

LE PLAN NATIONAL ITALIEN DES TRANSPORTS

Une politique des transports autrement plus ambitieuse et volontariste que son homologue française

A quelques mois d'intervalle, les autorités gouvernementales de France et d'Italie ont produit deux documents de planification des transports. Le document français (Schémas de Services Collectifs Transports) ayant déjà fait l'objet d'informations et de commentaires dans l'avant dernier numéro de notre Bulletin (n° 21/22), nous portons à la connaissance de nos lecteurs quelques informations liminaires sur le Plan gouvernemental italien en esquissant quelques premières comparaisons avec le projet français.

Un Plan de transports qui engage la nation italienne pour une période de dix ans

Elaboré sous l'égide de trois ministères (*Trasporte e navigazione* ; *Lavori Pubblici* ; *Ambiente*) et approuvé le 7 mars 2001, le *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* [Plan général des transports et de la logistique (PGT)], vient d'être mis à disposition du public de la péninsule sous la forme d'un document d'une centaine de pages, complété d'un dossier technique.

Ce *Plan général des transports italien*, par un argumentaire similaire à celui de la version d'octobre 2000 des *Schémas multimodaux de services collectifs de transports* (SSC Transports), prône également un changement radical de la politique des transports.

A la différence cependant du SSC Transports qui consiste en une compilation foisonnante des "contenus transports" des Contrats de plan régionaux, et se borne à présenter, sans les chiffrer ni les hiérarchiser, les orientations générales du Gouvernement français, le PGT Italien constitue un véritable programme d'Etat qui engage la nation pour une période de dix ans.

Une politique extrêmement volontariste et ambitieuse en faveur des transports respectueux de l'environnement, en portant l'effort prioritaire sur le ferroviaire

S'étant fixé pour objectif principal le rééquilibrage des modes de transport en privilégiant le transfert de la route vers le rail et en favorisant le mode maritime, le PGT identifie comme décisives à cette fin les mesures d'accompagnement suivantes : développement de la logistique, soutien à une libéralisation déjà ouverte dans plusieurs secteurs du transport, et politique soutenue d'amélioration des conditions de vie dans les aires urbaines et métropolitaines (avec l'explicite instruction de promouvoir la mobilité cycliste).

Le programme d'investissements correspondants accorde une *place prépondérante aux infrastructures ferroviaires*, en engageant la réalisation des nouvelles *percées alpines de base* du Lyon-Turin et du Brenner, et en menant à son terme le programme de "Alta capacità" qui revient à réaliser plusieurs centaines de km de *lignes nouvelles à grande vitesse* (Torino-Milano-Venezia-Trieste & Milano-Bologne-Firenze-Roma-Napoli).

Sont également programmés, en région ligure, l'achèvement du doublement de la ligne littorale, la réalisation d'une ligne nouvelle Gênes – Plaine padane, et le renforcement du noeud ferroviaire de Gênes.

Une première comparaison entre les décisions entérinées en Italie par le PGT et les objectifs nationaux français exprimés dans le projet de SSC Transports

Les investissements estimés pour la réalisation des priorités d'infrastructures figurant dans le PGT sont de 214 000 milliards de Lires (soit 710 milliards de francs), dont 120 000 milliards de Lires (soit 400 MdF) affectés à l'infrastructure ferroviaire et 60 000 milliards de Lires au réseau routier. Une comparaison s'impose avec les évaluations des SSC Transports portant sur les six années du XIIème Contrat de Plan (en prenant pour base de comparaison l'année moyenne de chacun des deux programmes) [cf. Tableau ci-après].

Tandis que le SSC français reconnaît encore la *prééminence de la route* qui l'emporte de 15 % sur le rail, le PGT italien accorde au rail *le double* des crédits alloués à la route et à l'autoroute. De surcroît, la moyenne annuelle des investissements ferroviaires italiens (40 milliards de francs) *est supérieure de 20 %* aux investissements français correspondants (33,3 MdF).

Cette distorsion entre décisions italiennes et vellétés françaises ne pourrait que s'accroître au cours du déroulement des Contrats de plan, rarement menés à leur terme et souvent infléchis par des Régions plus enclines à diligenter des investissements routiers maîtrisables que des projets ferroviaires échappant à leur contrôle.

Comparaison entre plans nationaux de transports italien (PGT) et français (SSC) (Investissements d'infrastructures) [1]							
	PGT (2001-2010)				SSC (2000-2006) [2]		
	Lires (Milliards)	Equivalent en F (Milliards)	Part relative (%)	Moy. Annuelle (Milliards de F)	Francs (Milliards)	Part relative (%)	Moy. Annuelle (Milliards de F)
Réseau routier	60 000	200	28,0	20,0	230	43,1	38,3
Fer (réseau principal)	120 000	400	56,0	40,0	200	37,5	33,3
Transports en commun urbains	25 000	80	11,7	8,0	72	13,5	12,0
Ports maritimes	6 000	20	2,8	2,0	5	0,9	0,8
Aéroports	3 000	10	1,4	1,0	20	3,7	3,3
Voies navigables					6,5 (+ 15 [3])	1,2	1,1 (+ 2,5 [3])
Total	214 000	710	100,0	71,0	534 (+ 15)	100,0	89 (+ 2,5 [3])

Références et légende

PGT : Piano Generale dei Trasporti e della Logistica - Gennaio 2001 approvato 7 marzo 2001) [durée : 10 ans] ; Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Ministero dei Lavori Pubblici – Ministero dell'Ambiente ; 96 pages + Sommario (2 pages) + Allegati (4 pages)

SSC : Schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de transports de marchandises – Document soumis à consultation ; DATAR ; Automne 2000 ; 160 pages [Ainsi qu'annoncé dans notre Bulletin n° 21/22, cette version des SSC devait être soumise à consultation régionale jusqu'à avril 2001 ; entre-temps, en région PACA, les services déconcentrés de l'Etat (à savoir le Service aménagement du territoire et transports de la DRE) avaient élaboré à la date de septembre 1999 un "Rapport de synthèse" soumis aux élus régionaux pour avis ; à ce jour, ni le susdit rapport, ni la synthèse nationale ne semblent avoir recueilli de larges consensus]

[1] A l'exclusion des dépenses courantes de remise à niveau/modernisation/développement des réseaux

[2] La période prise en compte (six ans) est celle des XIIèmes Contrats de plan Etat - Régions (CPER)

[3] Financement du canal Seine - Nord à grand gabarit sur ressource publique spécifique