

## PLAN DE RELANCE – VOILETS TRANSPORTS

<b>TOTAL INFRASTRUCTURES ROUTIERES</b>	<b>400 M€</b>
▪ Rattrapage entretien réseau routier national	200 M€
- dont entretien préventif chaussées	70 M€
- dont autres mesures d'entretien	45 M€
- dont sécurisation réseau routier national, dont tunnels	85 M€
▪ Accélération des opérations incluses dans les PDMI et CPER 2000-2006 ( <i>anticipation</i> )	200 M€
- dont sécurisation tunnel du Fréjus	50 M€
- dont achèvement A75	25 M€
<b>TOTAL INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES</b>	<b>300 M€</b>
▪ Accélération des travaux de régénération contractualisés de sections ferroviaires ( <i>anticipation</i> )	72 M€
▪ Travaux non contractualisés d'accessibilité des quais de gares	17 M€
▪ Accélération des travaux de régénération non-contractualisés	3 M€
▪ Accélération de travaux de sections nouvelles des CPER ( <i>anticipation</i> )	150 M€
- dont travaux liés aux nouvelles LGV	76,7 M€
▪ Accélération travaux préparatoires et acquisitions foncières des LGV, non contractualisés ( <i>anticipation</i> )	61 M€
- LGV Est-européenne 2 <sup>ème</sup> phase	35 M€
- LGV Bretagne-Pays de la Loire	15 M€
- LGV SEA	11 M€
<b>TOTAL INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET PORTUAIRES</b>	<b>170 M€</b>
▪ Accélération travaux préparatoires Seine-Nord-Europe ( <i>anticipation</i> )	20 M€
▪ Crédits d'entretien supplémentaires à VNF	100 M€
- dont travaux contractualisés ( <i>anticipation</i> )	34,65 M€
▪ Crédits d'entretien portuaire GPM non contractualisés	50 M€
<b>TOTAL CREDITS INFRASTRUCTURES</b>	<b>870 M€</b>
<i>dont contractualisés (52,49%)</i>	<b>456,65 M€</b>
<i>dont non contractualisés mais anticipés (9,31%)</i>	<b>81,00 M€</b>
<i>Dont total crédits anticipés (61,80%)</i>	<b>537,65 M€</b>
<b>TOTAL INVESTISSEMENTS ENTREPRISES PUBLIQUES</b>	<b>700 M€</b>
▪ RATP	400 M€
▪ SNCF	300 M€
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1.570 M€</b>

**1/** Il s'agit bien à ce stade d'un plan de relance, comme annoncé, c'est-à-dire d'accélération des investissements, et non d'un plan d'investissements supplémentaires. En effet, plus de 60% des 870 M€ de crédits ouverts dans le cadre de ce plan sont des crédits contractualisés (CPER, PDMI, plan Rhône...) qui sont engagés en 2009 et 2010 par anticipation des échéances contractuelles et des programmes prévus, ou des crédits non contractualisés dont l'engagement était certain (travaux liés aux nouvelles LGV).

⇒ TDIE sera extrêmement vigilant sur les conséquences à moyen terme (à partir de 2011 surtout) de ce plan de relance, qui doit être un accélérateur d'équipement des territoires, et non un simple anticipateur qui conduirait paradoxalement à un ralentissement des investissements en 2011... Et cela même s'il est désormais acquis que la future taxe PL ne produira pas de recettes pour l'Etat en 2011, mais plutôt en 2012...

**2/** Les investissements du plan de relance se répartissent à peu près par moitiés entre le réseau routier national (400 M€) et les modes dits alternatifs (470 M€, dont 300 M€ pour le mode ferroviaire).

⇒ TDIE prend acte de cette répartition des crédits qui s'explique probablement par l'application de la règle de la consommation effective des crédits ouverts en 2009 à 75%, et pour le solde en 2010. En effet les routes, par nature, permettent une consommation très rapide des crédits.

⇒ TDIE est au-demeurant satisfaite de l'effort budgétaire consenti pour les voies navigables, avec des crédits d'entretien supplémentaires sur 2 ans de 100 M€, qui correspondent pratiquement à l'enveloppe annuelle de crédits de l'Etat versés à VNF.

⇒ TDIE observe néanmoins qu'il y a **quelques grands oubliés du plan de relance**, dont la prise en compte aurait permis d'égaliser crédits ferroviaires et crédits routiers :

- le TGV Rhin-Rhône, en particulier la 2<sup>ème</sup> tranche de la branche est, soit environ 50 kms de maillon manquant dès 2011, et dont la non-réalisation dans le prolongement des travaux actuels générera des surcoûts de l'ordre de 10% ;
- l'Ile de France, où des investissements ferroviaires considérables, hors crédits déjà contractualisés, sont indispensables pour rattraper un retard non-contesté. Le plan de relance ne prévoit que 10 M€ d'investissements ferroviaires (tangentielle nord), plus une accélération de 100 M€ (180 M€ au-lieu de 80 M€) des crédits contractualisés. Mais rien sur les schémas de rénovation des RER, sur l'interconnexion sud des TGV par Massy, Antony et Orly...
- le fret ferroviaire, puisque la quasi-totalité des investissements ferroviaires du plan de relance sont orientés vers le trafic voyageurs ou concernent des lignes mixtes, mais d'une façon générale pas la mise en œuvre concrète du futur réseau à priorité fret.

⇒ TDIE observe enfin que les grands ports maritimes ne bénéficient que d'une enveloppe modeste au titre du plan de relance (50 M€), et que rien n'est prévu ni pour accélérer la réalisation de l'écluse fluviale du havre, ni pour faire droit aux déclarations du Chef de l'Etat sur la mise au gabarit 3.000 tonnes de la liaison fluviale Bray-Nogent.