante en ouverture des actes des échanges qui ont accompagné la célébration des vingt ans de cette agence de l'Etat. Pourtant, c'est sans doute la seule question qu'il faut se poser avant de lire les pages qui suivent. En effet, c'est la veille de ce colloque, le 24 mars 2025, que les députés réunis en commission spéciale pour l'examen du projet de loi dit de simplification de la vie économique, ont voté un amendement proposant la suppression de l'AFIT.

L'AFIT est non seulement utile, elle est surtout indispensable.

Comment en convaincre les honorables parlementaires appelés à se prononcer prochainement en commission mixte paritaire ? Comment en convaincre les parlementaires qui pourraient avoir à réfléchir dans les prochains mois – si la suppression de l'AFIT était confirmée par la CMP sur la loi de simplification de la vie économique – sur le moyen d'assurer une affectation des recettes issues de la mobilité au financement des infrastructures qui permettent le transport des voyageurs et des marchandises, leur réalisation, leur modernisation, leur entretien ?

L'AFIT est l'outil de la mise en œuvre de la politique d'investissement de l'Etat dans les réseaux d'infrastructures de transport. Certes, un outil, cela s'affute, cela s'use, et on peut en changer. Mais est-ce raisonnable de vouloir en changer sans avoir préparé son remplaçant ? Faut-il considérer qu'il n'y a plus d'interrogation sur la sincérité des budgets transport de l'Etat, qu'il n'y a plus besoin d'outil de péréquation financière entre les modes de transport, qu'il n'y a plus besoin d'outil d'échange entre les cofinanceurs publics des infrastructures de transport, qu'il n'y a plus besoin de thermomètre de l'évolution de l'ambition des maîtres d'ouvrage publics ?

Nous sommes aujourd'hui devant une contradiction politique et intellectuelle majeure : la suppression de l'AFIT votée par l'Assemblée nationale au printemps 2025 est contestée de fait par les conclusions de la Conférence Ambition France Transports (AFT) présentées le 9 juillet 2025. Deux des quatre ateliers, les ateliers 2 (route et avenir du système conces-

sif) et 4 (fret et logistique) concluent en renvoyant certaines de leurs propositions au bon fonctionnement de l'AFIT, voire au renforcement de ses missions et prérogatives. Le point 9 des recommandations de la Conférence souligne la nécessité de l'AFIT au service de l'affectation : « Consolider un ensemble de ressources durables affectées à l'AFIT ».

L'AFIT est indispensable. Mais est-elle suffisante ?

La suppression de l'AFIT entraînerait un retour en arrière d'une vingtaine d'années dans les méthodes de décision des dépenses d'investissement dans les réseaux d'infrastructures de transport. Sans l'AFIT, pas de lisibilité de la mise en œuvre des budgets votés par la Représentation nationale pour les transports ; sans l'AFIT, pas d'instance d'échange entre les différents cofinanceurs publics des infrastructures ; sans l'AFIT, pas de péréquation financière intermodale. Le travail et la valeur ajoutée de l'AFIT s'inscrivent dans un système de décisions complexes où les transports jouent souvent le rôle de variable d'ajustement. Comme la Conférence AFT l'a largement démontré, le résultat de ces ajustements successifs s'incarne dans ce que l'on appelle la dette grise. Le coût de la dette grise de nos différents réseaux de transport a été partiellement évalué par la Conférence AFT : 1,5 Md € par an pour les prochaines années sur le ferroviaire ; 1 Md € par an pour les prochaines années sur le réseau routier national non concédé. Le montant de la dette grise qui ne fait pas encore l'objet d'une évaluation assez précise sur les réseaux routiers départementaux ou communaux/intercommunaux serait nettement supérieur aux deux premiers.

Alors, s'il fallait répondre simplement à la question de savoir à quoi sert ou pourrait encore servir l'AFIT, nous proposons deux réponses simples : limiter, réguler, compenser l'ampleur des différentes dettes grises de nos réseaux de transport ; assurer les investissements nécessaires à la décarbonation des systèmes de transport dont nos concitoyens et nos entreprises ont besoin. C'est une responsabilité que nous devons assumer pour les générations futures ! Pour vous en convaincre, nous vous invitons à lire les pages qui suivent. Le croisement des regards entre les experts académiques de l'association P2M et les décideurs publics le confirment : il faut que vive l'AFIT !

BENOIT VAILLOT

SECRÉTAIRE PERMANENT DU CHEDD

En 2025, l'AFIT France, établissement public administratif national chargé de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport et P²M, association pluridisciplinaire de chercheurs spécialistes des mobilités, célèbrent leurs vingt ans. Le Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable a souhaité les rassembler pour fêter ensemble cet anniversaire, car leur date de naissance concomitante (2005) ne doit rien au hasard.

En effet, au cours des vingt dernières années, l'AFIT France et P²M ont été les témoins de la transformation de l'action publique, et de la substitution progressive, mais jamais complète, des mobilités comme catégorie d'action publique à celle des transports. Ils n'en ont pas seulement été les témoins, mais aussi les acteurs. Les réalisations de l'agence ne se sont ainsi pas limitées à s'inscrire dans la longue histoire de l'aménagement du territoire, au financement des seules infrastructures de transports, mais ont financé des solutions multimodales qui embrassent toutes les mobilités.

Également, l'association a été pionnière dans l'acclimatation de ce nouvel objet en sciences humaines et sociales en France, et peut revendiquer un tournant paradigmatique, à travers l'organisation d'activités scientifiques et une diffusion de leurs résultats aussi large que possible. Leur création il y a vingt ans reflète une évolution profonde des poli-

tiques de transports, où les infrastructures intègrent les usages, les enjeux environnementaux et la recherche d'équité sociale.

Le double anniversaire organisé le 25 mars 2025 sous le haut-patronage du ministre chargé des Transports a ainsi été l'occasion de rassembler les acteurs des politiques de transport et mobilités, et les chercheurs qui en sont spécialistes. Cette rencontre a permis de réfléchir aux mutations dans le secteur des transports au cours des vingt dernières années, où ont émergé de nouveaux comportements, de nouvelles attentes dans les territoires et chez les usagers. L'émergence des mobilités comme catégorie et objet d'action publique, a aussi contribué à la prise en compte des enjeux environnementaux et porté l'ambition d'une neutralité carbone. Enfin, les débats sur le financement des infrastructures et systèmes de mobilités futures a trouvé des contrepoints et éclairages historiques étonnamment actuels.

Ce double anniversaire atteste que la collaboration entre chercheurs en sciences humaines et sociales et acteurs publics offre une expertise supplémentaire à la conception, à la réalisation et à la conduite des politiques publiques. En outre, l'AFIT France et P²M ont démontré que les politiques de transports et mobilités ne se réduisent pas à une question technique, mais engagent des choix de société.

INTERVENANTS



Clément Beaune

Haut-commissaire à la Stratégie et au Plan, ancien ministre



Philippe Duron

Coprésident de TDIE



Franck Leroy

Président de l'AFIT France



Christophe Béchu

Maire d'Angers, ancien président de l'AFIT France, ancien ministre



Étienne Faugier

Maître de conférences Université Lumière Lyon 2, président de l'association Passé-Présent-Mobilité (P²M)



Sophie Mougard

Inspectrice générale de l'environnement et du développement durable



Anne Conchon

Professeure des universités, Paris 1 Panthéon - Sorbonne



Mathieu Flonneau

Maître de conférences et co-fondateur de l'association P²M



Sébastien Richez

Historien et chargé d'analyses stratégiques, Groupe La Poste



Maxime Forest

Directeur général de France Logistique



Philippe Tabarot

Ministre chargé des Transports



Animatrice
Nathalie Croisé

Journaliste



Sylvain Laval

Maire de Saint-Martin-le-Vinoux et président du SMMAG



David Valence

Président du COI, président de la commission Transport de la Région Grand Est

OUVERTURE

Nathalie Croisé
Journaliste

Cette rencontre vise à montrer l'évolution de l'approche des transports et de la mobilité, au cours de vingt années d'action publique, et à mieux comprendre le rôle des chercheurs. Nous avons par ailleurs une double actualité : nous sommes à quelques semaines de la conférence de financement des mobilités « Ambition France transports » que va présider M. Dominique Bussereau. En second lieu, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur la simplification², la commission spéciale a voté en faveur de la suppression de l'AFIT France.



Philippe Tabarot
Ministre chargé des Transports

Permettez-moi d'avoir un petit mot pour saluer et remercier les élus, notamment les membres du conseil d'administration. J'étais moi-même membre de ce conseil d'administration de l'AFIT quelques années, en tant que représentant du Sénat. J'ai accepté de parrainer cet événement, mais je n'étais pas sûr de ma participation, en raison de contraintes d'agenda. Cette nuit, j'ai appris qu'un certain nombre de députés ont décidé, à travers un texte sur la simplification, de voter la suppression de l'AFIT.

Par conséquent, je me devais d'être présent pour réaffirmer mon attachement à cette structure. Je l'ai servie pendant des années, en tant qu'administrateur, et j'en ai besoin aujourd'hui, en tant que ministre, pour assurer un certain nombre de décisions politiques, de transparence sur les dossiers. Cette structure a une compétence qui est portée ses salariés, très peu nombreux.

Je voudrais une nouvelle fois saluer le travail accompli avec une grande efficacité depuis toutes ces années, dans des conditions souvent difficiles.

J'aimerais dire à certains cosignataires de cet amendement que l'exposé des motifs de cet amendement va totalement à l'inverse des objectifs certainement

louables qu'ils portent. J'espère qu'ils pourront revoir leurs positions avec les éléments que je leur communiquerai, lors de la discussion dans l'hémicycle. J'aurai l'occasion de m'exprimer devant le Parlement sur ce texte et ces amendements, en rappelant l'impérieuse nécessité de continuer à fonctionner avec une agence de financement.

Cela ne veut pas dire qu'un certain nombre de réformes ne peuvent pas se faire, ni que la transparence n'est pas indispensable, et ce type de colloque doit se tenir régulièrement.

Je suis heureux d'intervenir devant vous aujourd'hui, pour ce colloque qui célèbre en premier lieu les vingt ans de l'AFIT France. C'est le résultat d'un comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire qui a décidé en 2003 de tenter de dépasser le principe d'annualité budgétaire, pour se donner la capacité de développer des grands projets d'infrastructures de transport sur le temps long.

Depuis vingt ans, nous mesurons les résultats tangibles de l'AFIT France. À travers le développement de nombreux projets, notamment du réseau ferroviaire à grande vitesse (les lignes LGV Paris-Strasbourg, Sud Europe Atlantique, Bretagne-Pays de la Loire), mais aussi la modernisation des infrastructures routières et autoroutières, l'amélioration du réseau fluvial et portuaire, pour favoriser le transport multimodal et le développement des plateformes logistiques. L'agence a indéniablement réussi son pari, grâce à une affectation de ressources qui fait sa force et la préservent en partie des aléas des négociations budgétaires annuelles.

C'est pourquoi je suis convaincu du rôle plus que jamais central de l'AFIT. Nous avons besoin de sa capacité à planifier les investissements nécessaires aux grands projets.

Fruit d'une réflexion interministérielle il y a vingt ans, l'agence verra bientôt une nouvelle réflexion se déployer. Comme le Premier ministre l'a annoncé à la Rochelle le 14 mars dernier, j'ai souhaité lancer l'organisation d'une conférence de financement interministérielle, « Ambition France transports », pour redéfinir une stratégie à long terme de financement des mobilités³.

2. - Projet de loi de simplification de la vie économique, adopté en première lecture au Sénat le 24 avril 2025. [Voir le dossier législatif](#).

3. - Voir [le communiqué de presse](#) des services du Premier ministre



Philippe Tabarot

Les réflexions de la conférence seront animées par Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports et ancien ministre du Budget.

« Ambition France transports » abordera l'ensemble des thématiques liées au développement des infrastructures de transport.

Tout d'abord, la question de la desserte des métropoles. Ces réseaux demanderont une ingénierie et des financements particuliers que nous devons rapidement préciser.

Ensuite, le sujet des mobilités routières, et notamment autoroutières, alors que la question de l'avenir des concessions d'autoroutes va se poser bientôt avec une acuité renforcée. Nous devons réfléchir, dès à présent, pour que l'État se dote d'une stratégie claire. Pour ma part, je crois à une compensation des différentes mobilités. Je suis convaincu, comme beaucoup d'entre vous, que nous devons réfléchir à redéployer une partie des ressources issues de la route vers le financement des infrastructures, tous modes confondus. Il est bon de rappeler, au moment où certains la décrient, qu'il s'agit d'un des principes de l'AFIT France : utiliser une partie des recettes carbonées pour financer des mobilités décarbonées.

La conférence abordera également le sujet du transport ferroviaire de voyageurs, qui doit connaître une forte croissance pour atteindre nos objectifs de décarbonation dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone, mais aussi pour financer au mieux la régénération du réseau, afin d'arrêter l'accumulation de la dette grise mortifère, la lente dégradation de la qualité de service et de notre patrimoine commun.

Enfin, le sujet du transport de marchandises sera traité pour trouver les meilleurs moyens de financer la modernisation d'un réseau décarboné de transport, indispensable à la compétitivité de notre économie. Dans ce domaine, je compte sur la créativité des membres de la conférence « Ambition France transports ».

Vous l'aurez compris, cette conférence sera un moment de réflexion stratégique sans barrière, pour dégager une feuille de route partagée par l'ensemble des ministères impliqués. Je compte sur vous tous pour participer à ces travaux. Il sera possible de contribuer sous la forme d'auditions, mais aussi de cahiers d'acteurs, à déposer sur des sites dédiés. L'ensemble des contributions seront analysées et nous publierons les résultats de cette réflexion collective.

Je veux que nous allions vite sur ce sujet afin de disposer rapidement d'une stratégie robuste. Nous démarrons les travaux de la conférence dans quelques semaines, avec un objectif de restitution d'ici la fin de l'été. Pourquoi cette conférence et pourquoi maintenant, alors que les tensions internationales se font plus fortes que jamais ?

Je rentre de plusieurs déplacements à l'étranger, notamment pour le conseil informel des transports européens⁴. L'ordre du jour qui nous a rassemblés, la mobilité militaire et la cybersécurité, montre bien la situation que notre pays, notre continent et le monde entier traversent. On se demande si les infrastructures civiles sont compatibles avec les infrastructures militaires et en combien de temps, en cas de conflit, nous aurons les infrastructures nécessaires pour transporter les troupes. C'est malheureusement la réalité.

Nous avons peu de visibilité en matière de politique intérieure. Nous avons une majorité très relative au Parlement. Pourquoi donc faire cette conférence sur le financement ? Je crois qu'en matière d'infrastructures de transport, nous avons besoin, plus que jamais, de visibilité pour assurer la stabilité à l'ensemble des acteurs de la chaîne des transports, qu'il s'agisse de financeurs, de bâtisseurs ou des voyageurs. Les acteurs des transports sollicitent l'État pour connaître nos ambitions et nos moyens. Nous leur devons un affichage clair de nos priorités. C'est une question de crédibilité de l'action publique.

Il y a près de 150 ans, le plan Freycinet était initié pour accélérer le développement du réseau ferroviaire. Ce réseau a été développé, modernisé et rationalisé, mais c'est encore la base sur laquelle notre réseau de transport s'appuie aujourd'hui. Cela nous rappelle que l'État a le devoir d'apporter une vision, une ambition claire, afin de mobiliser des financements publics et privés et développer les infrastructures.

Je voulais le rappeler à l'occasion de ce vingtième anniversaire : les décisions que nous prenons aujourd'hui sur la modernisation, la régénération, la création de telle ou telle ligne de train ou autoroute, façonneront la France pour au moins les cinquante prochaines années. Avec la conférence « Ambition France transports », nous avons donc l'opportunité de dresser cette feuille de route des infrastructures et mobilités de demain.

J'en suis convaincu, l'AFIT France sera un acteur-clef de cette stratégie nationale. Je souhaite à nouveau remercier tous ceux qui concourent à son fonctionnement et espère que ce colloque permettra d'ouvrir la réflexion sur le financement des infrastructures.

Si cet amendement a une utilité, c'est bien de nous rappeler que nous devons, avec pédagogie, rappeler toutes les belles missions qui sont les vôtres. Encore joyeux anniversaire !

NATHALIE CROISÉ : Franck Leroy, quelle est votre réaction à ce que vient de dire M. le Ministre ?



Franck Leroy
Président de l'AFIT France

Je voudrais remercier M. le Ministre pour ses propos de soutien. Philippe Tabarot a constamment mobilisé son énergie pour que nous disposions en France d'une structure – l'Agence de financement des infrastructures de transport – qui permette de garantir les investissements à long terme.

Quand on parle d'infrastructures de transport, on s'inscrit dans une longue, voire une très longue durée. Quand on raisonne dans le cadre d'un principe d'annualité budgétaire, on ne peut pas garantir la pérennité de ces financements sur le long terme, tout en sachant qu'il y a, derrière, des industries ferroviaires, des travaux publics, tout un monde qui a besoin de garanties sur la continuité du portage de financements d'infrastructures.

Nous sommes vraiment au cœur d'un sujet important et je voudrais remercier le ministre de nous accueillir ici et de nous apporter ce soutien constant.

Je voudrais d'ailleurs indiquer que d'autres anciens ministres, Christophe Béchu, Clément Beaune, seront présents dans l'après-midi, et ont, tout au long de leur parcours politique, milité pour que l'AFIT demeure et que nous ayons cet outil indispensable pour viser ce temps long et projeter le financement et l'avenir de ces infrastructures. Ils viendront clôturer cette journée.



Mathieu Flonneau
Maître de conférences
et co-fondateur
de l'association P²M

M. le Ministre Tabarot, M. le Président Leroy, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, chers collègues.

Pour célébrer aussi ce jour les vingt ans de l'association Passé-Présent-Mobilité (P²M), ce colloque doit débiter par des remerciements à Katrin Moosbrugger, Benoît Vaillot, Pierre Van Cornewal et Étienne Faugier.

4. - Les 17 et 18 mars 2025



Franck Leroy et Matthieu Flonneau

Il convient d'évoquer l'origine de P²M, fondée à la suite d'un séminaire en octobre 2005, inspiré par l'association internationale T²M (*Traffic Transport To Mobility*), elle-même fondée deux années auparavant.

Ce séminaire initial a donc introduit le terme de mobilité et une nouvelle géométrie des transports dans le champ académique en France, puis l'a continuellement travaillé en accueillant près de 300 intervenants au fil de ses vingt saisons. Ces interventions comprenaient celles d'universitaires, de journalistes, de militants, de représentants d'institutions culturelles, d'hommes politiques et d'aménageurs. Le séminaire, fruit de synergies de laboratoires et de financements divers, avec des séances hybrides, s'est ensuite tenu lieu dans de multiples lieux et enceintes, débordant largement les sphères universitaires, notamment à Paris, Lyon, Fontainebleau, Dunkerque, Marne-la-Vallée, Compiègne, Rome, Nîmes, Blois, Cerisy-la-Salle, etc.

Deux décennies durant, le séminaire a contribué à un éveil et à une liberté critique d'analyse, en distinguant les modes de transport des infrastructures de mobilités, et en soulignant les spécificités des usages et des usagers. Les concepts clef abordés incluent le *user turn* anglo-saxon, la démodalisation. En deux mots, le concept de mobilité a permis de « détechniciser » et « défonctionnaliser » les questions de transport.

Ce « lieu semi-institutionnel » a cherché à promouvoir une approche « laïque » des enjeux mobilitaires scien-

tifiques et sociétaux en abordant les incantations en faveur de l'impératif du transfert modal mis en regard de la baisse paradoxale des volumes de fret ferroviaire ou de stagnation relative du fret navigable, l'apesanteur environnementale de l'aérien, le Maas (*Mobility as a Service* ou Mobilité comme service), la « ville du quart-d'heure » et ses revers moins à la mode, les controverses et la déconstruction des idoles, des fétiches et des dérégulateurs eux-mêmes. Les contradictions de l'automobilisme, la levée du « tabou routier », la décarbonation et la collectivisation des usages, la valorisation de l'existant ont été discutées. Les questions d'énergie, de genres, d'ubérisation, de logistique, de tourisme, de sécurité, de mobilité augmentée, de contrôle des données, des concessions autoroutières, de la redistribution de l'espace public, des « trains du quotidien » et ceux « d'équilibres du territoire » ont également aussi été abordées, parfois à l'aune des longues durées de l'histoire ancienne et moderne.

Le séminaire a constaté et accompagné la montée, patente désormais, de la demande de réinvestissement de « l'État stratège » et de restauration des compétences depuis ses services centraux jusque dans les « territoires » avec les nouvelles autorités organisatrices de mobilité. Dans le même temps, la mobilité s'imposait comme centralité, ce que la Lom, sur laquelle fait fond la prochaine conférence de financements des transports, dit littéralement. Les possibles effets rebonds pervers et la place accordée aux usagers et aux ambitions du

service au public et du service public ont été examinés, ainsi que les conséquences de l'abandon de l'écotaxe, la vague de fond d'un possible « grand refus » fiscal, des Bonnets rouges, des Gilets jaunes, des zones à faibles émissions mobilité (ZFE ou ZFE-m) et autres enjeux de tarification ou de gratuité.

Enfin, de longue date, le séminaire a réfléchi à la valeur du ralentissement, et en voyant les infrastructures vieillir, aux indispensables transitions écologiques et mobilitaires. L'émergence des modes doux et actifs, l'engouement pour le vélo, l'acceptation sociale des grands chantiers, et la question des soutenabilités et de la bonne échelle des modes capacitaires et robustes ont été explorées. Les thématiques abordées ont cherché à inclure équitablement ruralia, metropolia et périphéria et à réfléchir sans cesse à la reformulation de « l'utilité publique » telle qu'énoncée, selon leurs époques, par des Jules Dupuit, Raoul Dautry ou Paul Delouvrier.

En conclusion, ces vingt ans de P²M marquent bien la fin d'une certaine innocence académique par rapport aux sujets « urgents » du moment et le plaisir de la rencontre avec l'AFIT à Roquelaure, dans les lieux prestigieux du boulevard Saint-Germain, augure de nouveaux enjeux pertinents de recherches à moyens et longs termes.

FRANCK LEROY : Mathieu Flonneau vient de démontrer l'utilité de ces regards croisés sur les mobilités. On a effectivement dans la salle un certain nombre de décideurs de la sphère politique nationale, régionale ou infrarégionale et des acteurs du monde de la mobilité d'une manière générale.

Dans la situation actuelle, face au mur de financement auquel nous n'avons pas la réponse aujourd'hui, il faut accepter de partager nos visions. C'est tout l'intérêt de la démarche que le Ministre s'apprête à engager dans les semaines à venir.

Le politique ne détient pas seule la vérité. Au contraire, le travail académique et le politique ont vocation à se rencontrer. Ce colloque en est une illustration.

Je voudrais insister sur un point fondamental : nous n'avons jamais perçu une demande de nos citoyens aussi importante pour la mobilité et nos systèmes de transport sont en forte croissance. À l'échelle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), des régions, qui ont l'essentiel des compétences décentralisées, après la période de la covid pendant laquelle nos réseaux ont été désertés, on assiste à une croissance très forte qui démontre une appétence du citoyen, pour plusieurs raisons.

D'une part, l'augmentation des prix de l'énergie a redonné de la compétitivité aux transports collectifs à tous les niveaux. Ensuite, nous devons collectivement atteindre nos objectifs en matière de réduction d'empreinte carbone. Le domaine des transports est sans doute le secteur le plus difficile à décarboner, mais la technologie évolue et il y a bon espoir d'y arriver. Enfin, on sent bien dans nos régions une problématique très forte d'iniquité territoriale : dans nos territoires ruraux, on demande de la santé et de la mobilité. Il nous faut réinventer des mobilités pour la ruralité afin que les habitants se sentent pleinement impliqués dans la communauté nationale. Pour cela, il faut aussi trouver un modèle de financement. ■

REGARDS CROISÉS

TERRITOIRES, INFRASTRUCTURES, USAGERS ET MOBILITÉS - VINGT ANS DE MUTATIONS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS, DE NOUVELLES ATTENTES ?

NATHALIE CROISÉ : David Valence, comment s'est passé à vos yeux le passage d'une approche « transports » à l'approche « mobilités » ?



David Valence
Président du COI, président de la
commission Transport et mobilité
de la Région Grand Est

Ce tournant sémantique s'est généralisé autour de 2017-2018 et la Lom l'a consacré. Il venait nous inviter à remettre l'utilisateur au centre, c'est-à-dire à partir des besoins et de la demande de transports, et à ne plus forcément à céder aux charmes de l'infrastructure, qui résoudrait tous les problèmes.

J'ai parfois résisté à ce vocabulaire et la commission que je préside à la région Grand Est s'appelle commission des Transports et déplacements et non des mobilités. Je voyais aussi le risque qu'à trop parler de mobilité, on oublie le rôle d'unité et de solidarité territoriale que jouent les transports. On sait par exemple à quel point il est important pour les villes moyennes d'être bien connectées aux métropoles. Je craignais que le terme de mobilités ne soit une façon de mettre la solidarité territoriale au second plan et de traduire une forme de priorisation métropolitaine.

Pour autant, ce changement sémantique est venu traduire la façon dont les citoyens se sont aussi emparés de ces sujets. Je suis très frappé par la récurrence des sujets de mobilité dans les médias. Ce n'est plus seulement, comme il y a vingt ans, sous l'angle « dans mon territoire, il manque une 2 x 2 voies », mais plutôt du point de vue d'une demande très plurimodale. Aujourd'hui, il n'y a pas un territoire où l'on ne réclame pas plus de vélo, de train, où l'on ne réclame pas de transports routiers collectifs. Cette prise en main des transports ou des mobilités par les citoyens, dont le changement thématique consacre la traduction, est bienvenue et les universitaires y ont fait beaucoup.

NATHALIE CROISÉ : Observez-vous de près ce que font les chercheurs ?

DAVID VALENCE : Je suis universitaire de formation. Je le fais par tempérament. J'aime ce que les universitaires peuvent nous apporter, parfois comme un « coup de pistolet dans un concert », de l'objectivation de certains choix publics à travers de la donnée ou des points de vigilance. Rien n'est pire pour un décideur public que d'imaginer connaître la matière : on connaît toujours mal ce qu'on croit connaître.



Étienne Faugier
Maître de conférences
Université Lumière Lyon 2,
président de l'association P2M

À mon sens, politiques et chercheurs font partie de mondes qui ne dialoguent pas tout le temps. Les chercheurs manifestent des formes d'évitement du politique, dont le rôle est notamment de baigner dans le temps présent. Quand on est historien, on est un peu effrayé de cela, et l'on va plutôt chercher la longue durée pour avoir un recul critique. Par ailleurs, il est peut-être compliqué pour les politiques de dialoguer avec des chercheurs, mais cela mérite d'être dépassé et je me réjouis de ce double anniversaire, qui met en connexion des mondes qui s'ignorent parfois, mais ont tout intérêt à dialoguer ensemble.

Concernant la sémantique, les membres de l'association Passé-Présent-Mobilité travaillent sur le concept de mobilités depuis une vingtaine d'années. Pourtant les chercheurs rencontrent des difficultés à y travailler parce que ce concept amène à appréhender la plurimodalité. Ce n'est pas évident du point de vue des sources historiques, archivistiques, même si certains l'ont fait sur l'infrastructure, la vitesse et si nous avons dans les derniers ouvrages un manuel des transports et des mobilités⁵.

5. - Louis Baldasseroni, Étienne Faugier et Claire Pelgrims, *Histoire des transports et des mobilités en France - XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, Septembre 2022, 240 p.



David valence, Étienne Faugier, Nathalie Croisé

Pour le politique comme pour les chercheurs, il reste du chemin à faire pour appréhender l'offre de mobilité plurimodale et ces usagers qui ne sont pas qu'auto ou vélo ou ferroviaire mais qui emploient l'ensemble des bouquets de mobilité qui leur sont offerts. L'analyse critique reste à perfectionner sur ces sujets (intermodalité, rupture de charge).

DAVID VALENCE : Tous les colloques sur les mobilités se terminent en disant qu'il ne faut pas opposer les modes. Aujourd'hui, c'est par là que nous commençons ! Cela paraît une évidence, que l'on parle de l'usager ou de transport de marchandises. La décarbonation du transport de marchandises renvoie, pour une large part, au transport combiné. C'est difficile à appréhender, pour le chercheur comme pour le décideur. On met en place toute une série d'outils, de systèmes d'information multimodaux, mais cela reste un effort. Dans l'action publique, il est souvent plus simple de traiter les choses mode par mode. Le lien est souvent fait par l'usager. Quand on décide, on doit s'obliger à penser cet usage.

NATHALIE CROISÉ : Comment appréhendez-vous la question de l'acceptabilité que l'on évoque à propos des transports ?

ÉTIENNE FAUGIER : C'est toute la question : est-ce l'acceptabilité de la part du citoyen ou l'acceptabilité de la société ? La loi d'orientation des mobilités vise aussi à faire atterrir ces questions de mobilités dans le champ des citoyens, mais comment les collectifs s'en emparent-ils ? Le scrutin récent à Paris sur la piétonnisation⁶ a rassemblé peu de Parisiens dans les urnes.

De même, il est compliqué pour les chercheurs de voir comment analyser les déplacements. Il reste beaucoup à faire du côté des historiens. Nous avons en tête cette

vision du citoyen et de l'usager, qui utilisent l'infrastructure, la mobilisent et la modifient. Cela reste compliqué pour le décideur de le voir.

NATHALIE CROISÉ : Est-ce que la Lom a aidé et aide à avancer sur ces sujets ?

DAVID VALENCE : L'un des objectifs de la Lom était qu'il n'y ait plus de zones blanches de mobilité, et que le citoyen sache précisément à qui s'adresser quand il souhaite avoir plus de cars, de pistes cyclables, des aménagements autour de la gare. Les intercommunalités se sont prononcées pour prendre la compétence ou que les régions deviennent compétentes.

Des choix très différents ont été faits par les régions du nord et du sud de la Loire, même si la région Sud est plutôt au nord de la Loire sur ce sujet. Certaines ont incité des communautés de communes à ne pas prendre cette compétence.

D'autres ont considéré qu'on ne pouvait pas aménager un point d'arrêt routier, une aire de covoiturage ou des voies cyclables depuis la capitale régionale et qu'il fallait que ce soit un travail partenarial. Les bassins de mobilité, comme lieux d'animation et de construction de projets, sont encore une réalité « en pointillé » dans la plupart des régions. Les infrastructures n'étaient pas absentes non plus de la Lom. On a notamment introduit la capacité que les régions deviennent délégataires de gestion, ou propriétaires d'infrastructures ferroviaires, ce que font beaucoup d'entre elles, notamment la région Grand Est. Le sujet du vélo a aussi été posé.

6. - Le 23 mars 2025, la Mairie de Paris organisait une votation sur la végétalisation et la piétonnisation de 500 nouvelles rues.

Par ailleurs, même si ce n'était pas une loi de programmation, une série de projets était adossée à la Lom, avec différents horizons de priorité. Elle prévoyait l'institutionnalisation du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), chargé de construire du consensus dans les arbitrages. Il faut toujours bien arbitrer en matière de dépenses publiques. La conférence de financement des mobilités identifiera vraisemblablement des financements alternatifs, il y aura les *Emissions Trading System* (ETS, ou Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, SEQUE), une partie du taux de rentabilité interne (TRI) autoroutier, mais nous n'échapperons pas au choix entre les politiques publiques : si l'on veut plus d'argent pour les mobilités, il faudra faire des choix entre plusieurs champs et au sein de chaque champ.

Enfin, la Lom s'est accompagnée d'un discours très fort sur la priorité aux infrastructures existantes et aux mobilités du quotidien. Ce message n'a pas perdu sa force et nous souffrons encore de la mythologie de l'infrastructure nouvelle. Nous avons le premier réseau routier d'Europe, le deuxième réseau ferroviaire, le deuxième réseau à grande vitesse et le premier réseau navigable : une de nos tâches prioritaires doit être de les entretenir, de les régénérer, de les moderniser et de les développer. La tentation de recourir à des infrastructures nouvelles, qui régleraient tous les problèmes, se manifeste encore aujourd'hui et j'ai souvent du mal à y croire.

NATHALIE CROISÉ : Le monde des transports était celui du temps long. Ne faut-il pas accepter que les choses ne s'accélèrent pas ?

ÉTIENNE FAUGIER : Le ministre a évoqué des horizons de quinze à vingt ans, notamment pour déployer les Services express régionaux métropolitains (Serm). Or, la plus value que peuvent ajouter les chercheurs porte sur l'horizon d'une voire deux générations. Par exemple, même si elles ont été quelque peu modifiées, les gares ferroviaires ont quasiment deux siècles.

Cela signifie que l'on doit penser beaucoup plus loin que les mandats politiques et les grands projets. C'est parfois l'avantage de regarder en arrière pour voir comment cela s'est passé, quelle est l'adaptabilité de ces infrastructures. Plus elles sont grandes, plus on va vite, comme avec l'aérien et les lignes à grande vitesse. C'est de l'entretien, de la régénération, ce qui doit se faire dans la longue durée.

Il est compliqué de remettre en question le court-terme, l'urgence du changement climatique et d'échéances à venir, qui nous entraînent dans une course perpétuelle contre le temps. Court-terme et long-terme sont diffi-



Etienne Faugier

lement conciliables du point de vue des chercheurs comme des politiques. Si l'on aborde la désescalade énergétique, la décroissance, la démobilité, est-ce que l'on change vraiment ou est-ce que l'on continue à courir avec d'autres manières de faire mais sans remettre en cause nos modes de vie et de déplacement ?

NATHALIE CROISÉ : Qu'en a-t-on tiré comme conclusions des crises des Bonnets rouges et des Gilets jaunes ?

ÉTIENNE FAUGIER : L'héritage des Gilets jaunes a joué dans le choix pour certaines villes, comme Calais ou Dunkerque, de la gratuité des transports. L'actualité tourne autour de la métropolisation, des Serm, alors que le travail est à mon sens déjà fait dans l'hypercentre des villes. On ne va pas assez loin dans les territoires où l'usage de la voiture se situe à 80 % et où beaucoup reste à faire pour proposer des alternatives convaincantes et désirables à la voiture individuelle et à l'autosolisme.

DAVID VALENCE : La décision prise lors des Bonnets rouges⁷ marque un défaut de solidarité nationale, une non-volonté de contribuer de la part d'une région. Bonnets rouges et Gilets jaunes ont réinvité les questions d'aménagement du territoire et de solidarité nationale.

7. - La suspension de l'écotaxe par la ministre de l'Écologie Ségolène Royal le 8 octobre 2014.

Il faut s'habituer à concilier l'aménagement du territoire et la transition écologique, qui doit devenir vraiment une de nos boussoles en matière d'infrastructures de transport et de choix de mobilité.

Ce n'est pas facile d'opérer des arbitrages, notamment sur des infrastructures de transport collectif, entre moindre émission de gaz à effet de serre et préservation de la biodiversité. Pourtant, il faut trouver comment construire de la décision publique sans opposer l'aménagement du territoire à la transition écologique.

Les mobilités ont la réputation d'être un sujet politique ingrat. Quand vous développez une offre de transports collectifs, elle est utilisée et aussitôt digérée.

Nous l'avons vécu en Grand Est : on a fait rouler 700 trains de plus par semaine, sans lire dans la presse autre chose que l'échec par rapport à l'objectif initial.

De même, pour les infrastructures nouvelles, il faut accepter, quand on est président de la République ou ministre, de lancer un investissement qui ne commence à porter ses fruits que dix ou quinze ans plus tard. Les mobilités sont investies par les citoyens mais trop peu par les politiques : les décideurs de transport doivent accepter qu'une partie de ce qu'ils ont lancé et initié sera mise au crédit de leurs successeurs. Le temps du politique est parfois trop court par rapport au temps de l'arbitrage et de la réalisation des projets de transport, mais il faut l'accepter. ■

QUESTIONS DE LA SALLE

François Rousseau
(Association P²M, journaliste)

« Je rebondis sur la priorité aux infrastructures existantes. Une infrastructure locale ou régionale ne devrait pas être confondue avec une infrastructure nationale. L'exemple-type est la transformation d'une route qui demandait un aménagement en une route à quatre voies et pas en une autoroute, l'A69.

DAVID VALENCE : Vous posez la question de la pertinence de l'action de l'État en matière d'infrastructures. On pourrait considérer que l'État est pertinent sur le réseau existant non transféré aux collectivités territoriales, pour la régénération, la modernisation et le développement, et pour quelques très grands projets d'infrastructures nouvelles de nature à transformer les solidarités entre régions. Dès lors, sur des projets d'intérêt régional, on pourrait considérer que l'État a moins à intervenir. Cette question sera forcément présente au cours de la conférence de financement des infrastructures de transport.

Notre époque est celle des agences : on mélange l'Office français de la biodiversité, qui met en œuvre des décisions de réglementation, avec des agences comme l'AFIT, qui débloquent des fonds suivant des décisions politiques, et qui les sécurisent sur le temps long pour tordre un peu l'autoritarisme de l'annualité budgétaire, ou encore des autorités administratives indépendantes. Ce mécanisme était inspiré de démocraties scandi-

naves où, après la décision politique, des agences, des opérateurs ou des autorités administratives indépendantes contrôlent la mise en œuvre des décisions politiques.

Ce mécanisme n'a pas perdu de sa valeur. La dissociation concrétisée dans les mécanismes d'agence ou d'opérateurs de l'État a une certaine vertu. Dans la mise en œuvre des grandes orientations, elle permet qu'une partie de la conduite de projets échappe aux microdécisions politiques.

ÉTIENNE FAUGIER : On parle beaucoup d'infrastructures, mais nos imaginaires de mobilité à venir ne sont pas toujours appréhendés dans les financements, les pédagogies. Or, ils comptent beaucoup dans le futur usage de ces infrastructures.

Quand on regarde l'histoire, la publicité, etc., on voit des imaginaires de plus en plus contradictoires avec les enjeux actuels de développement durable. Je pense aux publicités de voitures, mais aussi aux carnets de commande des avions ou de croisière qui sont pleins. Est-ce bien en lien avec le monde que l'on souhaite ? L'infrastructure est très importante puisqu'elle permet le mouvement, mais il y a aussi les imaginaires des individus, des citoyens. À quoi fait-on rêver quand on prend le train, la voiture, le vélo ? Ce ne sont pas les mêmes rêves de mobilité, de déplacement, de pratique du quotidien, de pratique touristique. C'est beaucoup plus compliqué à appréhender pour les décideurs, mais c'est le moteur premier de nos mobilités. ■

TABLE-RONDE

LA MOBILITÉ, UN NOUVEL OBJET DE POLITIQUE PUBLIQUE ? VINGT ANS DE RÉPUBLIQUE MOBILE SOUS NOS YEUX : UN NOUVEL OBJET DE POLITIQUE PUBLIQUE À L'AUNE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE



Sylvain Laval
Maire de Saint-Martin-le-Vinoux
et président du SMMAG

Je suis maire d'une commune de la métropole de Grenoble, et préside une autorité organisatrice des mobilités (AOM) qui a un niveau d'intégration assez intéressant, parce qu'elle regroupe trois niveaux d'intercommunalités : une grande métropole, une communauté de communes, une communauté d'agglomération, un département.

Ce syndicat mixte traite de manière très intégrée de l'ensemble des questions de mobilité, transports collectifs, service vélo, covoiturage et tarification, sur un bassin de mobilité de plus de 600 000 habitants et 123 communes.

NATHALIE CROISÉ : Maxime Forest, on parle aujourd'hui beaucoup de mobilité d'usagers, mais il y a aussi le transport des marchandises.



Maxime Forest
Directeur général
de France Logistique

Les marchandises sont l'ensemble des matières premières, produits transformés ou produits finis nécessaires au fonctionnement de notre économie. Chaque jour, pour chacun de vous, près de 100 kilos de marchandises se mettent en mouvement pour répondre aux besoins de l'économie.

Dans ces 100 kilos sont inclus le pot de yaourt ou la pomme que vous achetez au marché, mais surtout les matériaux de construction, les hydrocarbures, les produits agricoles qui sont nécessaires au fonctionnement de l'économie. Dans ces chaînes logistiques, il faut distinguer les flux et les stocks, avec notamment le rôle des entrepôts.

NATHALIE CROISÉ : Sébastien Richez, vous êtes historien d'entreprise, chargé d'analyse stratégique au sein du groupe La Poste. Qu'est-ce que cela recouvre ?



Sébastien Richez
Historien et chargé d'analyses
stratégiques, Groupe La Poste

Ce n'est pas qu'une singularité postière : de rares historiens d'entreprise se situent dans les grandes administrations devenues entreprises publiques, par exemple RTE. La Poste a fait ce choix d'avoir un historien à l'occasion de son changement de statut au 1er janvier 1991. Son président de l'époque a souhaité disposer d'une structure qui fasse l'interface entre le monde de la recherche et les questionnements que cette entreprise allait affronter dans le cadre de la construction européenne et de la mutation des objets de transport. Dans les années 1990, La Poste savait déjà que le courrier allait disparaître. Il s'agissait aussi d'affronter les différents modes de concurrence auxquels la loi française et la construction européenne l'exposaient.

NATHALIE CROISÉ : Avez-vous pu observer les conséquences concrètes de ce glissement sémantique entre transport et mobilité ?

SYLVAIN LAVAL : Oui, on le voit dans notre pratique quotidienne en tant que spécialistes. Le spectre est beaucoup plus ouvert dans cette logique de complémentarité de l'ensemble des modes de déplacement et de coordination. En même temps, le grand public n'est pas nécessairement concerné : vous parlez plus facilement de transports avec le grand public que de mobilités. Mais, à partir des attentes du public, il ne s'agit plus de traiter uniquement de la question des transports collectifs, mais de l'ensemble des modes de déplacement et de leur mise en œuvre coordonnée. C'est une différence d'approche et nous devons y travailler de manière coordonnée.

NATHALIE CROISÉ : Peut-on parler de mobilité de la logistique ?

MAXIME FOREST : On utilise moins le terme de mobilité dans les marchandises. Avant d'évoquer la notion de mobilité, je m'attarderai encore un peu sur la notion d'infrastructure, essentielle pour les marchandises. La logistique consiste à acheminer le bon produit,

au bon moment, au bon endroit, avec le bon niveau de qualité, au juste coût. Pour faire cela, on doit utiliser des infrastructures, qui doivent être performantes et à un coût raisonnable. Le port est un équipement essentiel à la compétitivité et l'attractivité d'une économie. Et ce qui fait sa performance n'est pas uniquement le port lui-même, mais aussi sa connexion à son hinterland, ce qui pose la question de la qualité des transports ferroviaires et fluviaux entre ce port et son territoire.

L'ensemble de ces éléments de performance de l'infrastructure vont permettre la performance de la logistique.

NATHALIE CROISÉ : Nous avons cet après-midi trois mots-clés : transport, infrastructure et mobilité. Sébastien Richez, en tant qu'historien, je vous poserai la même question sémantique.

SÉBASTIEN RICHEL : J'ajouterais un acteur : les institutions de mobilité. Concernant l'histoire et l'intérêt de l'entreprise pour ces questionnements, la première étape est le livre-socle de P²M, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*⁸, en 2009. J'y avais écrit un texte « Bougez avec La Poste : regard historique sur les mobilités postales ». Il s'agissait de l'envisager comme la plus importante institution des mobilités de notre histoire contemporaine. En effet, La Poste utilise tous les modes. Elle transporte de surcroît du courrier, des colis, de l'argent, mais aussi des voyageurs, via air, terre, mer, et même sous-sol. Ceci permettait de structurer un nouveau questionnement sur l'institution.

Dans un deuxième temps, en 2014, la thèse d'histoire mais aussi des transports de Camille Henri⁹, dirigée par Michel Savy, questionnait La Poste comme une institution de transport qui aurait toutes les capacités à devenir une logisticienne, ce qu'elle s'appête à devenir aujourd'hui.

NATHALIE CROISÉ : La mobilité est-elle vraiment prise en compte dans les politiques publiques ?

SYLVAIN LAVAL : Nécessairement. La vraie question est de savoir si elle est aujourd'hui une priorité pour nos concitoyens. Dans le contexte actuel, international ou national, ce n'est pas toujours un sujet qui ressort au premier plan et on peut le regretter, nous avons besoin de mobilité pour tous les domaines de la vie. Pour autant, ce sujet est présent en permanence dans le quotidien des gens et nous y sommes confrontés. En ce qui concerne les collectivités locales, c'est un des premiers sujets d'action et d'investissement. Ce n'est

peut-être pas le cas au niveau national, et c'est aussi l'un des enjeux que nous aurons dans les mois qui viennent, mais on ne peut pas dire qu'il n'est pas traité aujourd'hui dans l'action publique locale.

NATHALIE CROISÉ : Y a-t-il beaucoup à faire pour que le débat sur la mobilité devienne davantage citoyen ?

SYLVAIN LAVAL : Ce sujet est beaucoup plus citoyen qu'avant dans la mesure où, sur le plan local, nos citoyens s'investissent sur ces questions, se mobilisent dans des structures représentatives et formulent des attentes. Dans le débat public national, cette question n'est pas prise en compte au même niveau. À l'échelle territoriale, nos concitoyens sont très engagés parce que c'est leur quotidien. Que ce soit pour des questions professionnelles, de vie familiale, de loisirs, ils sont confrontés aux enjeux de mobilité en permanence. Nous leur demandons aussi de se déplacer autrement, de modifier leur comportement. Le cadre administratif et réglementaire pousse aussi dans ce sens. Il faut pour cela les accompagner et c'est l'objet de l'ensemble de ces politiques, que nous devons mettre en avant.

NATHALIE CROISÉ : La Poste a été un de ces leviers des politiques publiques, en particulier autour du sujet du véhicule électrique.

SÉBASTIEN RICHEL : Historiquement, le terrain postal a toujours été approprié pour les motorisations électriques, depuis le début du XX^e siècle. C'est sur cet ancrage qu'en 1995 un accord-cadre entre l'État, EDF et La Poste visait à équiper l'entreprise de 10 % de sa flotte avant la fin du siècle. Cet ancrage explique la façon dont le pouvoir en place, c'est-à-dire Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre, Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, ont positionné La Poste à l'issue du Grenelle de l'environnement, comme un aiguillon de la naissance d'une filière du véhicule électrique.

Jean-Paul Bailly avait été PDG de la RATP, c'était un spécialiste des mobilités et des transports, qui se voyait donner comme mission de faire naître cette filière. La Poste aura ainsi la charge d'un comité opérationnel qui va prédéfinir un modèle de véhicule idoine, le plus petit dénominateur commun des fourgonnettes d'entreprise, afin d'envisager l'achat de véhicules électriques par les entreprises publiques, mais aussi par les entreprises privées et les collectivités locales. La Poste va piloter ce chantier de trois ans et l'entreprise va prendre à son compte une commande de 10 000 véhicules électriques.

8. - Flonneau Mathieu (aut.) et Guigueno Vincent (sous la direction), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 334 p.

9. - Camille Henri, « *La Poste et les transports : la messagerie et l'apprentissage de la concurrence (1969-2003)* », thèse de doctorat : transports, Paris Est, École doctorale Ville, transports et territoires, 2014

Les échanges technologiques étaient déjà matures dans l'entreprise, puisque La Poste avait des partenariats avec Peugeot et Renault pour des tests. Elle était aussi adhérente, avec les grands opérateurs européens, d'un programme européen de promotion du véhicule électrique. C'est donc assez naturellement que le régalien s'est tourné vers cette entreprise.

Dans l'histoire, on avait déjà fait appel à La Poste pour ses capacités d'effet-levier : les chèques postaux avant la fin de la Première Guerre mondiale, le désenclavement des campagnes en France dans l'Entre-deux-guerres par la Poste automobile rurale (Par)¹⁰, deux missions d'intérêt général qui identifiaient cette institution comme capable de faire bouger les lignes. C'est la même chose pour l'émergence de la filière du véhicule électrique.

La Poste matérialise un levier pour les politiques, qui utilisent cette entreprise publique comme exemple à suivre, pour sa capacité à transformer les territoires et

à susciter des commandes publiques, à mettre autour d'une table les constructeurs, les énergéticiens et les commanditaires. En même temps, pour l'entreprise publique, ce programme constitue un prélude à l'entreprise verte.

À partir de la motorisation électrique, cette entreprise a changé sa façon de se présenter : elle produit elle-même de l'énergie, elle est le deuxième parc immobilier du pays, elle intègre l'économie circulaire. Elle est aussi le premier effet de noria dans le pays par la circulation des facteurs au quotidien.

C'est aussi parallèle à l'installation de la thématique du développement durable dans les grands groupes, qui devient la responsabilité sociétale des vingt prochaines années. Les sujets des mobilités durables viennent nourrir l'image de marque d'une entreprise qui cherchait de nouvelles dimensions dans sa relation avec les territoires et les autorités publiques.

10. - Pour en savoir davantage sur ce programme, « Du service postal combiné : transport du courrier et des voyageurs par la Poste automobile rurale en France, 1926-1976 », *Les Cahiers de la FNARH*, janvier-mars 2008, n°106.



Sylvain Laval, Maxime Forest et Sébastien Richez

NATHALIE CROISÉ : Quel peut être l'impact des politiques publiques sur la logistique ?

MAXIME FOREST : La logistique est partout dans les politiques publiques et pourtant, on peut avoir un peu de mal à la trouver. Quelles sont in fine les politiques publiques de la logistique ? On a parfois du mal à trouver la logistique dans un organigramme de collectivité ou dans une composition du gouvernement. On s'aperçoit assez vite que les analogies voyageurs-marchandises ne fonctionnent pas trop, parce que le voyageur et la marchandise ne se déplacent pas de la même manière : la marchandise ne marche pas, ne rêve pas et ne vote pas. Cela fait pas mal de différences.

Pour trouver la logistique dans les politiques publiques, il faut partir du fait que la logistique est dans toute l'économie. Toutes les politiques publiques qui agissent sur l'économie agissent sur la logistique, notamment trois politiques publiques :

- Les politiques d'équipement et d'infrastructure. J'ai parlé des ports, il y a aussi les autoroutes et leurs péages. C'est la qualité de service des autoroutes qui légitime le péage pour ses utilisateurs. Sur le sujet du fret ferroviaire, il y a aussi un péage légitime pour utiliser le réseau, avec un enjeu de qualité et une concurrence entre les voyageurs et les marchandises. SNCF Réseau fait beaucoup d'efforts, qu'il faut saluer, pour concilier les usages et les besoins de travaux, mais la situation reste difficile.
- Les politiques de décarbonation. Quand on cherche à décarboner un secteur économique, on décarbone aussi ses chaînes d'approvisionnement.
- Les politiques publiques d'aménagement du territoire. Je pense au Zéro artificialisation nette (Zan). Selon la manière dont on organise le territoire, on organise aussi les chaînes d'approvisionnement. La lutte contre l'artificialisation des sols peut nous amener à devoir allonger des flux de transport, parce qu'on devra mettre des bâtiments un peu plus loin que prévu. On s'aperçoit qu'artificialiser moins les sols nous fait peut-être décarboner moins vite. Voilà des sujets de politique publique auxquels nous sommes confrontés.

NATHALIE CROISÉ : Comment se mettent en œuvre ces politiques publiques ? Quels sont les enjeux en termes de décentralisation ? En quoi les territoires sont-ils clef ?

SYLVAIN LAVAL : La question des mobilités repose essentiellement, dans les territoires, sur les collectivités locales, qui doivent organiser, mettre en œuvre les politiques de mobilité et organiser au mieux les déplacements de nos concitoyens. La décentralisation a donné un certain nombre de responsabilités, mais il me sem-

ble que c'est un sujet qui peut être encore approfondi en matière de coordination et de simplification sur le « qui fait quoi et comment ? ». Certains exemples locaux montrent qu'un même sujet est coupé en quatre ou cinq. Par exemple, la gestion des voiries est un élément central pour la mobilité : on passe parfois du département à l'intercommunalité, à la commune, aux régions, à l'État, avec jusqu'à cinq gestionnaires de voirie pour organiser une politique cohérente, coordonnée et financée au même moment.

Outre l'organisation, il y a aussi la question des moyens. C'est peut-être le sujet le plus important : l'affectation de ressources dédiées au financement de la mobilité partout. Que vous soyez en grande zone urbaine, en zone périurbaine ou en zone rurale, vous êtes confronté à ce sujet, à des degrés différents puisque le niveau d'équipement et de service n'est pas le même en fonction des territoires. Mais le besoin d'affectation de ressources pour apporter une réponse différenciée se fait très fortement sentir. C'est clairement l'enjeu des mois à venir, et notamment de ces échéances de réflexion sur le financement des mobilités.

NATHALIE CROISÉ : Souhaitez-vous que la coordination des Serm soit améliorée ?

SYLVAIN LAVAL : Sur le papier, le Serm est un très bel objet pour une politique structurée de mobilité à la bonne échelle, c'est-à-dire sortir de la zone urbaine dense pour organiser les relations dans l'ensemble d'un territoire, un bassin de mobilité, entre les périphéries et le centre, entre les périphéries elles-mêmes, la grande périphérie et la première ruralité. Ces territoires sont interdépendants et c'est là où nous organisons nos mobilités du quotidien. Ces enjeux sont beaucoup plus forts, quand vous vivez plus loin qu'au centre. L'enjeu du Serm est « comment organiser ces connexions ? » Nous sommes au cœur de ce que nous évoquions précédemment : coordonner l'ensemble des services de mobilité pour qu'ils soient complémentaires et adaptés aux besoins, pour permettre à tous de se déplacer.

Une fois ceci dit, qui fait quoi et comment le financer ? Ce n'est pas seulement l'affaire des grandes villes et des centres urbains, c'est l'affaire des territoires et de l'ensemble des habitants. On illustre toutes les réponses que nous pouvons apporter, en matière ferroviaire, de transports collectifs, par voie bus, de connexion au service voiture, au service vélo, etc. Il n'y a pas qu'une logique : comment l'organiser, le coordonner, simplifier la réponse, unifier tout cela.

Il y a aussi évidemment un enjeu d'attractivité par la tarification. On est vraiment au cœur de la problématique, mais il faut maintenant bien affecter tout cela pour pouvoir bien l'organiser.



Sylvain Laval et Maxime Forest

NATHALIE CROISÉ : Sébastien Richez, avez-vous vu cette dimension territoriale de La Poste ?

SÉBASTIEN RICHEZ : « La Poste est territoire ». Elle a été conçue pour l'unifier puis construire la citoyenneté. Sur le champ des mobilités, elle a été active à l'occasion d'un programme de désenclavement totalement oublié : La Poste automobile rurale. C'était l'adjonction d'une initiative régaliennne, d'une organisation administrative et de contributions de compagnies de transport rural après la Première Guerre mondiale. Dans son champ d'intervention, il y a la capacité à contribuer aux mobilités, non pas seulement du fret postal mais aussi des personnes.

Cet élément territorial transcende donc les décennies. Encore aujourd'hui, La Poste a comme actionnaire majoritaire la Caisse des dépôts, qui est également un actionnaire puissant de Transdev. On pourrait imaginer au XXI^e siècle une convergence entre Transdev et La Poste pour opérer des opérations d'utilité publique afin de désenclaver la population, dans telle ou telle zone géographique, avec du transport public. Cela a été oublié, mais pourrait revenir.

NATHALIE CROISÉ : Vous parliez de La Poste comme logisticienne : c'est vraiment quelque chose vers lequel elle souhaite aller à l'avenir ?

SÉBASTIEN RICHEZ : C'est un grand sujet. La Poste, spécialiste des flux en temps réel, le courrier bien sûr, voit son objet majeur disparaître. Elle fait une relecture de sa capacité aux mobilités et de son parc immobilier. La convergence des deux, c'est que La Poste s'imaginer logisticienne du quotidien. C'est déjà en cours, les activités se transforment. En 2000, La Poste part à la conquête du monde de la messagerie et du paquet par sa filiale Geopost, dont elle vend la division logistique en 2002. L'année d'après, Michel Savy travaille pour la mission Recherche de l'entreprise La Poste et émet un rapport¹¹ fondamental pour comprendre une Poste qui se projette comme logisticienne.

Historiquement, La Poste n'a jamais été logisticienne ; mais le XXI^e siècle sera certainement celui d'une Poste nouvellement profilée ainsi.

NATHALIE CROISÉ : Ces sujets de véhicules électriques concernent-ils aussi la logistique ?

MAXIME FOREST : Sur l'électrification, La Poste est un peu en avance par rapport à la moyenne du secteur. Les chaînes logistiques savent qu'elles vont devoir se décarboner, et c'est déjà à l'œuvre. Sur l'électrification, La Poste a fait partie des précurseurs. Les chaînes logistiques savent qu'elles vont devoir se décarboner, et c'est déjà en cours, en actionnant tout un ensemble de leviers. L'évolution des motorisations des poids lourds est un des sujets les plus importants, parce que le transport routier est et restera le mode majoritaire de transport des marchandises. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas travailler sur le ferroviaire, etc., mais le routier reste très important. Comment va-t-on verdifier ce transport routier ?

Le premier sujet relève de l'organisation : comment être plus efficace ? Comment avoir moins besoin de transport routier ? Cela passe notamment par l'aménagement du territoire.

Le second sujet relève des motorisations : comment émettre moins de CO₂ ? Aujourd'hui, les camions roulent très majoritairement au diesel. Quand on compare aux véhicules légers, les poids lourds ont plusieurs années de décalage dans l'histoire. En France, aujourd'hui, les poids lourds électriques représentent 2 % des ventes. Les transporteurs se reposent encore beaucoup sur des carburants alternatifs, le gaz, les biocarburants. L'avenir fera une plus grande part à l'électrique.

L'un des facteurs de succès principaux est la disponibilité des infrastructures de recharge, et l'on en revient toujours à l'infrastructure. Quels que soient son modèle juridique et son modèle de financement, la route du futur pour le transport de marchandises sera une route plus équipée en infrastructures de recharge.

11. - Michel Savy, *La Poste et le transport de marchandises*, mission Recherche de La Poste, octobre 2003.

NATHALIE CROISÉ : Le « tout électrique » est-il envisageable pour les poids lourds ?

MAXIME FOREST : Quand on part de 2 %, la question n'est pas vraiment d'arriver au « tout électrique », mais plutôt de savoir comment passer à 3 %, 4 %, 10 %.

SÉBASTIEN RICHEL : Je voulais évoquer le lien avec les politiques publiques. Le sujet du véhicule électrique est tombé sur La Poste très en amont des débats sur ZFE. Aujourd'hui, La Poste invite ses concurrents voulant intégrer le cœur des villes, qui se ferme progressivement, à passer aussi aux motorisations électriques. La Poste était la première parce que la puissance publique, le régalién, lui a donné cette mission.

Cette porosité économique et concurrentielle joue pour tout l'écosystème de livraison du dernier kilomètre. La Poste a l'avantage de posséder, dans le cœur des villes, les hôtels des Postes, qui s'apprentent à devenir les plateformes de la logistique décarbonée. Aujourd'hui, elle a signé avec toutes les agglomérations des accords de logistique urbaine décarbonée et essaye d'en signer avec les grandes capitales européennes.

Elle se retrouve au cœur d'une dynamique qui n'était pas une stratégie native, mais qu'elle a adjointe à son service primaire.

SYLVAIN LAVAL : On est également confrontés à ce sujet de la motorisation électrique à plusieurs niveaux, pour les déplacements particuliers ou collectifs. Cela demande d'abord que nous nous adaptions, que nous prévoyions des infrastructures pour développer le véhicule électrique. Nous devons prévoir les infrastructures collectives de recharge, et ce avec uniquement la part qui nous revient : ce ne sera pas à la collectivité publique d'assurer demain 100 % de la recharge, mais de prendre sa juste part en fonction des besoins.

Il y a donc un enjeu d'élaboration de schémas de planification de construction des différentes infrastructures. C'est paradoxalement plus facile en zone rurale qu'en zone urbaine, parce qu'il y a plus d'isolement et que l'on répond au sujet essentiellement au domicile, alors qu'en zone urbaine, il faudra l'organiser collectivement car il y a moins d'espace.

Il y a aussi un enjeu évidemment très important sur les transports collectifs, nos services de mobilité, qui devront aussi être très (voire totalement) électrifiés demain, pour répondre aux enjeux de décarbonation. Nous avons encore du chemin à parcourir. De nombreux territoires ont déjà fortement fait évoluer leur parc et l'ont diversifié. Ce sont aussi les enjeux des prochaines années, différentes formes d'énergie pour parvenir à cette décarbonation mais aussi les distances, de l'adaptation aux bons usages. La réponse n'est pas la même

sur du transport logistique de longue distance et sur des périmètres urbains de quelques dizaines de kilomètres.

Il y a enfin, en matière de politique publique, des enjeux de filière et de souveraineté industrielle. C'est formidable et nécessaire de décarboner, mais c'est mieux si nous pouvons le faire avec des filières nationales voire européennes. Si c'est pour aller chercher des technologies qui traversent le monde, qui arrivent par exemple de l'Asie, ce n'est pas forcément le modèle que nous souhaitons. Nous avons aussi besoin de progresser sur ces filières industrielles et technologiques.

NATHALIE CROISÉ : On a parlé de Zan, de ZFE. Cela pose la question du prix politique.

SYLVAIN LAVAL : Quelle réponse pouvons-nous apporter face à ces nouveaux cadres ? On peut discuter les ZFE ou les Zan, les cadres réglementaires qui s'imposent aujourd'hui, mais il faut prendre en compte ces réglementations. Comment y répondre ? Comment les accompagner ? Quelles alternatives pouvons-nous apporter à nos concitoyens ? Quels services sommes-nous capables de mettre en face, à la fois en termes de fonctionnement, d'efficacité et de financement ?

On tourne toujours autour des mêmes sujets. C'est cela qu'attendent nos concitoyens, quand ils nous disent : *« Vous voulez qu'on change, mais qu'est-ce que vous nous proposez en réponse ? Comment je fais dans mon quotidien pour changer ? »*.

Comme souvent, les collectivités locales sont chargées de répondre sans avoir tous les dimensionnements pour le faire. C'est la grande difficulté. Comment répondons-nous à cela ? On en revient à ces relations entre les centres urbains, les périphéries, les zones rurales, sur les façons de se déplacer.

NATHALIE CROISÉ : Maxime Forest, voulez-vous réagir sur les enjeux du dernier kilomètre en termes de logistique ?

MAXIME FOREST : Je parle de la logistique comme un concept uniforme, mais c'est une simplification. La Poste nous a rappelé que ces réalités varient en fonction des territoires. La logistique en ville est très différente de la logistique de la grande distance.

On utilise des véhicules différents, on a des enjeux différents, des réglementations différentes. Chez France Logistique, nous aimons les sujets de logistique urbaine, parce que la ville est le lieu où coexistent les externalités positives et négatives de la logistique. Cela donne un espace au débat, à la négociation et à la conciliation. Il y a évidemment des nuisances liées au trafic routier, que chacun aimerait voir décroître à côté de chez soi,

mais, dans la ville, on fait aussi fonctionner les commerces, les services publics, etc. grâce au transport routier de marchandises. Dans le même lieu, tous les sujets sont réunis.

On peut se sortir de la plupart de ces défis difficiles par une plus grande coopération public-privé. La ville est un lieu où l'on peut trouver des compromis et où les politiques publiques peuvent trouver un point d'équilibre. La logistique urbaine est une forme de laboratoire. On le voit bien sur la décarbonation : en ville, la logistique est déjà très avancée sur sa trajectoire de transformation. La ville est un endroit intéressant pour faire avancer la logistique.

SÉBASTIEN RICHEZ : Le sujet logistique est celui qui est le plus dynamique en termes d'ancrage et de questionnement historique pour l'entreprise.

Je suis d'accord sur le fait que la logistique urbaine est le grand chantier. Mais La Poste pourrait bientôt s'annoncer aux collectivités comme le logisticien du monde rural, connecté aux hyper-centres. Elle pourrait présenter un jour une offre qui lui permette aussi de devenir le logisticien des collectivités locales. Elle essaye régulièrement de brandir cette image pour conserver une utilité dans la sphère publique.

Le sujet n'est pas de considérer La Poste comme une entreprise en concurrence, elle a très bien réussi ce glissement déjà ancien. Le vrai sujet est celui de la mise en connexion des espaces ruraux avec les hypercentres par la logistique décarbonée.

SYLVAIN LAVAL : Je suis d'accord, mais je voudrais rappeler la question de la temporalité.

Aujourd'hui, nous connaissons le cadre, les enjeux, les urgences. Les ZFE sont là, les Zan impactent notre capacité à aménager l'espace et les infrastructures de

mobilité d'intérêt général. Ce n'est pas pour le plaisir que l'on artificialise une surface, c'est pour construire un pôle d'échange multimodal, un parking silo, pour avoir des parkings relais, des services vélo, pour que l'on se déplace moins, mieux et de manière beaucoup plus sobre.

L'autre problématique est la temporalité de la réponse. Nous disons à nos concitoyens que la réglementation est là, que les déplacements sont limités, mais notre capacité à y répondre est beaucoup plus lointaine, dans quinze ans ou vingt ans si l'on prend la logique des Serm. Il y a donc une très grande incompréhension de la part des habitants – et on peut le comprendre ! La réponse que nous pouvons apporter paraît décalée parce qu'elle ne peut pas être immédiate.

Quand on parle d'infrastructures ou de réponses de mobilité, elles sont souvent longues, tout en accentuant le clivage que nous décrivions. Quand vous êtes dans les centres urbains, vous n'avez pas besoin de grand-chose, les réponses sont là, les services de transport existent, la capacité à faire du vélo aussi, les villes sont aménagées, etc. Quand vous êtes à quarante ou cinquante kilomètres, on vous dit que la réponse (le Serm) arrive dans quinze ou vingt ans, mais que l'interdiction s'applique dès maintenant. On est donc en difficulté parce qu'on nous renvoie à cette responsabilité qu'on n'est pas capables de traiter dans l'immédiat.

C'est un des enjeux dont nous devons nous saisir et auquel l'État doit apporter une réponse, parce que nous ne pourrions pas traiter ces questions seuls. ■

QUESTIONS DE LA SALLE

Matthieu Bloch
Forum Vies Mobiles

« M. Richez, vous êtes revenu sur le rôle moteur de La Poste sur l'offre de logistique et l'offre de mobilité. Peut-elle jouer un rôle dans la demande de mobilité ? De nombreuses Postes ont été investies comme maisons de France services, pour que des personnes ayant besoin d'un accompagnement puissent accéder aux ressources numériques. Pensez-vous que La Poste le fasse ? Est-ce compatible avec des objectifs de logistique ? En termes de qualification, est-ce que c'est réaliste ? »

SÉBASTIEN RICHEZ : La question scinde le sujet de l'utilité publique de La Poste ou de son rôle d'entreprise concurrentielle. Je relie ce que vous dites à son utilité publique. Les missions de service public de La Poste sont toutes nées au XIX^e siècle, à savoir distribuer le courrier six jours sur sept, distribuer la presse, permettre l'accessibilité bancaire physique à l'épargne et contribuer à l'aménagement du territoire par ses bureaux de poste. Laquelle de ces énumérations est-elle, aujourd'hui, apte à répondre aux besoins d'une société en 2025 qui a migré vers l'intercession numérique pour les services, et pour laquelle le courrier n'est plus un outil du quotidien ? Le XXI^e siècle verra-t-il la fin de l'utilité publique de La Poste, ou bien sera-t-il celui de la rénovation des principes fondateurs ?

MATTHIEU BLOCH : Est-il possible, en termes de logistique d'imaginer, que les transports en commun fassent davantage d'emport, notamment dans le rural et le périurbain, si l'on arrive à développer des services compétents sur la logistique des derniers kilomètres ?

MAXIME FOREST : Un exemple de secteur dans lequel on arrive à mélanger des marchandises et des voyageurs est l'aérien. Une très grande partie du fret aérien voyage dans les soutes des avions transportant des passagers. Il n'y a pas beaucoup d'autres exemples car, pour l'essentiel, voyageurs et marchandises voyagent séparément. En principe, cela peut être opportun de mutualiser le transport, pour en réduire les coûts économiques et écologiques. Dans certaines villes, on a essayé de mettre des marchandises dans des tramways, qui transportent aussi des voyageurs. Il y a ensuite la question de la faisabilité opérationnelle et du modèle économique. Le report modal est compliqué, notamment en raison des ruptures de charge, qui créent une complexité additionnelle.

Certes, il n'y a pas encore beaucoup d'exemples, mais c'est une idée que beaucoup de gens examinent.

Tomas Hidalgo
Ministère de la Transition écologique

« M. Forest a dit que le Zan allonge les parcours logistiques. Comment le non-étalement de la population que vise le Zan pourrait entraîner un allongement des flux logistiques, sachant que la population est très étalée en France ? »

MAXIME FOREST : Les chaînes logistiques sont composées de flux et de stocks. Les stocks sont des entrepôts dont la localisation est optimisée, principalement par les acteurs privés, pour que les chaînes logistiques soient les plus performantes et les plus courtes possible. Pour desservir une ville, on a envie de mettre l'entrepôt à proximité. Le Zan vient ajouter une contrainte supplémentaire sur les emplacements disponibles. Plus vous contraignez, plus mauvaise est votre optimisation. Vous allez donc avoir tendance à ne pas mettre les entrepôts à l'endroit où vous vouliez les mettre. Comme ils ne sont pas au bon endroit, les flux de transport vont être un peu plus longs, au risque de ralentir la décarbonation.

Voilà pour le raisonnement théorique. Que fait-on ensuite ? Il y a des objectifs de politiques publiques extrêmement légitimes. La question est donc de concilier ces différents objectifs. Tous les secteurs économiques sont en train de se poser la question.

Les implantations industrielles ont obtenu un certain nombre d'adaptations au Zan. C'est aussi une question pour la logistique. Comment vit-on dans un monde de Zan, pour protéger la biodiversité et en même temps être bons sur la décarbonation ?

Une touche d'optimisme : le métier de la logistique consiste à s'adapter. Elle continuera donc à s'adapter quoi qu'il se passe. Vous avez eu à manger pendant la covid et les Jeux olympiques, et vous continuerez d'avoir à manger, car la logistique continuera à s'adapter.

La décarbonation est importante et le restera, dans un contexte économique et géopolitique qui change. Sur le plan économique, la logistique s'inscrit assez dans les marchés internationaux concurrentiels. Il y a donc un sujet de concurrence internationale, et de risque de délocalisation de la logistique. Pour les acteurs privés français, l'homogénéité de la réglementation européenne reste une préoccupation. Sur le plan géopolitique, la logistique participe à la résilience du pays : un peu plus de logistique sur notre territoire pourrait rendre le pays plus résilient. ■

TABLE-RONDE

PAS DE MOBILITÉ SANS INFRASTRUCTURE : POURRA-T-ON FINANCER LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES AUX BESOINS DE MOBILITÉ DE DEMAIN ?

NATHALIE CROISÉ : Anne Conchon, vous allez nous plonger dans le passé, à la fin XVII^e et au début du XVIII^e siècle.



Anne Conchon
Professeure des universités, Paris I
Panthéon-Sorbonne

Mes recherches portent largement sur le financement des infrastructures et l'économie des mobilités entre le XVII^e siècle et le début du XIX^e siècle, dans le cadre de travaux que j'ai menés à la fois avec des collègues géographes et économistes, notamment à l'occasion d'un colloque organisé au ministère de l'Économie et des finances en 2016.

La thématique de cette table-ronde trouve une forte résonance avec des enjeux et des débats de longue durée. Le XVIII^e siècle est en effet marqué par une forte croissance des circulations. Le défi est alors de financer la construction et l'entretien de voies de communication et non, bien évidemment, de prendre en charge la décarbonation des mobilités, dans la mesure où les déplacements se font à pied, à cheval ou grâce à la force du vent ou de l'eau.

NATHALIE CROISÉ : Sophie Mougard, vous travaillez actuellement à un rapport sur le financement des AOM.



Sophie Mougard
Inspectrice générale
de l'environnement
et du développement durable

L'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) est l'équivalent de l'Inspection générale des finances (IGF) pour le ministère de la Transition écologique et de l'Aménagement du territoire.

Le Premier ministre a confié à l'IGF et à l'IGEDD un rapport sur le financement des AOM, dans la perspective du développement durable. Le rapport n'est pas public, il a vocation à alimenter la conférence de financement dont le ministre Philippe Tabarot nous a parlé tout à l'heure.

J'essaierai de donner quelques éclairages, parfois de notoriété publique, en enfonçant des portes ouvertes qui méritent d'être poussées.

NATHALIE CROISÉ : Philippe Duron, avez-vous une première réaction ?



Philippe Duron
Coprésident de TDIE

La première réaction, c'est que l'AFIT France est une nécessité ; elle garantit la régularité des financements des infrastructures et des matériels de transport décidés ou co-financés par l'État. Faire un amendement de suppression est une idée saugrenue et probablement portée par des gens qui ne sont pas très au courant de l'utilité de l'Agence.

La seconde réaction est une réflexion : nous avons toute une série de mutations en matière de mobilité, de transport et de logistique. Ici, les géographes et les historiens peuvent apporter un regard nouveau aux économistes et aux politiques. Nous avons créé TDIE il y a un peu plus de vingt ans avec Jacques Oudin, en voulant nous appuyer sur l'avis de spécialistes, d'universitaires, de chercheurs. Nous avons immédiatement mis en place un conseil scientifique, présidé par Michel Savy.

NATHALIE CROISÉ : Il serait bon de revenir un peu en arrière : quel est le chemin parcouru depuis ce fameux Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) et la création de l'AFIT ? On passe d'une stratégie de l'offre à une stratégie des besoins.

PHILIPPE DURON : C'est tout à fait cela. Quand le gouvernement de M. Raffarin prépare le CIADT du 18 décembre 2003, il propose un paquet cohérent avec trois composantes : une liste de projets à réaliser, une ressource relativement forte – les dividendes des sociétés d'économie mixte à caractère autoroutier (Semca) – et une agence, l'AFIT, parce qu'une ressource affectée n'est jamais complètement sûre. Jacques Oudin avait beaucoup insisté auprès des pouvoirs publics pour sanctuariser la recette des mobilités. C'est pour cela que l'on a créé l'AFIT, installée en 2005.



Anne Conchon, Philippe Duron, Sophie Mougard et Nathalie Croisé

Nous sommes alors au cœur d'un débat entre deux approches. L'approche par l'offre, illustrée dans la loi Pasqua¹². Il voulait amener des gares TGV et des nœuds autoroutiers au plus près des territoires. À l'époque, on n'avait pas fait de chiffrage et on ne s'était pas posé les questions environnementales que l'on se pose aujourd'hui.

Quatre ans plus tard, la loi Voynet¹³, portée par la gauche plurielle, ne parlait plus de projets d'infrastructures mais de « schémas de services collectifs » : un pour les voyageurs et un pour les marchandises. On était davantage dans la satisfaction des besoins. L'idée n'était pas d'amener toutes les solutions de transport sur l'ensemble du territoire, mais de proposer la solution la plus pertinente pour la population et la plus adaptée aux capacités financement de la puissance publique.

Ce débat a duré une bonne douzaine d'années, il y a ensuite eu une nouvelle alternance, puis le CIADT, puis le Grenelle de l'environnement. On a annoncé et

voté, dans la loi Grenelle 2¹⁴, une dizaine de projets de LGV et un schéma national des infrastructures (Snit)¹⁵. Ce très beau catalogue prévoyait 175 grands projets à réaliser dans les quinze ou vingt ans, avec un coût très élevé de 240 milliards d'euros.

Le Snit n'est finalement jamais venu en discussion devant le Parlement. Une nouvelle alternance en 2012, amène le nouveau ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, à réinterroger le projet de Snit. Il m'a proposé de faire un rapport sur ce sujet pour mettre en ordre les 175 projets. Après discussion, le choix fut fait de créer une commission regroupant des parlementaires des différentes familles politiques siégeant au Parlement et des sachants, universitaires, ingénieurs, hauts fonctionnaires. C'est ainsi que nous avons créé la commission Mobilité 21. Cette commission a travaillé un peu plus d'un an sur ce sujet et nous avons conseillé au gouvernement de suspendre les grands projets, pour aller au plus urgent : la régénération des réseaux ferroviaire, routier et de la voie d'eau.

12. - [Loi n° 95-115 du 4 février 1995](#) d'Orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

13. - [Loi n° 99-533 du 25 juin 1999](#) d'Orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

14. - [Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010](#) portant Engagement national pour l'environnement

15. - Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer, [Projet de Schéma national des infrastructures de transport](#), octobre 2011, 220 p.

Le rapport de l'École polytechnique de Lausanne¹⁶ avait attiré l'attention sur l'état de dégradation du réseau ferroviaire. Nous nous sommes tournés vers la régénération et la modernisation de ces infrastructures. Cette approche a été adoptée par le gouvernement de Jean-Marc Ayrault, huit jours avant l'accident de Brétigny-sur-Orge qui a mis en évidence aux yeux de l'opinion, la fragilité du réseau.

Cette approche nouvelle sera plus tard confirmée par le président de la République, Emmanuel Macron, dans son premier discours sur les transports¹⁷.

Après des années de débats, nous avons donc choisi d'aller plutôt vers la régénération et le bon état des réseaux. On voit que c'est difficile, puisque malgré les efforts faits par tous les ministres qui se sont succédés pour augmenter les ressources de la régénération, nous n'avons pas encore réussi à inverser le phénomène de dégradation du réseau ferroviaire. Il manque encore 1 à 1,5 milliard d'euros par an pour arriver à la bonne maille de financement des infrastructures.

NATHALIE CROISÉ : Sophie Mougard, que vous ce passage d'une stratégie d'offre à une stratégie et des besoins ?

SOPHIE MOUGARD : Je crois que le changement de paradigme principal aujourd'hui se situe vraiment dans la lutte contre le changement climatique, qui amène des bouleversements des projets mais aussi des ressources.

D'après la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), la baisse de consommation en énergies fossiles va nous faire perdre 3 milliards dès 2028, 5,8 milliards en 2030. Ces ressources financent une bonne part de l'AFIT. En même temps, les ETS 1 vont rapporter environ 2 milliards cette année. Il faut donc bien une réflexion sur ces questions de financement de la mobilité aujourd'hui.

Le deuxième sujet a été évoqué par Philippe Duron, la régénération, et je ne peux qu'abonder. On peut travailler et remettre des milliards sur les projets de développement, les nœuds ferroviaires mais, si l'on continue en parallèle à sous-investir sur le réseau existant c'est-à-dire « consommer de la substance », c'est un cercle vicieux.

Une autre dimension sur laquelle je voudrais insister au titre de la lutte contre le changement climatique est la nécessaire résilience de nos réseaux et l'adaptation. SNCF Réseau et les gestionnaires d'infrastructures routières travaillent à chiffrer cette adaptation.



Sophie Mougard

Dans le cadre de la conférence de financement, il serait très utile d'avoir un ordre de grandeur. J'entendais SNCF Réseau indiquer récemment que, sur une trajectoire à +4°C, les sinistres sur les réseaux ferroviaires et urbains augmenteront de 46 %. C'est donc un énorme enjeu.

Sur vingt ans, que s'est-il passé concernant les conditions de financement ? La décentralisation des services régionaux de voyageurs.

On a attendu 2006 pour l'Île-de-France, avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). La loi SRU de décembre 2000¹⁸ a transféré les TER.

Elle a également prévu un outil majeur mais très peu utilisé : le syndicat mixte SRU, afin que les différentes collectivités (région, AOM locale, etc.) puissent travailler ensemble sur les services, la billettique, l'information voyageurs, la coordination de l'offre.

À la clef, il y a une incitation, aujourd'hui difficilement lisible et exploitable, le versement mobilité additionnel (VMA). Nous pourrions supprimer le VMA interstitiel et réfléchir à un VMA réellement additionnel, quitte à en baisser le taux, sur l'ensemble du territoire concerné, à l'appui d'une feuille de route de l'ensemble des collectivités, en particulier région et métropole.

16. - Robert Rivier et Yves Putallaz, [Audit sur l'état du réseau ferré national français](#), École polytechnique de Lausanne, 7 septembre 2005, 30 p.

17. - [Discours d'Emmanuel Macron](#) lors de l'inauguration de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, 1^{er} juillet 2017

18. - [Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000](#) relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

Il y a un débat sur le périmètre adapté : est-ce le bassin de mobilité, est-ce que l'aire d'attraction définie par l'Insee ? C'est aux collectivités d'en débattre.

En tout cas, c'est un préalable avant de discuter sur les projets et actions qui sont envisagés, combien cela coûte et comment on les finance. Cette articulation me paraît vraiment importante, sur les services ferroviaires et la route. Aujourd'hui, cinq niveaux de collectivités sont compétents sur les routes. Il faut que ce soit effectivement coordonné.

Quel peut être le rôle de l'État ? On a évoqué la nécessité d'arbitrage. J'ai beaucoup apprécié ce qu'a dit David Valence. J'opposerai arbitrage et saupoudrage. L'État doit stabiliser le cadre des politiques publiques et donner de la visibilité aux acteurs. Il doit donner de la visibilité sur les recettes. Les collectivités ont besoin de visibilité et, en particulier, les régions de récupérer de l'autonomie fiscale. Quand j'étais directrice générale des services de la Région Île-de-France, l'effet de levier fiscal était de 4 millions d'euros par rapport à un budget de plusieurs milliards. Aujourd'hui, il est quasiment nul.

Deuxième chose, il faut rétablir la confiance par une planification pluriannuelle stabilisée, ce qui suppose que les financements le soient. Il faut que Bercy accepte de jouer le jeu sinon, la confiance ne peut pas s'installer.

Enfin, quels projets s'agit-il de financer ? On voit bien le contexte de pression sur les budgets publics, de l'État comme des collectivités locales. Cela impose une rigueur et un niveau d'exigence particuliers sur l'apport des projets aux politiques publiques. C'est à l'État de les réaffirmer. Quand la priorité est la lutte contre le CO₂, il faut être attentif à ce qu'est la dette carbone des infrastructures. Pour la création d'une gare souterraine et d'un barreau ferroviaire nouveau de 40 km, la dette carbone de démarrage est particulièrement lourde. Il faudra un report modal considérable pour arriver à justifier le projet du point de vue de la lutte contre le CO₂. Or c'est un critère incontournable.

Méfions-nous aussi d'une logique selon laquelle, chaque fois que l'on apprécie l'intérêt général et l'utilité publique du projet, on casse le thermomètre en changeant de méthode. Toutes les méthodes d'évaluation socio-économique sont discutables, mais leur vertu est de classer les projets, de les hiérarchiser. On peut changer les valeurs tutélaires, mais il est important de se caler sur une méthode pour « faire le tri » des projets. À titre illustratif, pour le Grand Paris express, certains acteurs ont voulu introduire une notion nouvelle « d'effet métropole », effet que pour ma part je cherche toujours...

Enfin, méfions-nous des projets qui rentrent dans le « pipe » et sur lesquels il devient impossible de revenir. Par exemple, on n'a pas recalé un seul projet du schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1992, alors que

je ne suis pas sûre qu'ils soient aujourd'hui aussi utiles qu'ils l'étaient considérés à l'époque.

NATHALIE CROISÉ : Anne Conchon, que vous inspire votre point de vue d'historienne sur ce sujet ?

ANNE CONCHON : C'est précisément au XVII^e et encore plus au XVIII^e siècle que l'État va progressivement affirmer ses prérogatives sur les infrastructures et recouvrer très largement ses attributions en matière de financement.

Il importe de noter que le terme d'« infrastructure » est forgé a posteriori, au milieu du XIX^e siècle. Dans les archives sur lesquelles je travaille, il est question de « ponts et chaussées », de « ports maritimes » et de « navigation intérieure ». Le financement de la construction comme de l'entretien obéit ainsi à une logique modale. En 1789, le réseau routier compte 28 000 km de routes royales, c'est-à-dire les axes structurants du territoire, 7 000 km de voies d'eau navigables, environ 1 000 km de canaux et une quinzaine de ports maritimes.

Au cours de l'Ancien Régime, l'État s'impose comme un acteur absolument central en affirmant son autorité sur les axes de communication relevant du Domaine public. Et leur financement incombe dès lors en grande partie à l'ancêtre du ministère des Finances, le Contrôleur général des finances.

Jusqu'à la Révolution, l'autorité qu'exerce la monarchie n'est toutefois pas homogène à l'échelle du royaume. Certaines provinces, telles que la Bretagne ou le Languedoc, bénéficient d'une relative autonomie fiscale pour financer leur réseau d'infrastructures. Les États provinciaux du Languedoc par exemple entreprennent au XVIII^e siècle une politique ambitieuse en matière d'équipement du territoire et de financement des infrastructures régionales.

Dans les territoires relevant directement de l'autorité des Ponts-et-Chaussées, c'est à l'État qu'il incombe d'arbitrer les dépenses à engager, selon des logiques qui sont à la fois géographiques et modales, dans un contexte financier sous contraintes notamment en raison du coût des guerres. Quoiqu'il en soit, c'est une politique de l'offre de transport qui prévaut : l'équipement du territoire en « infrastructures » doit répondre d'abord à des impératifs militaires et à la nécessité d'acheminer les ordres du pouvoir politique, avant de servir les intérêts commerciaux. Si les infrastructures, notamment routières, sont pensées comme des moyens de maîtriser le territoire et de stimuler les échanges, les évaluations en termes de demande ou de besoin de circulation restent très approximatives dans les projets de tracés élaborés par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées de l'époque.

NATHALIE CROISÉ : Philippe Duron, voulez-vous réagir à ce qui vient d'être évoqué par Sophie Mougard, notamment sur le rôle que doit jouer l'État ?

PHILIPPE DURON : Sophie Mougard a d'abord parlé du thème qui surplombe tous les autres : la décarbonation mais aussi la préservation de la biodiversité. Cela veut donc dire qu'il faudra évaluer les projets d'une façon différente et pas seulement du point de vue économique. Produit-on ou non de la valeur ? Aura-t-on des conséquences négatives sur l'environnement ou sur d'autres problématiques ? On change un peu d'époque. Avec la décarbonation, les coûts d'infrastructures vont considérablement augmenter. Un autoroutier a évalué récemment le déploiement des bornes de recharge sur le réseau autoroutier à 80 milliards d'euros. Comment le financer ?

Deuxième sujet : on a un peu réduit les marges de manœuvre financières et fiscales des collectivités territoriales. Les régions et les départements pouvaient, avec une certaine aisance, accueillir les TER, cofinancer la régénération de l'infrastructure ferroviaire, soutenir une bonne qualité du réseau routier départemental. Les départements sont contraints depuis quelques années de réduire leur ligne budgétaire consacrée à la route. Le réseau départemental commence à se dégrader, même s'il ne le fait peut-être pas autant que le réseau routier national non concédé. Il semblerait donc pertinent de redonner de l'oxygène aux collectivités territoriales.

La troisième remarque, c'est qu'il faut porter attention à la façon dont on demande un effort au contribuable ou à l'utilisateur. Bercy est plutôt favorable à la taxe qui arrive dans le budget de l'État. Si l'on veut rendre acceptables les efforts des usagers et notamment des automobilistes, il vaut mieux parler de redevance et dire « *Votre argent va aller à l'amélioration de la qualité de service des réseaux ou des systèmes de transports qui sont à votre disposition.* » C'est un point qu'il me semble bon de méditer, surtout après la crise des Gilets jaunes.

NATHALIE CROISÉ : Comment mobiliser les ressources des usagers sans les diminuer ?

SOPHIE MOUGARD : On sait tous qu'il n'y a pas d'argent magique. Un des enjeux est de commencer par mobiliser les leviers qui sont déjà à la main de chacun et des financeurs. Commençons par les usagers. Un service est rendu par les infrastructures et les services, et les usagers peuvent être sollicités à ce titre.

Pour le ferroviaire, les régions ont « fait le job ». Globalement, le ratio recettes/dépenses (R/D) est resté stable, 32-33 %. C'est moins le cas pour les AOM locales.

Il a perdu dix points entre 2019 et 2023. Une politique plus courageuse pourrait être portée, en faisant participer les usagers.

Et puis il y a une épée de Damoclès : la gratuité, qui est vraiment mortifère, pour les autoroutes comme pour le ferroviaire. Il semble d'autant plus légitime de faire payer ceux qui ont une capacité contributive que l'AOM a mis en place une tarification sociale ou solidaire.

En dehors de l'utilisateur, le contribuable, local ou national, et les entreprises contribuent au financement des transports. Concernant le ferroviaire et les transports collectifs urbains, le versement mobilité et le remboursement aux salariés représentent 70 % des dépenses de transport collectif urbain. L'exercice de mobilisation des entreprises a ses limites : dans un rapport du député Carrez de 2009¹⁹, nous cherchions à voir comment financer les dépenses d'exploitation du Grand Paris express. Le rapport évoquait la nécessité de « répartir l'effort demandé de manière proportionnée et équitable entre les usagers, le monde économique et les contribuables, sans oublier les opérateurs de transport, qui peuvent contribuer par de nécessaires gains de productivité ».

Dans le ratio R/D on pense surtout au R, mais il faut aussi penser au D, c'est-à-dire aux dépenses. La mise en concurrence des TER a permis, selon l'Autorité de régulation des transports (ART), 20 % à 30 % de gains souvent réinvestis dans l'augmentation de l'offre ce qui peut alors justifier une contribution supplémentaire de l'utilisateur. Dans son dernier avis sur la productivité de SNCF Réseau²⁰, l'ART estime qu'il faut challenger SNCF Réseau sur l'évolution de ses coûts.

La trajectoire de péages qui amène au coût complet va peser sur les régions. Dans un rapport [non public] de l'IGEDD et de l'IGF sur les péages, nous avons simulé l'évolution des dépenses, et nous avons retrouvé ce que Guillaume Pepy appelait « l'inflation ferroviaire », significativement supérieure à l'inflation. C'est un sujet pour les régions.

PHILIPPE DURON : Nous n'avons pas parlé de la mobilisation de l'argent privé. L'Union européenne nous pousse à aller vers des systèmes mixtes faisant appel à des capitaux privés importants et disponibles.

On fait beaucoup appel au privé pour construire les LGV pour mettre en œuvre la loi Grenelle 2. Aujourd'hui, on a plutôt une mauvaise opinion de ces modes de financement pourtant très efficaces. Les critiques de l'Autorité de la concurrence ont modifié le jugement

19. - Gilles Carrez, Rapport au Premier ministre, [Grand Paris, financement du projet de transport](#), 30 septembre 2009, 54 p.

20. - Autorité de régulation des transports, [Avis n° 2024-030 du 30 avril 2024](#) relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2023 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 modifié et 2026, 19 p.

des élus et de l'opinion, un peu injustement car la rémunération du capital, le TRI des sociétés d'autoroute ou des sociétés qui ont construit des LGV, est dans la moyenne tolérable pour la rémunération de l'argent privé. L'autre problème qui se pose lorsque l'on décide d'emprunter, de signer un contrat, est que cela s'ajoute en totalité à la dette publique dès le début de l'opération. Cette réalité comptable mérite d'être ré-interrogée. La DG Move nous dit qu'il n'en va pas de même dans tous les pays de l'Union européenne. Si l'on savait étaler l'amortissement dans le temps long, celui de la vie de l'infrastructure, on pourrait reconsidérer l'endettement et le recours à l'argent privé dans de meilleures conditions.

En second lieu, la fin des concessions autoroutières à partir de 2031 fait rêver tous ceux qui s'intéressent à la mobilité. Gardera-t-on le péage ? À quelle hauteur ? Quelle sera la destination des recettes ? Le péage sera vraisemblablement moins important qu'aujourd'hui, puisque la directive Eurovignette stipule que l'on peut garder le péage pour couvrir les coûts d'entretien et d'amortissement, avec la possibilité d'intégrer les externalités négatives.

Le chiffre d'affaires des autoroutes est de 12 milliards et le résultat net de 4,4 milliards. Doit-on l'utiliser uniquement pour la maintenance des autoroutes ou pour tout le réseau routier structurant ? Une idée du professeur Yves Crozet²¹ est d'utiliser cette recette pour remettre en état et maintenir le réseau national non concédé. Peut-on utiliser une partie de cette ressource vers des modes alternatifs à la route ? À mon sens, c'est un des sujets qui devra être débattu dans la conférence de financement.

NATHALIE CROISÉ : Parlait-on aussi de partenariats public-privé au XVII^e et XVIII^e siècles ?

ANNE CONCHON : Le choix des termes dans la réflexion actuelle – « redevance » plutôt que « péage » – trouve un certain écho avec les débats qui ont eu lieu au cours de la Révolution. Au cours des discussions qui ont présidé au rétablissement d'une tarification à l'usage, les députés se sont attachés à trouver un substitut au mot de « péage » en raison de son impopularité.

Traditionnellement le péage constitue une disposition centrale dans les contrats de concession, en vigueur à cette époque principalement pour les canaux ainsi que pour quelques ponts. Certaines concessions de canaux étaient accordées en pleine propriété à leurs détenteurs, tandis que d'autres avaient une durée limitée.

Sous l'Ancien Régime il existait des montages de financement combinant des fonds privés et des ressources étatiques pour l'aménagement des voies d'eau.

La concession de privilèges permettait de sécuriser juridiquement des conventions passées entre le roi et des entrepreneurs, et de faciliter la levée de fonds auprès de différents investisseurs. Il reste toutefois difficile de déterminer dans quelle mesure le coût des travaux a été pris en compte dans le calcul de la durée de concession, qui est généralement de 99 ans pour les canaux au XVIII^e siècle. Ce modèle de concession fait par ailleurs l'objet d'un vif débat politique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle comme au cours de la période révolutionnaire, à propos de l'aménagement des canaux.

De façon générale, la question du financement des infrastructures alimente une intense réflexion à l'époque. Les grandes routes, qu'il est possible de considérer comme l'équivalent des routes nationales d'aujourd'hui, étaient aménagées grâce à la corvée et étaient gratuites pour les usagers. Une part importante des dépenses était supportée par les contribuables, au titre d'impositions ordinaires ou extraordinaires localisées, ou d'une prestation en travail, autrement connue sous le nom de corvée des grands chemins. Sur le réseau secondaire, les péages, qui pour un grand nombre d'entre eux étaient des droits seigneuriaux, ont été progressivement supprimés au cours du XVIII^e siècle.

Cette politique de réforme visait à privilégier un financement des infrastructures par les contribuables sous la supervision du département des Ponts-et-Chaussées. C'est sous le Directoire que l'État va renouer avec la tarification à l'usage : la taxe d'entretien (ou droit de passe), instaurée en 1797 et perçue jusqu'en 1806, est un péage administré par l'État. Et pour pourvoir à l'entretien courant des voies navigables autant que pour garantir une concurrence équilibrée avec les transports routiers, une autre loi instaura en 1802 un octroi de navigation.

SOPHIE MOUGARD : Je voulais évoquer les questions d'ingénierie financière, qui permettent d'appeler les ressources privées. L'ingénierie financière n'est pas une source de financement en tant que telle, mais une modalité.

On a beaucoup évoqué le Grand Paris express, mais la difficulté est que ce modèle est peu duplicable. L'effet levier de la fiscalité n'est pas du tout le même en Île-de-France et ailleurs. En gros, il y a un facteur 10 sur le niveau des ressources équivalentes, mais les montants des investissements à financer sont du même ordre.

De plus, dans un montage tel que le GPE, le remboursement de la dette est prévu sur plus de cinquante ans. Or, au bout de trente ans, il faut rénover l'infrastructure.

21. - TDIE, note de travail du Conseil scientifique, [Engagements climatiques et mobilités : à la recherche du bien commun](#), 16 janvier 2023, 52 p.

Cette ressource fiscale, considérée comme politiquement possible et économiquement soutenable, ne sera alors plus disponible pour maintenir le projet, avec le risque de rentrer alors dans la spirale évoquée tout à l'heure de « consommation de la substance ».

Deuxième sujet, nous sommes dans un monde d'incertitudes. Mobiliser la capacité à financer sur un seul projet pour soixante-dix ans est assez prétentieux. Ce montage très coûteux conduit à vivre au-dessus de notre capacité à financer et ne permet plus de financer d'autres projets avec les mêmes ressources sur longue durée. C'est donc à réserver à des cas très particuliers. Ce montage a un atout très clair : la protection de la ressource et la « dédication » de cette ressource à un projet. Les ressources vont avec certitude vers le projet qu'on souhaite financer. Comme le souligne la Cour des comptes, *« Il n'existe pas de texte normatif décrivant le financement et le calendrier des projets, qui peuvent donc être remis en cause sans conditions exigeantes. Le gouvernement peut s'en écarter comme bon lui semble »*. C'est là-dessus qu'il faut travailler. À partir du moment où l'on planifie, où il y a un enjeu de décarbonation, il faut pouvoir garantir la capacité de financements pluriannuels.

Pour finir, l'ingénierie financière permet la mobilisation de ressources privées avec comme intérêt de faire porter le risque par des acteurs qui peuvent davantage le porter. Il faut le prendre en compte, sans perdre de vue que ce portage a un coût.

PHILIPPE DURON : Concernant l'ingénierie financière, on pense tous à de grands projets du type de ceux réalisés il y a une quinzaine d'années. Or, la priorité aujourd'hui n'est plus celle des grands projets : il s'agit plutôt de rénover et de moderniser les réseaux. Il faut peut-être réfléchir à une ingénierie financière dédiée à des projets d'entretien ou de modernisation des infrastructures. Sophie Mougard évoquait la nécessité de challenger SNCF Réseau pour améliorer sa productivité. On peut imaginer confier un secteur ferroviaire ou un secteur routier à un groupement privé, avec pour but d'être plus efficace et inventif. J'ai été très impressionné sur la ligne Tours-Bordeaux de voir que tout a été fait dans un temps maîtrisé, avec une grande efficacité et une technique tout à fait impeccable. Je crois qu'il y a matière à mettre en concurrence ou, en tout cas, à challenger un investisseur privé avec un investisseur ou gestionnaire de réseau public.

NATHALIE CROISÉ : Anne Conchon, est-ce que ce sont des choses que vous avez pu observer ?

ANNE CONCHON : Avant 1789, ce sont des sources de financement diverses qui sont affectées, selon une forte logique modale, à la construction et à l'entretien des infrastructures. Aux ouvrages routiers contribuent ainsi

des droits locaux sur des boissons alcoolisées, des fonds prélevés sur les recettes de la fiscalité directe, des péages, la corvée ou son substitut fiscal, ou le travail des ateliers dits de charité, qui étaient des dispositifs d'assistance où la main d'œuvre était rémunérée à un tarif inférieur au marché...

Dans un contexte de contraintes budgétaires très fortes pour l'Ancien Régime, puis pour la période révolutionnaire et impériale, on constate aussi une inventivité financière incontestable en matière de financement des infrastructures. Il est possible d'évaluer à 49 millions de livres tournois, soit un peu plus de 509 millions d'euros, le montant total des dépenses affectées à la construction et à l'entretien des infrastructures, en agrégeant les différentes contributions. C'est donc un budget important, qui s'accroît nettement au XVIII^e siècle, pour équiper un maillage territorial qui structure encore très largement géographie actuelle des communications.

NATHALIE CROISÉ : La mobilité douce ne pose pas la même problématique en termes économiques.

PHILIPPE DURON : Les coûts pour la mobilité douce sont infiniment plus modestes. Les mobilités actives sont aussi largement cofinancées par les collectivités territoriales, très demandeuses de ces aménagements. Il faut donc continuer à les développer, mais ce n'est pas le même type d'effort et cela n'a pas non plus le même poids économique en matière de transport, de flux de circulation. ■

QUESTIONS DE LA SALLE

David Valence

« Philippe Duron a dit qu'il fallait trouver des modèles d'ingénierie financière pour la régénération des infrastructures, et Sophie Mougard a exposé des réserves. Nous avons fait ce choix en Grand Est, notamment sur des petites lignes ferroviaires dont on a fait examiner l'intérêt au préalable, y compris en termes de décarbonation. Nous le mettons en œuvre en ce moment, dans ce que l'on n'ose plus appeler un partenariat public-privé, sur la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville. Nous l'avons confiée à un groupement composé de NGE Concessions et de Transdev, qui va assurer ensemble le financement des travaux, avec la Caisse des dépôts, qui sera remboursée sous forme de loyers. C'est typiquement une ingénierie mobilisée sur la régénération et non plus sur la création d'infrastructures.

Une remarque pour Anne Conchon sur la haine de l'affermage, qui est finalement assez profonde. Dans la discussion sur l'avenir des concessions autoroutières, on évoque souvent le consentement au péage.

Lors de la conférence de financement des infrastructures, cela doit nous amener à bien réfléchir à comment expliquer le péage. Très peu de gens, y compris dans le monde politique, savent que le péage finance déjà des infrastructures autres que la route.

Philippe Duron a fait un retour sur l'histoire de la construction de ces politiques, avec la volonté d'introduire un peu de rationalité et de construire des décisions plus partagées, qu'incarnent aujourd'hui le COI et l'AFIT. Sur ce sujet des concessions autoroutières, croyez-vous en notre capacité collective à construire des constats partagés, des écologistes jusqu'à la droite républicaine, et à tenir ces constats partagés dans le cadre du débat présidentiel ?

PHILIPPE DURON : C'est un pari que nous avons fait avec Frédéric Cuvillier en 2013, avec des gens qui avaient du caractère, comme Louis Nègre ou André Chassaigne. Nous avons réussi à convaincre celui-ci qu'il fallait renoncer à la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Mais, dans le même temps, on sait qu'il fallait moderniser Paris-Orléans-Clermont, ce qui tarde à être réalisé. ■



Anne Conchon, Philippe Duron, Sophie Mougard et Nathalie Crisé

Nous avons aussi dans cet commission Eva Sas, une députée écologiste mobilisée par l'arrêt du projet d'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes avant d'aborder tout autre sujet. Mais ce projet ne figurait pas dans notre lettre de mission. In fine, nous avons réussi sur plus d'un an à partager des connaissances, des analyses et des convictions. Et à voter ce rapport.

Pourrait-t-on le faire dans l'année précédant la présidentielle ? C'est peut-être un peu risqué et il faut certainement choisir son calendrier. Concernant des infrastructures qui se réalisent dans la longue durée, on pourrait prendre un an ou deux avant de reprendre l'exercice avec un esprit pacifié. Je pense que l'exercice mérite d'être mené. Peut-être faut-il le faire avec les présidents des groupes parlementaires ou trouver une autre formule plus fédérative. Nous n'arriverons pas à convaincre tout le monde, mais ce n'est pas parce que c'est difficile qu'il ne faut pas tenter l'opération.

Patrick Février

Ancien secrétaire délégué du Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable

« Est-ce que l'on observe la façon dont certains de nos voisins, comme l'Allemagne, confrontés aussi à des situations d'endettement, conçoivent la façon de mobiliser des fonds, ne serait-ce que pour la régénération d'un certain nombre d'infrastructures ?

SOPHIE MOUGARD : De façon générale, on essaye de faire du benchmark, y compris en regardant ce qui se passe du côté des « bons élèves », par exemple les Suisses en matière ferroviaire. C'est une pratique régulière. Voir par exemple les audits demandés au professeur Rivier de l'école polytechnique fédérale de Lausanne.

Mais la question de l'organisation et de la gouvernance des transports est très spécifique et complexe et elle nous est propre. Quand on parle de fiscalité, par exemple, il est compliqué de regarder et se dire que l'on va dupliquer. Autant on peut comparer les projets, ce qu'il faut financer, autant les aspects institutionnels et fiscaux sont vraiment propres à notre pays.

PHILIPPE DURON : Tout d'abord les Allemands peuvent se donner effectivement un peu de liberté pour le financement, parce qu'ils ont pour l'instant des budgets à l'équilibre et une dette beaucoup plus faible que nous. Surtout, il y a quelques années maintenant, ils ont mis en place une taxe poids lourds, la LKW Maut, qui produit aujourd'hui à 7 ou 8 milliards de recettes. À la différence de ce que nous avons fait avec la taxe poids lourds, l'Allemagne a consacré une partie de la recette de cette taxe à aider les transporteurs à évoluer notamment pour acheter des camions moins polluants. Il y a donc eu une acceptabilité plus grande à payer la taxe, parce que les professionnels y ont aussi trouvé leur compte.

L'augmentation de la taxe carbone n'était pas énorme, mais elle a joué comme un détonateur. Pendant la période du gouvernement Jospin, il n'y avait pas eu d'augmentation des taxes mais une augmentation du prix du brut. La TIPP flottante a permis de maintenir le coût des carburants à un niveau acceptable lorsque le brut augmente. On aurait pu reprendre cette méthode avec la taxe carbone, en mettant en place une fiscalité carbone qui se rapprocherait peu à peu du coût réel du carbone. En parallèle, une diminution des autres taxes aurait rendu cette évolution de la fiscalité indolore pour ceux qui prennent souvent leur voiture, c'est à dire les personnes qui sont à l'écart des villes, et qui ne sont pas les plus aisées. Il faut ici faire preuve de souplesse et prendre en considération des difficultés des gens. ■

CONCLUSION

Clément Beaune
et Christophe Béchu



Christophe Béchu
Maire d'Angers, ancien président
de l'AFIT France, ancien ministre

Je veux vous d'abord dire mon immense joie de m'adresser à vous.

Clément Beaune s'exprimera quelques minutes après moi. Nous avons hanté ensemble les couloirs de ce ministère pendant deux ans, en échangeant régulièrement sur le financement des infrastructures, les besoins, l'accélération du ferroviaire, etc.

Je salue tous les acteurs des infrastructures, de la décarbonation, du financement, convaincus, comme moi et comme beaucoup sur ces sujets, que nous avons la nécessité de penser le plan long, c'est-à-dire d'avoir un plan et de ne pas nous laisser balloter au fil du vent.

Nous voyons aujourd'hui des parlementaires qui épousent précisément ce fil du vent, en déniant l'existence d'une agence comme l'AFIT. Cela relève au mieux d'une méconnaissance de sa réalité et de sa genèse, au pire d'une forme de démagogie un peu facile vis-à-vis de nos concitoyens.

L'AFIT a été lancée parce que nous avions à réussir l'injonction contradictoire d'un consentement annuel à l'impôt et d'une stabilité, d'une vision pluriannuelle, pour que les infrastructures puissent se déployer malgré cette règle budgétaire annuelle.

Non seulement ce mouvement n'a rien perdu de sa pertinence d'un point de vue juridique, mais il a gagné en légitimité compte tenu de nos besoins d'infrastructures, de poursuivre l'entretien et l'amélioration de notre réseau.

Ensuite, l'AFIT n'est pas seulement une agence qui améliore la vie des gens en faisant de l'aménagement du territoire, mais aussi un outil de décarbonation, avec des crédits majoritairement issus de la route pour financer les travaux dans d'autres domaines. On voit bien que les besoins n'ont pas disparu et que nous ne réussirons pas à baisser nos émissions si on ne poursuit pas l'électrification d'une partie du parc et les nécessaires investissements corollaires.

Enfin, le sujet écologique qui a pris le dessus ces derniers mois est celui de l'adaptation, avec, en creux,

d'autres défis de financement majeurs pour rendre l'ensemble de nos infrastructures plus résilientes.

Sur aucun de ces sujets, l'AFIT n'a reculé en légitimité. Sur aucun de ces sujets, le besoin d'avoir une vision pluriannuelle et d'éviter les à-coups, les stop-and-go, n'est aujourd'hui remis en cause. Les défis devant nous sont plus importants et nécessitent sans doute une nouvelle étape dans cette coopération avec d'autres gestionnaires d'infrastructures à une échelle européenne. On voit bien qu'il s'agit de notre horizon dans beaucoup de domaines, à la fois pour assurer des interconnexions intelligentes entre les pays, développer les bonnes pratiques et mutualiser, au-delà des moyens et des expertises, une capacité à agir ensemble.

Avec un budget consacré à 99,9 % aux investissements et moins d'un million consacré au fonctionnement sur plusieurs milliards, le modèle est imbattable en termes de rigueur et d'efficacité budgétaires.

Ces vingt ans, c'est donc un anniversaire qui en appellera d'autres, j'en suis convaincu. Au moment où certaines critiques parlementaires se font jour, les critiques qui existaient il y a cinq ou dix ans ont été amenées à s'atténuer ces dernières années. Constat a été fait qu'une convention d'objectifs et de moyens existait, que le dialogue avec les territoires devenait une réalité et que l'agilité de l'agence en était avérée.



Clément Beaune
Haut-commissaire à la Stratégie
et au Plan, ancien ministre

Je suis aussi heureux de retrouver l'auditorium de Roquelaure et de retrouver ce goût commun pour la transition écologique, les transports et l'esprit qui anime l'AFIT, c'est-à-dire une forme de coopération originale.

Les transports sont sans doute le secteur le plus décentralisé et donc le plus coopératif, même si cette coopération est parfois compliquée. Je suis content quand on inaugure une électrification de ligne, qu'on lance un CPER ou un nouveau projet : cela veut dire que beaucoup de collectivités, l'État, souvent l'Europe aussi, ont trouvé les voies de la coopération, du financement, du partenariat et de l'avancée concrète au service de nos concitoyens.

Je voudrais vous souhaiter un bon anniversaire. Certains ont un goût un peu particulier de la fête, puisque des parlementaires, pour célébrer les vingt ans de l'AFIT, ont pensé faire bien ou faire de la communication en supprimant l'agence.

Christophe Béchu a souligné le bon ratio entre fonctionnement et investissement. Je vais aller plus loin.

Quand nous avons créé l'AFIT, certains disaient : « C'est une débudgétisation, c'est pour ne pas le mettre dans le budget de l'État. » Je le dirais en sens inverse : c'est parce que nous avons parfois, au sein de l'État, abandonné les outils du temps long. Si nous n'arrivons pas à avoir de crédits pluriannuels et que l'on doit créer des outils comme l'AFIT, c'est parce que nous manquons de capacité à voir le temps long, à planifier, à tenir le budget dans le temps.

On voit bien, lorsque l'on a un outil du temps long (une concession, une agence ou un contrat pluriannuel), la différence flagrante avec les segments du monde des transports où l'on n'en a pas. Nos routes nationales sont malheureusement mal entretenues parce que c'est une gestion annuelle des crédits. Quand il faut faire des ajustements budgétaires en cours d'année, on prend sur les crédits d'investissement routiers de l'année. On sait que cela coûte plus cher à la fin, et la responsabilité est malheureusement collective : nous n'arrivons pas à sortir de ce dilemme du temps court.

Mes nouvelles fonctions vont m'obliger à relever le nez du guidon. Je compte sur le monde des transports pour échanger, travailler sur la planification, réfléchir sur nos infrastructures, nos modes de financement. L'AFIT est un exemple parfait d'amélioration constante dans le temps, au-delà des critiques. Je souhaite donc que l'on fête sereinement ses vingt ans, et, qu'après ces mouvements d'humeur, nous ayons une AFIT encore présente dans les vingt années qui viennent et au-delà.

Je dirai quelques mots un peu provocateurs sur des leçons retenues de mon bref passage à Roquelaure, même si, être aujourd'hui ministre pendant vingt mois, c'est en fait du temps long, et on a donc sûrement des enseignements massifs à en tirer ! En tout cas, j'en partage quelques-uns avec vous, avec le sourire.

Premièrement : nous avons une passion française pour les infrastructures (je ne la critique pas, j'avais bien compris que le « i » de l'AFIT était dédié aux infrastructures !), au niveau local comme au niveau national, pour le meilleur souvent, pour le pire parfois. On se focalise sur la ligne à grande vitesse ou le ruban de bitume plus que sur les usages. Je ne crois pas qu'il faille abandonner notre passion pour les infrastructures, mais il faut que l'on soit capable d'articuler intellectuellement et opérationnellement la question des infrastructures et celle des usages. L'infrastructure est une condition nécessaire, mais non suffisante, de la mobilité et de sa décarbonation.

Par exemple, j'ai échangé avec Bruno Bernard, président de la métropole de Lyon. Il m'a dit : « Nous faisons un réseau de pistes cyclables que tout le monde salue et nous sommes embêtés par certaines règles, parce qu'effectivement on artificialise quelques kilomètres,



par définition, mais pour créer contribuer au report modal et à la décarbonation ». Il avait raison.

Il faut donc toujours penser l'infrastructure avec son usage. Une ligne de chemin de fer est bonne en soi, mais surtout si elle permet d'avoir un service supplémentaire, un cadencement supplémentaire, un usage supplémentaire. De même qu'une voie routière peut être utile si l'on y encourage les transports collectifs ou le covoiturage, le véhicule électrique, etc. Il faut donc toujours avoir ce lien entre infrastructure et usage. Nous avons essayé de le faire un peu plus dans les CPER.

Deuxième passion, nous aimons les infrastructures neuves. L'AFIT y contribue, tant mieux, mais nous avons aussi besoin de maintenir et d'entretenir l'existant. J'ai donné l'exemple de nos routes nationales, mais cela vaut aussi pour le ferroviaire. Je me suis battu, avec Christophe Béchu, pour renforcer nos investissements pluriannuels dans le réseau ferroviaire. J'espère que cet effort va se poursuivre et s'amplifier. Le contexte n'est pas très favorable, mais il faut le faire : nous ne pouvons pas être fiers de notre TGV et avoir le réseau ferroviaire le plus vieux d'Europe.

Je crois qu'une politique de mobilité est ce continuum entre infrastructure nouvelle et infrastructure que l'on entretient, entre infrastructure et usage. J'espère démontrer dans les prochaines semaines que penser le temps long est utile, à l'AFIT comme ailleurs. J'en suis

profondément convaincu et je sais que vous êtes nombreux ici à souhaiter qu'on ait plus de réflexion sur le temps long que d'immédiateté.

Sur la question des infrastructures, nous pouvons trouver un « deal gagnant-gagnant », où l'on doit conserver nos exigences environnementales. Je ne crois pas que la réponse au débat du moment soit de revenir en arrière sur le droit au recours, les exigences environnementales ou le droit de contester un projet. Cela n'a pas de sens. En revanche, je pense que l'on peut faire mieux, avec plus de sécurité juridique et de rapidité. Un projet, quel qu'il soit, doit pouvoir s'améliorer et avancer quand il est acté. L'A69 en est un exemple, mais il y en a beaucoup d'autres.

On peut se mettre autour de la table, travailler sur nos règles environnementales sans avoir le camp de ceux qui disent « *Il y en a marre de l'environnement* » et le camp de ceux qui disent « *On ne doit plus faire de projets dans le pays* ».

Je veux croire que la majorité des Français veut des infrastructures connectées aux usages et une politique de décarbonation, qu'elle pense que l'on doit rester un pays d'investissement et de grands projets. J'avais lancé avec Christophe Béchu une revue des autoroutes. J'aimerais qu'elle aboutisse, elle était presque prête. On doit évidemment repenser nos usages de la route et investir davantage dans le ferroviaire.

L'AFIT est un outil puissant de report modal et de décarbonation par l'infrastructure. Le Plan, France Stratégie, doivent contribuer à ces travaux et réfléchir, sans doute dans le cadre de la conférence de financement, à la question des concessions autoroutières. C'est aujourd'hui que l'on réfléchit à l'avenir. C'est demain, mais un demain assez proche, autour de 2027-2028, qu'il faudra prendre les décisions pour le début de la décennie qui vient. Et j'aimerais que l'on contribue à cette réflexion d'utilité publique. L'AFIT y jouera tout son rôle de réflexion sur des enjeux d'actualité avec une perspective de temps long.

On a connu des épisodes variés de révolution de l'AFIT et on a toujours réussi à surmonter les moments compliqués. Nous avons avec Christophe Béchu le record du nombre de nominations de présidents de l'AFIT ! Nous avons nommé quelqu'un qui connaît bien les

politiques de transport, Jean Castex. Cela lui a porté chance puisqu'il a ensuite pris la direction d'une grande entreprise de transport public. Nous avons ensuite pensé à Patrice Vergriete, un grand élu qui connaît bien les politiques de transport, également qui a notamment porté la question de la gratuité dans sa ville et son agglomération. Il a ensuite été nommé ministre. Nous avons ensuite choisi Franck Leroy, et ainsi trois fois nommé des personnes de très grande qualité à la tête de l'AFIT.

Les épisodes du jour ne sont pas si importants, le temps long est plus important. Ces vingt ans sont plus importants que les vingt dernières heures pour parler de l'AFIT. Nous avons devant nous plusieurs décennies pour investir, financer, décarboner nos infrastructures. L'AFIT a encore de beaux jours devant elle et beaucoup de choses à apporter au pays, aux collectivités, à l'État et à l'écologie. ■

ANNEXES

PRÉSENTATION DES QUATRE ORGANISATEURS

Agence de financement des infrastructures de transport de France - AFIT France



L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) a pour mission de garantir la

mise en œuvre, sur le temps long, des investissements en faveur des infrastructures de transport et en particulier la régénération et la modernisation du patrimoine de l'État ; mettre en commun les ressources financières en provenance des modes carbonés (route, aérien) pour concourir, au nom l'État, au financement des investissements dans les infrastructures de transport routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et transports du quotidien ainsi que dans le matériel roulant ferroviaire (les trains d'équilibre du territoire) ; assurer la transparence, la fiabilité et la prévisibilité des financements, ainsi que la souplesse nécessaire compte tenu des aléas inhérents à la concrétisation des projets d'infrastructures de transport.

Fin 2024, les financements consentis et restant à payer s'élevaient à 14,6 milliards d'euros. En 2025, le budget annuel de l'Agence est de 3,7 milliards d'euros.

L'AFIT France est administrée par un conseil d'administration dont le président est nommé par le président de la République. Les ressources de l'Agence proviennent de recettes affectées issues des mobilités carbonées : taxes sur les carburants et le transport aérien, taxe et redevance versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et amendes des radars automatiques.

www.afit-france.fr

Passé-Présent-Mobilité (P²M)



Cette association Loi de 1901 est fondée le 27 octobre 2011 par une vingtaine de chercheurs intéressés par une approche pluridisciplinaire des transports et mobilités.

Elle constitue une déclinaison de l'association internationale Transport, Traffic and Mobility (T²M) initiée en 2006. P²M a initié, la première en France, dès 2005 et depuis vingt ans, un séminaire universitaire mensuel visant à rassembler les chercheurs et valoriser les travaux relatifs aux transports et aux mobilités. Par la suite, plusieurs ouvrages ont été publiés issus des interventions du séminaire et deux collections sous-tendent l'avancée de la recherche : Cultures Mobiles chez Descartes et Cie et Mobilités et Sociétés aux Éditions de la Sorbonne. Les recherches ont donné lieu à des recherches actions, des investissements dans des expositions et catalogues d'exposition ainsi que de l'expertise auprès des politiques et des think tank.

Pour plus de renseignements, se reporter au site internet de l'association : ap2m.hypotheses.org

Transport - Développement - Intermodalité - Environnement (TDIE)



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 ou territorial, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

tdie.eu

Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable (CHEDD)



Créé en 1995, le Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable (CHEDD) a pour

objet de reconstituer, de valoriser et de diffuser l'histoire des administrations et politiques publiques du pôle ministériel de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, c'est-à-dire des ministères chargés des domaines de l'environnement, du climat, du développement durable, de la transition écologique, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville, de l'aménagement du territoire, du paysage, de la construction, de l'énergie, des transports, des risques naturels et technologiques, et de la mer.

À cette fin, le Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable réalise des travaux en sciences humaines et sociales, notamment par l'organisation de journées d'études, de colloques et d'événements scientifiques, dont il publie certains résultats.

Le Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable est attentif aux attentes exprimées par le monde de la recherche en sciences humaines et sociales, ainsi que par les administrations et les partenaires du pôle ministériel, qui souhaitent éclairer, au moyen de l'histoire, les enjeux contemporains liés à l'environnement et au développement durable.

www.ecologie.gouv.fr/memoire-du-ministere-comite-histoire-ministeriel

VINGT ANS DE SÉMINAIRES DE P²M, QUELQUES JALONS

Monsieur le Ministre, monsieur le Président,
mesdames et messieurs les élus,
mesdames et messieurs, chers collègues,

Je souhaiterais dire merci et exprimer notre reconnaissance à Katrin Moosbrugger, Benoît Vaillot et Pierre Van Cornewal, tout en abrégant les remerciements et salutations qui seront consignés par écrit pour aller à l'essentiel. Ceci est donc une brève introduction qui porte moins un « nous » de majesté qu'un « nous » collectif, celui de l'expression d'un regard distancié et indépendant d'une association d'universitaires qui aurait pu avoir comme nom en référence à Jules Verne « Mobilis in mobile ». C'était une hésitation puis nous sommes allés vers « P²M » Passé-Présent-Mobilité plus prosaïque mais surtout en décalque de l'appellation de l'association internationale T2M Traffic Transport To Mobility fondée par Gijs Mom que je mentionne avec plaisir. Nous avons travaillé depuis 2005 la mobilité comme prose et nous avons vu l'avènement de la Lom comme une forme d'aboutissement.

J'ai donc le luxe d'être quelque peu intempestif, de pouvoir le dire ici et de faire semblant de regarder le passé. Vous me permettrez de dépasser l'horizon difficilement évitable de la conférence annoncée pour, n'ayez crainte, y revenir cependant à notre manière ! J'insère donc un peu de temps long dans ce propos liminaire en suggérant aussi le regard sur les lectures des fiches distribuées sur les chaises. Je rappelle d'un mot le point de départ initié avec Vincent Guigueno, mon frère de recherche en sciences humaines que je salue particulièrement, comme Arnaud Passalacqua empêchés ce jour. Je salue d'autres présents dans la salle qui pour certains s'exprimeront dans un instant, Étienne Faugier, actuel président, Anne Conchon, Sébastien Richez, Stève Bernardin, François Rousseau, Emma-Sophie Muret, Louis Baldasseroni, Léonard Laborie. Nous célébrons ce jour le « séminaire souche » d'une association qui a su se structurer indépendamment des rigidités des laboratoires universitaires.

1 - Un séminaire qui a reçu près de 300 intervenants (universitaires, journalistes, membres d'associations, militants, représentants d'institutions culturelles, hommes politiques, aménageurs) au fil de ses vingt saisons d'existence ; qui a fréquenté de multiples lieux, entre Paris et ses universités et grandes écoles, Lyon, Fontainebleau, Dunkerque, Marne-la-Vallée, Compiègne, Rome, Nîmes, Blois, etc. Nous sommes allés puis retournés à Cerisy-la-Salle et déjà une fois ici même, en formation restreinte, autour du Grand Paris express conviés par Pierre Veltz du temps de Christian Blanc.

2- Un séminaire qui a vu et voit encore l'implication de jeunes chercheuses et chercheurs et de personnalités intellectuelles ou actrices de renommée mondiale comme Catherine Bertho-Lavenir, David Edgerton, Daniel Roche, Bruno Latour, Ruth Oldenziel, Cotten Seiler, Antoine Picon, Matthew Crawford, Peter Norton, Valérie Schaefer, Pascal Griset, Vincent Kaufmann, Laurent Tissot, Yves Crozet, Michel Savy ou Nathalie Roseau parmi bien d'autres.

3 - Un séminaire qui a fonctionné avec des adossements importants et des synergies de recherches avec de multiples ANR, Resendem (qui posait la question de la construction sociale des réseaux techniques en démocratie), Tensions of Europe, VIGS, Rails et Histoire, le séminaire d'Histoire des sciences et de l'innovation, le Comité des constructeurs français d'automobiles, le Forum vies mobiles, l'Institut des sciences de la communication du CNRS, etc. Et nous avons été lus et avons servi de sources d'inspiration pour d'autres séminaires, think tanks, forum ou « rencontres » qui ont fleuri ici ou là. Alors, quel a été notre apport aux avancées collectives ? Je le résumerai à un éveil et à une liberté critique et à la densité de quelques thèmes transversaux mis en valeur pour l'analyse des écosystèmes de mobilités, en apprenant à distinguer les modes de transport des infrastructures de mobilités, tout en soulignant les spécificités des usages et des usagers.

Donc depuis vingt ans donc nous déclinons les valeurs de la durée voire de la « longue durée ». Ce que nous avons découvert comme tous parfois sous le choc de l'événement comme lors de la crise de la covid et tenté de recontextualiser avec nos méthodes m'invite à revenir sur quelques mots clés comme le user turn, (l'invention des usagers dans le jeu de la demande et de l'offre) ou la « démodalisation ». En effet, nous avons aidé à dessiner la nouvelle géométrie des transports impactée par le cours de l'histoire abusivement parfois nommé « sens de l'histoire ».

Le concept de mobilité a permis de « détechniciser », « démodaliser » et « démoder », et de « défonctionnaliser » la question telle qu'elle se posait traditionnellement. Nous avons fait des efforts « laïcs » pour éviter les guerres de religion par mode. Nous avons connu les incantations du transfert modal et la baisse paradoxale des volumes de fret ferroviaire, le Maas, la « ville du quart-d'heure », etc. Nous avons appris des controverses et de la déconstruction des idoles, des fétiches et aussi de la déconstruction des dérégulateurs. Les habits neufs du rail, les difficultés de l'automobile devenue à certains égards une technologie « zombie », mais aussi la levée du « tabou routier » liée aux impératifs de la décarbonation, la collectivisation des usages routiers, la valorisation de l'existant et même, comme quoi il ne faut pas désespérer, les débuts de l'exploitation dynamique du boulevard périphérique parisien et des voiries d'Île-de-France ! L'apesanteur persistante de l'aérien, du low cost, les questions d'énergie, de genres, d'ubérisation, de logistique, de tourisme, de sécurité, de mobilité augmentée, de contrôle des données (que l'on pense que le smart phone n'existe que depuis 2007...), des concessions autoroutières, de la redistribution de l'espace public, des « trains du quotidien » et ceux « d'équilibres du territoire », toutes questions hautement politiques abordées au cours de nos séances mensuelles. Nous avons accompagné la montée de la demande de réinvestissement de l'État stratège et de montée en compétences depuis les services centraux jusque dans les territoires et les nouvelles autorités organisatrices de mobilité. La mobilité n'est plus une simple variable d'ajustement : elle s'impose comme centralité, ce que la Lom dit littéralement.

Nous avons aussi appris des effets rebonds pervers et de la place plus ou moins sincère accordée aux usagers et aux ambitions du service au public, voire du service public. Nous avons vu de longue date les conséquences de l'abandon de l'écotaxe, la vague de fond d'un possible « grand refus » fiscal, des Bonnets rouges, des Gilets jaunes, des ZFE et des enjeux de tarification ou de gratuité.

Nous avons enfin appris la valeur du ralentissement (et pas qu'en vieillissant nous-même !), en voyant les infrastructures vieillir. Percutés comme tous par les transitions écologiques et mobilitaires, l'émergence des modes et mots « doux et actifs », de l'engouement pour le vélo, de l'acceptation sociale des grands chantiers par exemples de Notre-Dame-des-Landes, de la déviation de Beynac jusqu'à celui brûlant de l'autoroute A69. Nous avons réfléchi à l'aménagement et au ménagement du territoire, sur fond de deuil imposé de la croissance pour explorer sans dogmatisme la question des soutenabilités et de la bonne échelle des modes capacitaires et robustes. Voilà en quelques mots les thématiques sur lesquelles nous avons beaucoup travaillé, et je le relève, nous n'avons oublié ni ruralia, ni metropolia ni périphéria, etc. Bref et j'en finis, nous avons réfléchi à notre mesure à la reformulation de l'utilité publique telle qu'énoncée en leurs temps par un Jules Dupuit, un Raoul Dautry ou un Paul Delouvrier, avec pas moins d'enjeux à chaque époque.

Merci d'avoir entendu ce que je souhaitais dire un peu à l'écart du « TTU » des cabinets ministériels et de l'agenda administratif. Vingt ans, un bel âge ! Et aussi la fin de l'innocence. Il reste ce jour le plaisir d'une rencontre avec l'AFIT, et l'occasion de rappeler que P2M a partie liée avec le Comité d'Histoire de l'Environnement et du Développement Durable depuis son origine : longue vie à P2M, bonnes table-rondes à tous et merci pour votre attention !

Mathieu Flonneau

Maître de conférences,
co-fondateur de l'association P2M



AFIT France

Grande Arche

92055 La Défense Cedex

Tel : 01 40 81 10 61 - Fax : 01 40 81 14 98

www.afit-france.fr