

---


**L'ESSENTIEL SUR...**

**LE RECENSEMENT DES PROJETS  
REGIONAUX EN MATIERE  
D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

---

juin 2007

**Voyageurs et  
Marchandises**



---

# SOMMAIRE

<b>Avertissement</b>	<b>3</b>
<b>Introduction</b>	<b>5</b>
<b>Evolution générale du système de transport de 1980 à 2006</b>	<b>7</b>
Evolution des réseaux routiers et LGV entre 1980 et 2006	8
Evolution générale des trafics voyageurs et marchandises entre 1980 et 2006	9
Le trafic de marchandises par mode	10
Le trafic de personnes par mode	11
Des routes de plus en plus sûres... et des véhicules de moins en moins consommateurs de carburants	12
Un chamboulement du cadre législatif et institutionnel en 5 ans	13
<b>Evaluation financière des projets d'infrastructures exprimés par les régions par enjeux et par mode</b>	<b>14</b>
Montants d'investissement par mode et par enjeux	15
Les enjeux européens prioritaires	16
Les projets d'infrastructures de transport de marchandises (hors route)	17
Les projets autoroutiers	18
Les projets de LGV	19
Estimation des coûts par région	20
Les projets urbains	21
<b>Les effets attendus à l'horizon 2020</b>	<b>22</b>
Effets attendus sur l'état du réseau autoroutier et routier à 2x2 voies	23
Effets attendus sur le réseau ferré	24
Une amélioration de l'accessibilité routière limitée... mais une accessibilité ferroviaire sensiblement accrue	25
<b>Bilan – D'aujourd'hui à demain</b>	<b>26</b>
Bilan des besoins à venir	27
<b>Conclusions et idées-forces</b>	<b>28</b>
Conclusions	29
Idées-forces	31

## Avertissement relatif au contenu des fiches régionales

L'objectif de l'étude de recensement lancée par TDIE en 2002, et désormais réactualisée, est de disposer des éléments en provenance des collectivités territoriales et des acteurs locaux pouvant contribuer à rendre opérationnelles les orientations nationales d'une politique de la mobilité et des transports que la prochaine majorité parlementaire, le prochain Gouvernement devront initier et mener à bien. Il ne s'agit pas de réécrire quelque schéma régional, quelque programme prévisionnel d'investissement que ce soit, mais bien de recenser de façon globale, mais en respectant les différents acteurs institutionnels, dont les régions, les projets existants et nécessaires à la compétitivité des territoires.

C'est pourquoi les fiches régionales figurant ci-après ne décrivent pas de manière exhaustive les projets de transport de chaque région. En particulier, elles ne font généralement pas référence à la politique régionale d'exploitation des TER, sauf si celle-ci induit des investissements lourds en infrastructures. De manière analogue, elles ne décrivent pas les aménagements ponctuels de sécurité ou de contournement d'agglomération (sauf si ceux-ci ont une vocation marquée d'amélioration du transit interrégional ou national). Le recensement est, par contre, ouvert désormais aux projets purement urbains, notamment les transports collectifs en site propre (TCSP), qui présentent souvent un coût très élevé.

Les fiches ont été élaborées à partir des documents existants dans les conseils régionaux et généraux : CPER, SRT, schémas de développement territorial incluant la dimension des déplacements... Certains documents produits par l'État (administration centrale, DRE...), qui précisent les besoins exprimés par les régions, sont également pris en compte, tout comme les éléments fournis par les correspondants régionaux de la FNTP et certaines structures associatives (Eurosud, office interconsulaire du sud-est...). Les données sont donc diverses et de précision inégale selon les sources disponibles.

Les horizons indiqués correspondent aux quatre périodes suivantes :

- Court terme (CT) : 2013 (1 contrat de projet)
- Moyen terme (MT) : 2019 (2 contrats de projet)
- Long terme (LT) : 2025 (3 contrats de projet)
- Très long terme (TLT) : Au-delà de 2025

Certains points doivent être précisés à ce stade :

- Les données SITRAM sur les trafics internationaux font apparaître systématiquement du trafic maritime car pour les importations, c'est le mode d'accès à la frontière qui est pris en compte.
- Les coûts sont indiqués HT. Leur précision dépend bien évidemment du degré d'avancement des projets.
- En l'absence d'information, certains coûts ont été estimés sommairement de manière à disposer d'un ordre de grandeur (dans ce cas, ils sont soulignés).
- Pour les projets qui concernent plusieurs régions, les chiffres figurant dans le tableau de synthèse sont, pour chaque région, une estimation des travaux dans la région (indépendamment de subventions que la région pourrait apporter à un projet réalisé en totalité dans d'autres régions) ; le montant global du projet est cependant généralement rappelé.
- Certains projets de très grande envergure (nouvelle traversée des Pyrénées, Seine-nord-Europe...) peuvent être cités dans les différentes régions où ils sont susceptibles d'être localisés.

Chaque fiche régionale est illustrée par plusieurs cartes (existant, trafic routier et ferroviaire, projets). Les commentaires des collectivités territoriales sur la première version des fiches ont été intégrés ainsi que les remarques et précisions apportées par RFF, VNF et la Direction des Routes.

**Introduction :**  
**Les projets régionaux de transport, un  
objectif de cohérence à l'échelle nationale  
et européenne**

## INTRODUCTION : PRINCIPES ET PRECAUTIONS

### L'étude de 2002

En octobre 2002, TDIE avait entrepris de réaliser – avec la contribution d'un groupement de deux bureaux d'études, Isis et Setec- un recensement des projets d'infrastructures de transport, région par région, et à l'horizon de 2025. Ce travail, unique en son genre et qui venait pallier notamment à la défaillance programmatique de l'Etat, avait fait date, tout comme le travail cartographique qui en avait découlé, et qui avait été rendu public en 2003.

En effet, les « schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises », approuvés par décret le 18 avril 2002 définissaient bien l'ensemble des orientations des politiques de déplacements aux différentes échelles d'aménagement du territoire, mais ces documents d'orientation n'avaient pas de dimension programmatique et le volume des investissements n'était évalué que très globalement.

Au demeurant, ce recensement entrait totalement dans la vocation de la toute jeune association TDIE dont les membres fondateurs avaient voulu qu'elle se saisisse, dès sa création en 2001, de l'élaboration d'une vision nationale à long terme de la mobilité et des transports en France, à une époque où, déjà, les financements publics étaient en situation difficile et tendaient à se raréfier. Or cette vision ne pouvait pas ne pas mettre en exergue la dichotomie fondamentale entre la rareté des financements, l'allongement de la durée d'élaboration des projets, l'augmentation du nombre d'acteurs, d'une part, et la permanence des besoins de nouvelles infrastructures, dans un pays où, certes, beaucoup a déjà été fait, mais où, qu'il s'agisse de l'entretien curatif puis préventif des infrastructures réalisées ou, surtout, du maillage des réseaux existants, beaucoup restait –et reste- à faire...

Il s'agissait, en fait, de franchir une étape nouvelle pour faire rentrer dans les faits les orientations de la politique des transports définies par les Schémas de services collectifs, tout en intégrant au mieux la dimension européenne désormais mieux connue grâce au Livre blanc publié par la Commission européenne en septembre 2001.

### Une réactualisation indispensable

Quatre ans après, les contrats de plan État-Région 2000-2006 arrivent à leur terme, et les futurs contrats de projet sont en cours de signature. Le contexte général des transports a largement évolué, que ce soit sur les plans économique, politique ou législatif. TDIE a donc souhaité mettre à jour le travail réalisé en 2002.

Mais au-delà d'une simple actualisation, il s'agit de compléter l'étude, notamment par un volet absent jusqu'ici : les projets urbains de transports collectifs. En effet, le coût de ces projets est très élevé et justifie désormais une prise en compte dans un tel recensement, alors qu'en 2002 seuls les projets franciliens de TCSP avaient été retenus.

### Quelques rappels fondamentaux

L'occasion nous est donnée ici de rappeler que la demande de services de transport prévisible à ce jour devrait continuer de croître globalement –quoique moins rapidement que depuis les 30 Glorieuses- d'ici à 2050, sauf rupture et renversement de tendance imprévisibles à ce stade. Cette demande est liée à la fois au bon fonctionnement de notre économie et des échanges qu'elle génère, au développement et à l'équilibre de nos territoires, et aux aspirations sociales de nos concitoyens, qui réclament davantage de mobilité et une qualité du service croissante. En outre, il ne peut y avoir de respect des exigences du développement durable sans investissements massifs dans des modes différenciés.

Rappelons aussi que les infrastructures –en particulier de transport- forment l'ossature de notre pays, qu'elles structurent, et que la vie économique et sociale s'organise à partir d'elles. Or, pour notre pays qui fut longtemps au cœur géographique de l'Europe, mais qui ressent fortement le décalage oriental du centre de gravité de celle-ci, la compétitivité européenne et internationale de nos territoires, de nos métropoles, est clairement posée, dans un contexte de poursuite de la mondialisation des échanges.

L'essentiel sur...

Pour leur part, nos réseaux de transports sont aujourd'hui le résultat de formidables investissements consentis depuis plusieurs dizaines d'années afin d'équiper et de moderniser nos infrastructures. Et c'est aujourd'hui que nous devons choisir notre stratégie pour demain, poursuivre nos efforts si nous souhaitons rester compétitifs. Cet effort d'investissement, nous contribuons, avec toutes les prudenances que suscite un tel exercice, à l'évaluer. Nous l'avions chiffré en 2002 à environ **140 Milliards d'euros**. Les ordres de grandeur demeurent, notre évaluation est aujourd'hui de **173 Milliards d'euros**, en incluant cette fois les 10 Milliards de TCSP de province.

Tel est bien le sens de l'engagement de TDIE, et le rôle du présent recensement, qui permet, en toute modestie, de surmonter les écueils de l'annualité budgétaire et des logiques de court terme qui prévalent trop souvent en matière d'investissements dans notre pays.

### **Un exercice nécessairement contraint**

Ce recensement réactualisé s'est heurté inévitablement, en 2006 comme en 2002, à plusieurs difficultés :

- tout classement contient une part de subjectivité et d'arbitraire (par exemple la distinction sur la fonction est parfois délicate);
- la ventilation des montants est parfois délicate au-delà du court terme (2013) pour lequel les budgets sont généralement déjà programmés.;
- le classement par fonction n'intègre pas de jugement de valeur sur la pertinence de tel ou tel projet, il s'agit là de recenser les volontés exprimées, non d'évaluer leur faisabilité et leur rentabilité.

### **Des estimations de coût nécessairement approximatives**

Les estimations financières de bien des opérations sont très approximatives, surtout lorsqu'elles n'ont pas encore fait l'objet d'étude détaillée. De plus, les affectations par période restent assez approximatives. Elles révèlent toutefois l'expression des souhaits des Régions, voire de l'Etat (cas de Lyon-Turin totalement réalisé en 2015).

Les coûts figurants dans ce document tiennent compte des Régions et des services de l'Etat compétents (RFF, Direction des routes, VNF) qui nous ont été transmis.

Les coûts indiqués dans les documents sont généralement des coûts HT pour le fer et TTC pour la route, la voie d'eau et les ports. Pour disposer d'une base homogène d'analyse, tous les coûts sont présentés en HT, en valeur janvier 2006.

Lorsqu'aucune donnée financière nouvelle ne nous a été communiquée, le coût des projets a été actualisé à partir du montant 2002 sur la base de l'évolution de l'index TP01 :

- Juin 2002 : 466,2
- Janvier 2006 : 544,6 soit +16,8%

### **La composition de l'étude**

Le dossier complet se compose :

- D'une synthèse nationale permettant de mettre en perspective les besoins en infrastructure de transport exprimés par la régions à partir d'une évaluation générale du système de transport de 1980 à 2006 et d'une évaluation des effets attendus à l'horizon 2025 en terme d'impact sur l'aménagement du territoire, l'économie et l'environnement.
- Des monographies régionales établies pour les 22 régions métropolitaines.

**Partie I :**  
**Situation générale actuelle**  
**des systèmes de transport**

# Le trafic de marchandises par mode en 2004

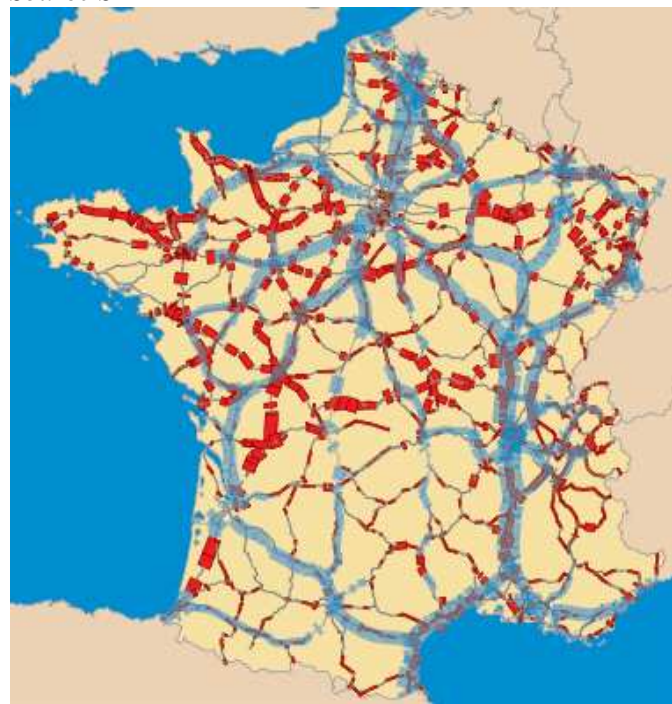


**Réseau ferré, circulation fret**

*Source SNCF*

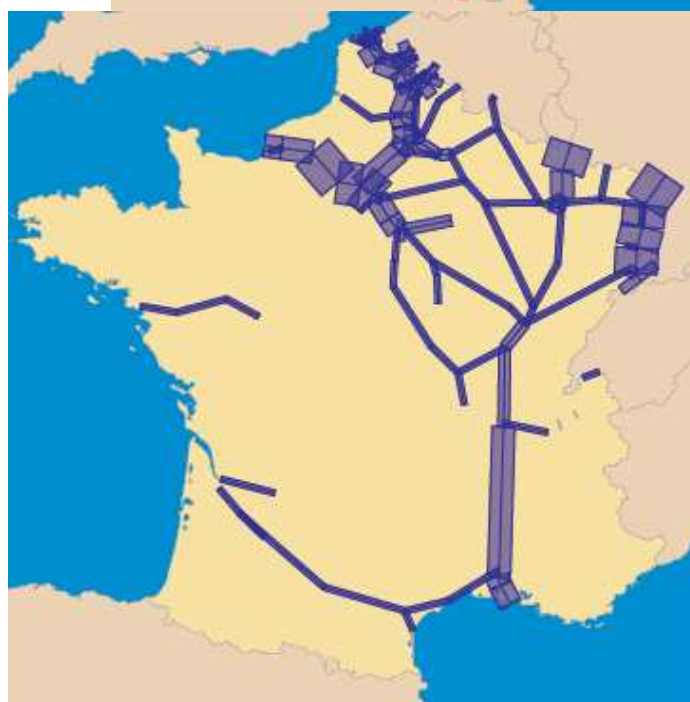
**Réseau routier, trafic poids lourds**

*Source SETRA*

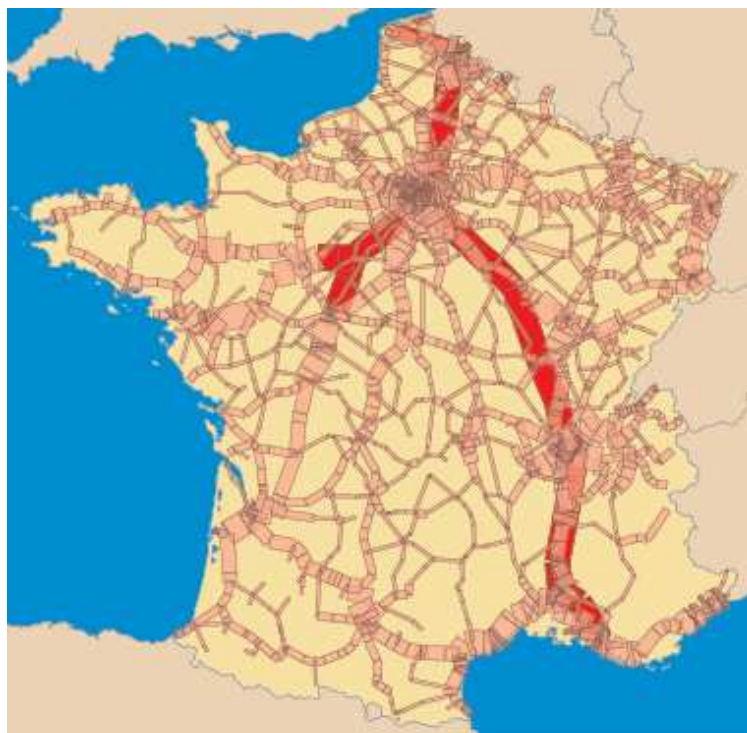


**Réseau fluvial, densité de circulation**

*Source VNF*



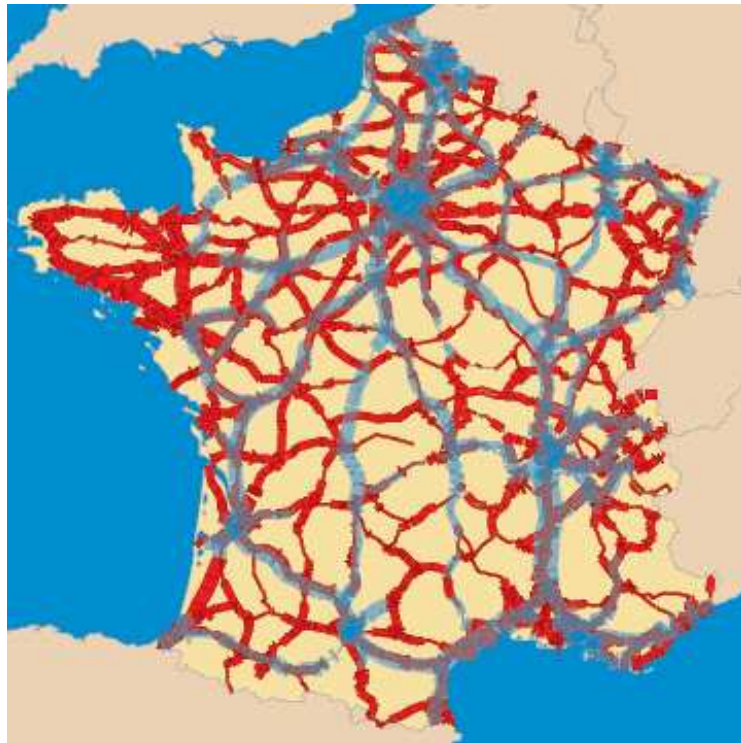
## Le trafic de voyageurs par mode en 2004



**Réseau ferré, circulation trains de voyageurs**

Source SNCF

**Réseau routier, véhicules légers**



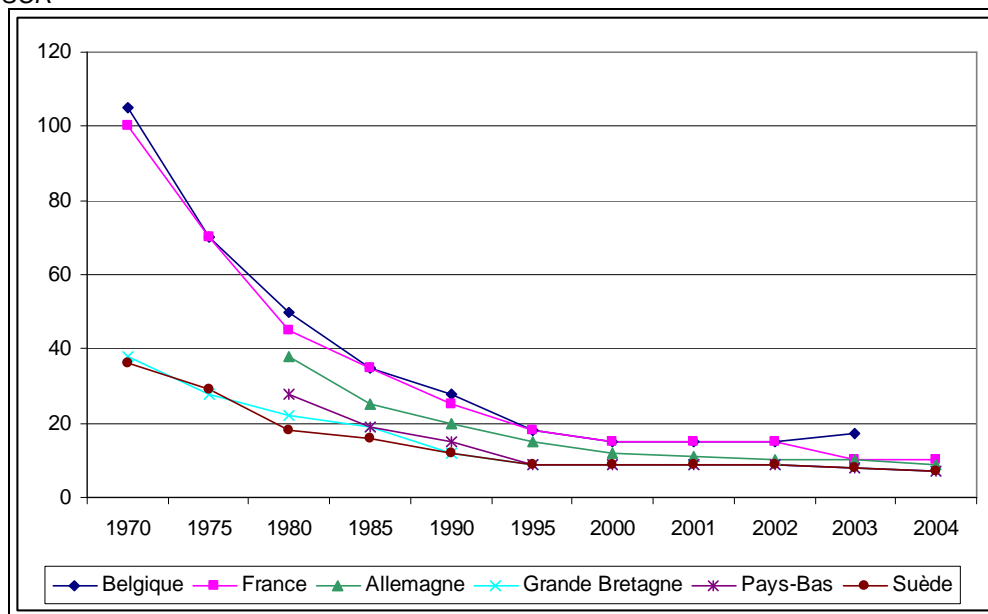
Source Setra

## Des routes de plus en plus sûres...

La politique active de sécurité routière en France a permis une baisse significative de l'accidentologie et un rapprochement des performances des autres pays européens, notamment depuis 2002. A définition égale, l'évolution est de -43% depuis 2001, avec – de 5.000 tués (4.700). L'objectif gouvernemental est de passer sous la « barre » des 4.000 tués.

### Nombre de personnes tuées par milliards de km parcourus

Source : DSCR

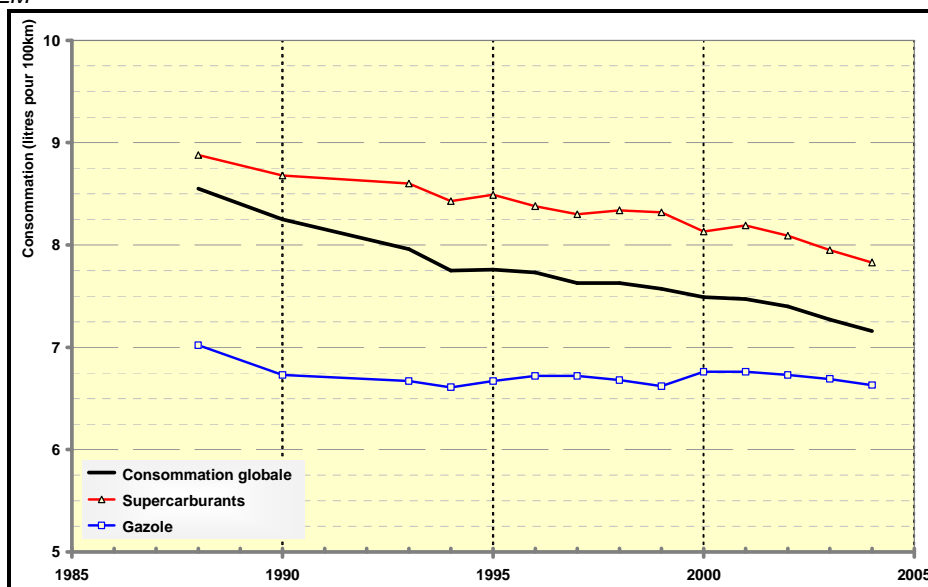


## ...et des véhicules de moins en moins consommateurs de carburants

La diminution de la consommation des moteurs, couplée à l'augmentation de la part des moteurs diesels dans le parc, a permis de réduire les consommations de carburants. Cette diminution est en accélération depuis 2001.

### Consommation de carburants des voitures particulières en France

Source : DIREM



# Un chamboulement du cadre législatif et institutionnel

## ⇒ La décentralisation :

- La loi SRU du 13 décembre 2000 a généralisé la régionalisation de l'activité TER
- La loi de décentralisation du 13 août 2004 a initié le transfert de 18 000 km de routes nationales aux départements

## ⇒ L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire :

- depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour le fret international...
- et depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour l'ensemble des services fret
- avant les services internationaux de voyageurs en 2010

## ⇒ La privatisation des sociétés d'autoroutes en juillet 2005

## ⇒ L'apparition de nouveaux modes de financement :

- **L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)**, créée en 2004 pour « concourir », dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement

⇒ de projets d'intérêt national, international

⇒ de projets relatifs à la création ou au développement de transports collectifs de personnes

- **Le développement des PPP**, les partenariats publics privés, une nouvelle forme de partenariat

- **Les contrats de projets**, qui remplacent les contrats de plan Etat-Région et sont resserrés sur un nombre limité d'objectifs et sur des projets d'investissement d'envergure nationale.

## ⇒ Évolution du contexte législatif des politiques urbaines de transport :

- Les Plans de Déplacements Urbains, obligatoires pour les agglomérations > à 100 000 habitants
- La loi SRU qui préconise la cohérence entre les politiques d'aménagement, de déplacement et de stationnement dans le cadre des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans locaux d'urbanisme

**Partie II :**  
**Les effets à attendre**  
**d'une politique d'investissements**  
**à la hauteur des moyens de la France**  
**à l'horizon 2025-2030**  
*(résultats de l'étude)*

## Les enjeux européens prioritaires et leur coût

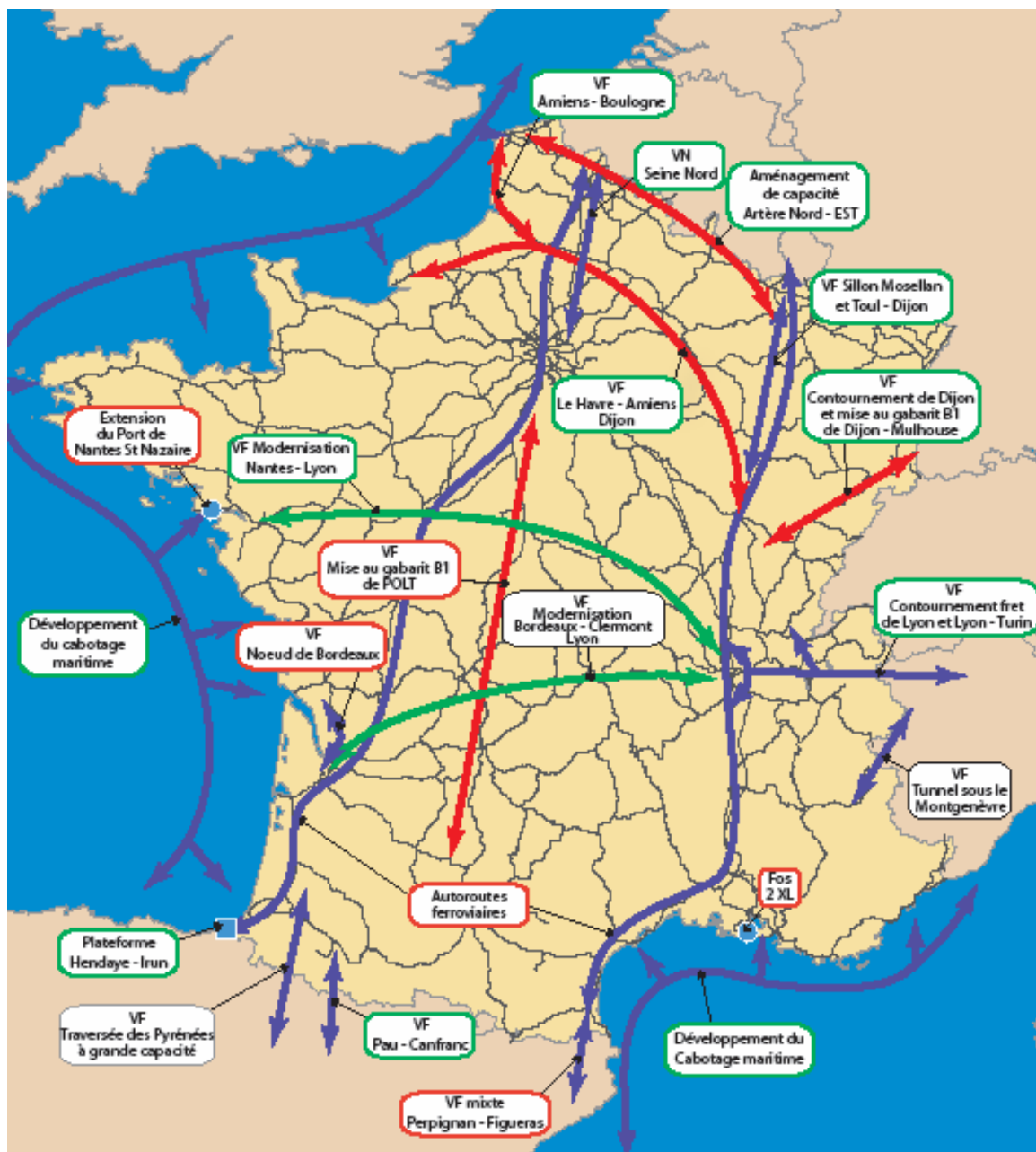


### Les enjeux européens prioritaires :

43,2 milliards d'euros pour le fer  
3,6 milliards d'euros pour les autres modes

**Total : 47 milliards d'euros** pour assurer un service de meilleure qualité sur les grands axes structurants

## Les projets d'infrastructures de transport de marchandises (hors route)

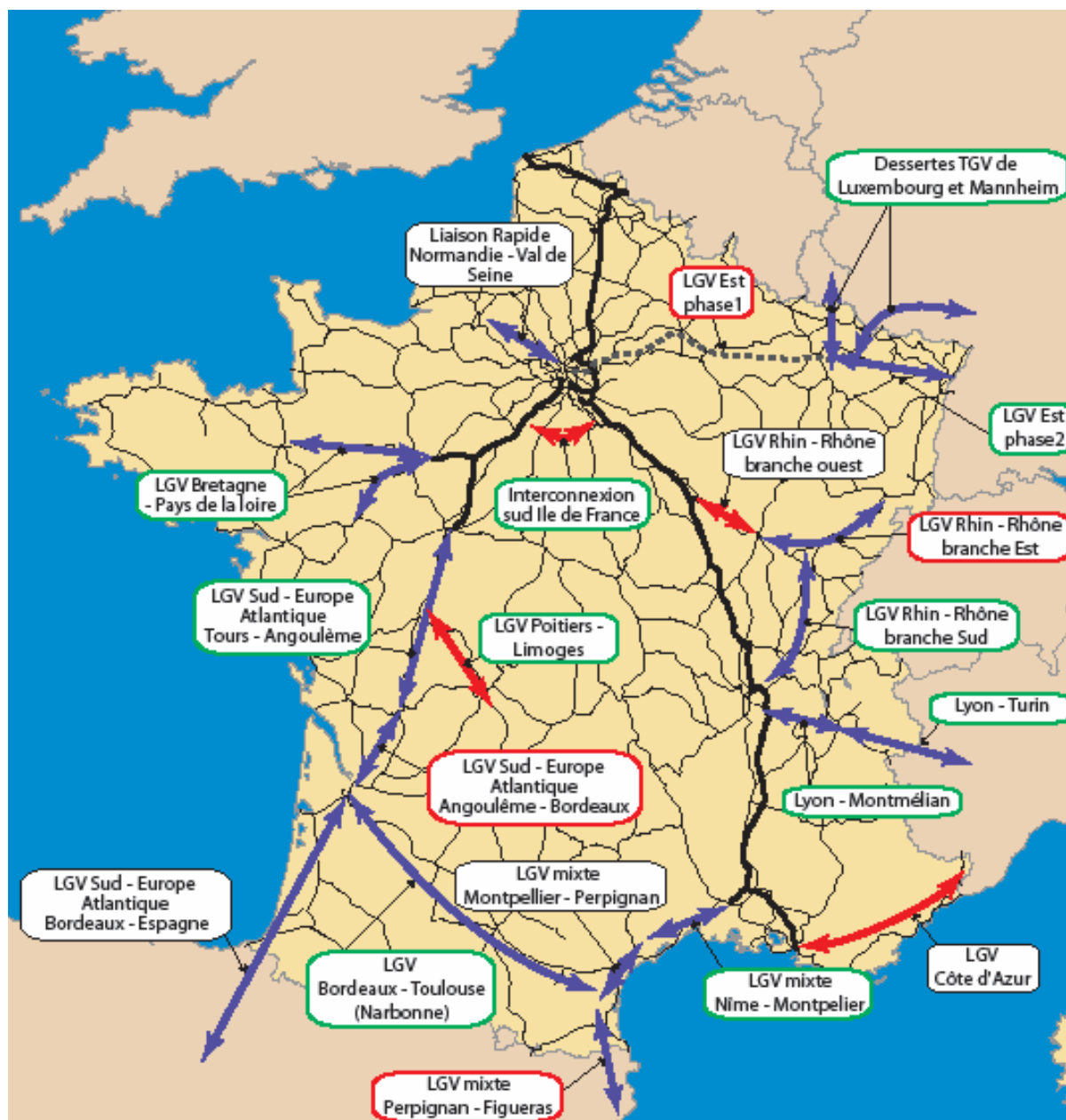


**28 milliards d'euros** pour le ferroviaire  
**3,6 milliards d'euros** pour les voies navigables  
**1,4 milliards d'euros** pour les ports et plates-formes

**Total: 33 milliards d'euros**

(hors autoroutes ferroviaires et cabotage maritime)

## Les projets de LGV



### 8 Projets de LGV ou liaisons rapides

LGV Rhin Rhône

LGV Sud Européenne

LGV Est européenne

LGV Bordeaux-Toulouse

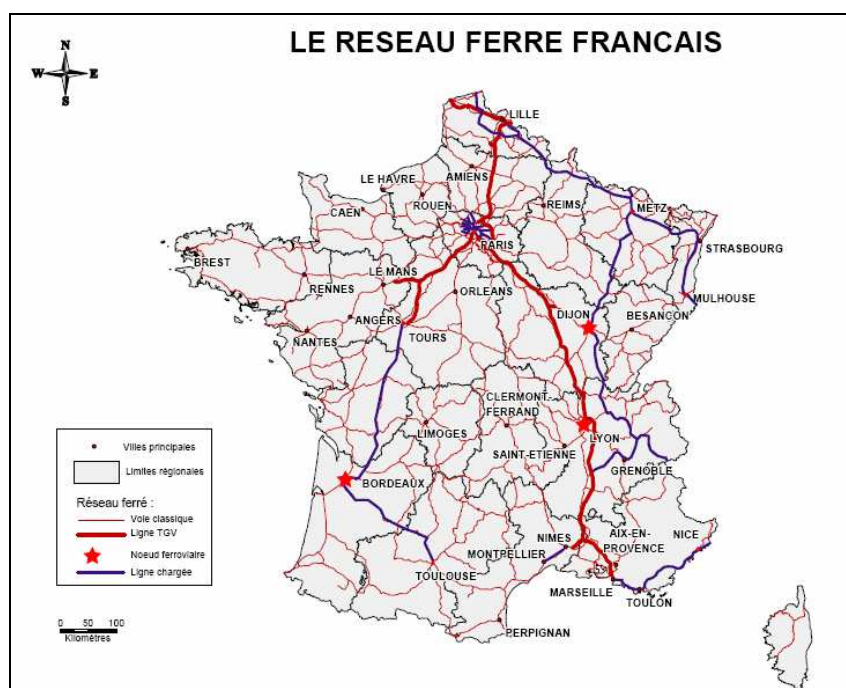
LGV Sud Europe Atlantique

Liaison rapide Normandie-Val de Seine

LGV Côte d'Azur

- De 1500 km de LGV en 2001 à 4500 kms à long terme
- Environ 40 milliards d'euros

## Effets attendus sur le réseau ferré



### Situation 2005

Quelques lignes chargées  
mais peu de points de saturation

Quatre nœuds ferroviaires :

Paris  
Lyon  
Bordeaux  
Dijon

### Situation à long terme

On note pour le regretter une absence d'étude prospective à l'échelle nationale sur les niveaux de service prévisibles à long terme sur le réseau ferré.

Cependant des projets permettront des améliorations notables de la qualité de service :

- La LGV SEA permettra de libérer des sillons sur la ligne Tours-Bordeaux, pour les TER et le fret ;
- Le bouchon ferroviaire de Bordeaux sera supprimé grâce aux projets prévus ;
- Les projets de LGV permettront de libérer de la capacité sur les lignes historiques.

Mais la région parisienne, Paris-Orléans et Bordeaux-Hendaye continueront de connaître des problèmes de capacité.

La mise en place du système de gestion européen ERMTS devrait néanmoins permettre d'augmenter les sillons sur la LGV Paris-Lyon.

## Les projets routiers et autoroutiers



### 25 milliards d'euros d'investissement

dont

Autoroutes nouvelles : ~ 1 500 km

Mises à 2x2 voies : ~ 1 300 km

Elargissements : ~ 500 km

## Effets attendus sur l'état du réseau autoroutier et routier à 2x2 voies



### Situation 2005

Malgré des investissements ferroviaires importants, la gêne tend à se maintenir, voire augmenter, sur les routes, mode structurellement dominant, ce qui renforce la nécessité d'investissements qualitatifs de grande ampleur...

	2005	2025
Linéaire entre 10 et 25% du seuil de gêne	550 km	1 400 km
Linéaire supérieur à 25% du seuil de gêne	130 km	410 km
Traversées d'agglomération très difficiles	3	7

Source : Modèle ISIS

### Situation 2025

#### Indicateurs de niveaux de services :

- TMJA Proche du seuil de gêne
- TMJA compris entre 10 et 25% du seuil de gêne
- TMJA supérieur de plus de 25% au seuil de gêne

#### Seuils de gêne en interurbain :

- 35 000 véh./jour sur 2x2 voies
- 55 000 véh./jour sur 2x3 voies

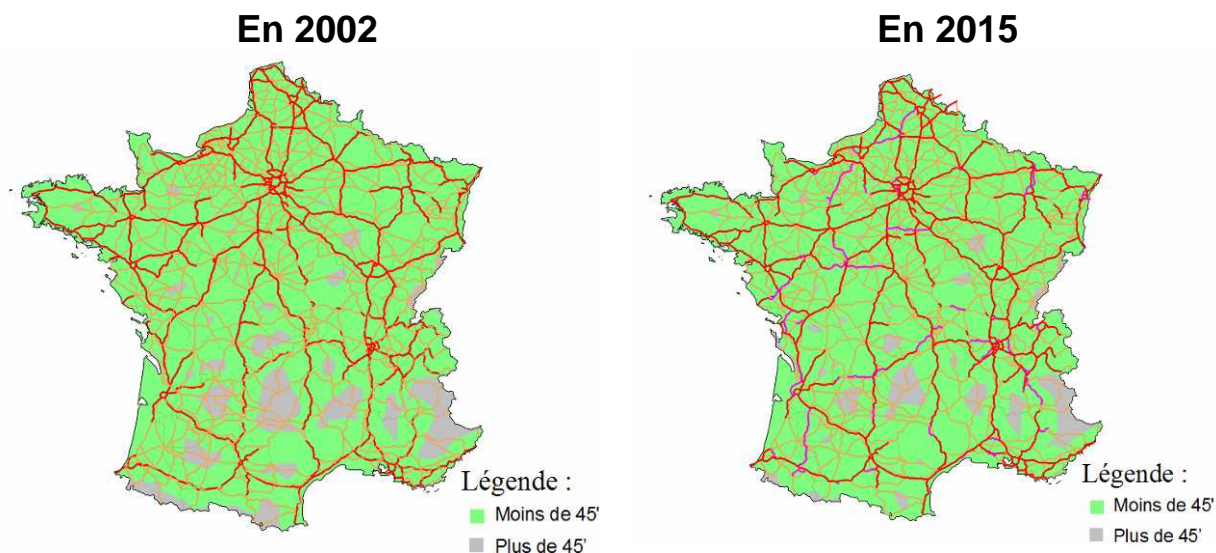
#### Difficultés des traversées pour les transit :

- assez importantes
- importantes
- très importantes



## Quelle amélioration de l'accessibilité ?

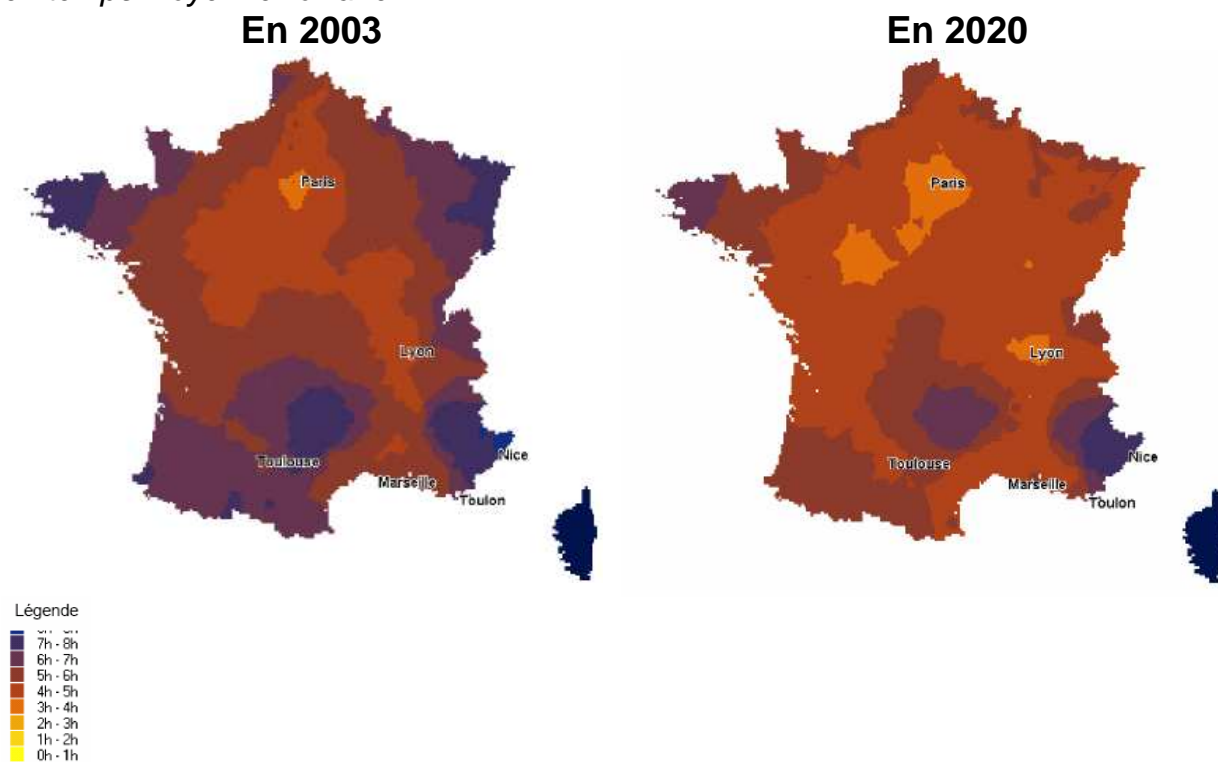
1/ Des territoires situés à moins de 45 minutes d'un échangeur autoroutier en faible diminution...



Le Sud du Massif central et le Sud-est des Alpes restent isolés en 2015

2/ ... mais une accessibilité ferroviaire sensiblement accrue

*en temps moyen ferroviaire*



## Les projets urbains

### Lignes de métro et tramway existantes

15 agglomérations  
350 km de lignes  
dont 230 km  
(65%) de tramway

Source : GART

AGGLOMERATION	MODE	NOMBRE DE LIGNES	LINEAIRE (KM)
BORDEAUX	Tramway	3	21,7
CAEN	Tramway	2	14,8
GRENOBLE	Tramway	2	19,5
LILLE	Métro	2	45,0
	Tramway	2	22,0
LYON	Métro	4	29,3
	Tramway	2	23,2
MARSEILLE	Métro	2	19,0
MONTPELLIER	Tramway	1	15,2
NANCY	Tramway	1	9,9
NANTES	Tramway	3	36,4
ORLEANS	Tramway	1	18,0
RENNES	Métro	1	8,5
ROUEN	Tramway	2	18,3
SAINT ETIENNE	Tramway	1	9,3
STRASBOURG	Tramway	4	23,2
TOULOUSE	Métro	1	12,0

AGGLOMERATION	MODE	LINEAIRE (KM)	MISE EN SERVICE
BORDEAUX	Tramway	22,5	2005-2007
GRENOBLE	Tramway	15,2	2006
LYON	Métro	1,1	2007
	Tramway	26,1	2006-2013
MARSEILLE	Métro	2,5	2009
MONTPELLIER	Tramway	32,8	2006-2011
NANTES	Tramway	5,5	2005-2008
ORLEANS	Tramway	11,8	2010-2011
SAINT ETIENNE	Tramway	4,0	2006
STRASBOURG	Tramway	13,5	2006-2008
TOULOUSE	Métro	15,8	2007

### Projets d'extension

3 projets d'extension de réseau métro :

**1 350 M€**

8 projets d'extension de réseau tramway :

**3 125 M€**

Source : GART

### Principaux projets de création (liste non exhaustive)

12 projets de tramway :  
**3**

**430 M€**

3 projets de tram-train :  
**1**

**870 M€**

Source : GART

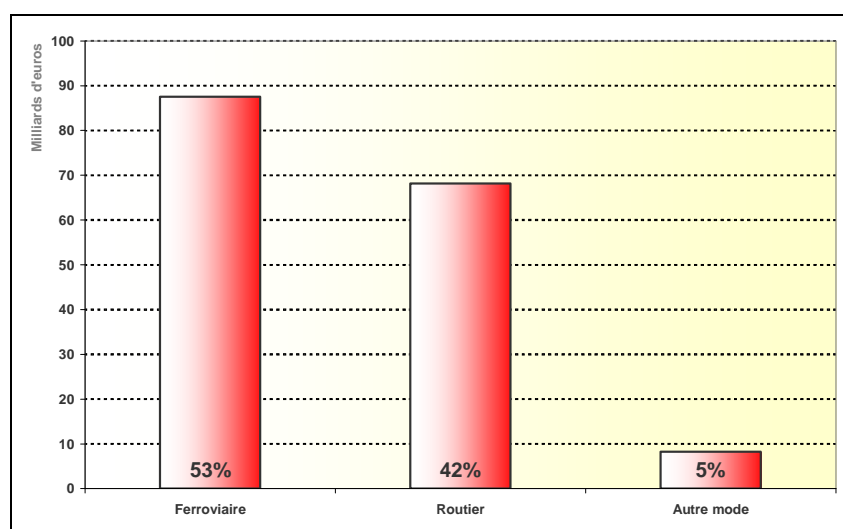
AGGLOMERATION	MODE	LINEAIRE (KM)	MISE EN SERVICE
ANGERS	Tramway	12,0	2009
BREST	Tramway	12,0	2011
CLERMONT-FD	Tramway	14,0	2006
DOUAI	Tramway	12,0	2007-2008
LE MANS	Tramway	15,4	2006
MARSEILLE	Tramway	11,1	2007
MULHOUSE	Tramway	19,7	2006-2011
	Tram-train	38,0	2009
NICE	Tramway	8,5	2006
PAYS DE LA LOIRE	Tram-train	28,5	2009-2010
REIMS	Tramway	10,0	2010
RHONE-ALPES	Tram-train	40,0	2009-2010
LA REUNION	Tram-train	38,0	2012
STRASBOURG	Tram-train	44,0	2010
TOULON	Tramway	18,0	2006
TOULOUSE	Tramway	11,0	2009
VALENCIENNE	Tramway	9,5	2006

**Partie III :**  
**Le coût estimé**  
**de cette politique ambitieuse**  
**d'investissements**  
**à l'horizon 2025-2030**  
*(résultats de l'étude)*

# Montant des investissements par mode et par enjeu

(en milliards d'euros, hors TVA)

Fonction	Fer	Route	Autres modes	Total
Intérêt européen – Projets prioritaires	43,2		3,6	46,8
Intérêt européen – Autres projets	16,1	19,9		36,0
Projet d'intérêt national	6,0	15,3	1,6	22,9
Interrégional et régional	21,2	33,2	2,3	56,7
<b>Total</b>	<b>86,5</b>	<b>68,4</b>	<b>7,5</b>	<b>162,4</b>



## Répartition par mode

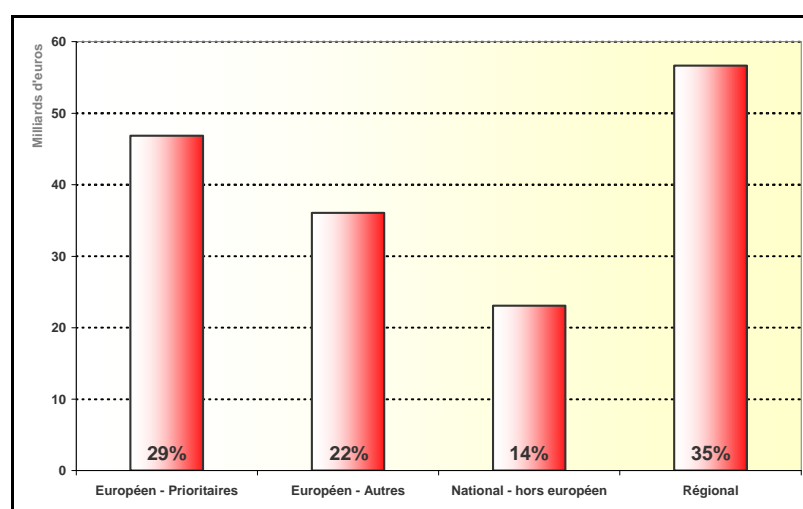
Une certaine prédominance des projets ferroviaires, mais une part importante également pour les enjeux routiers

### Rappel 2002

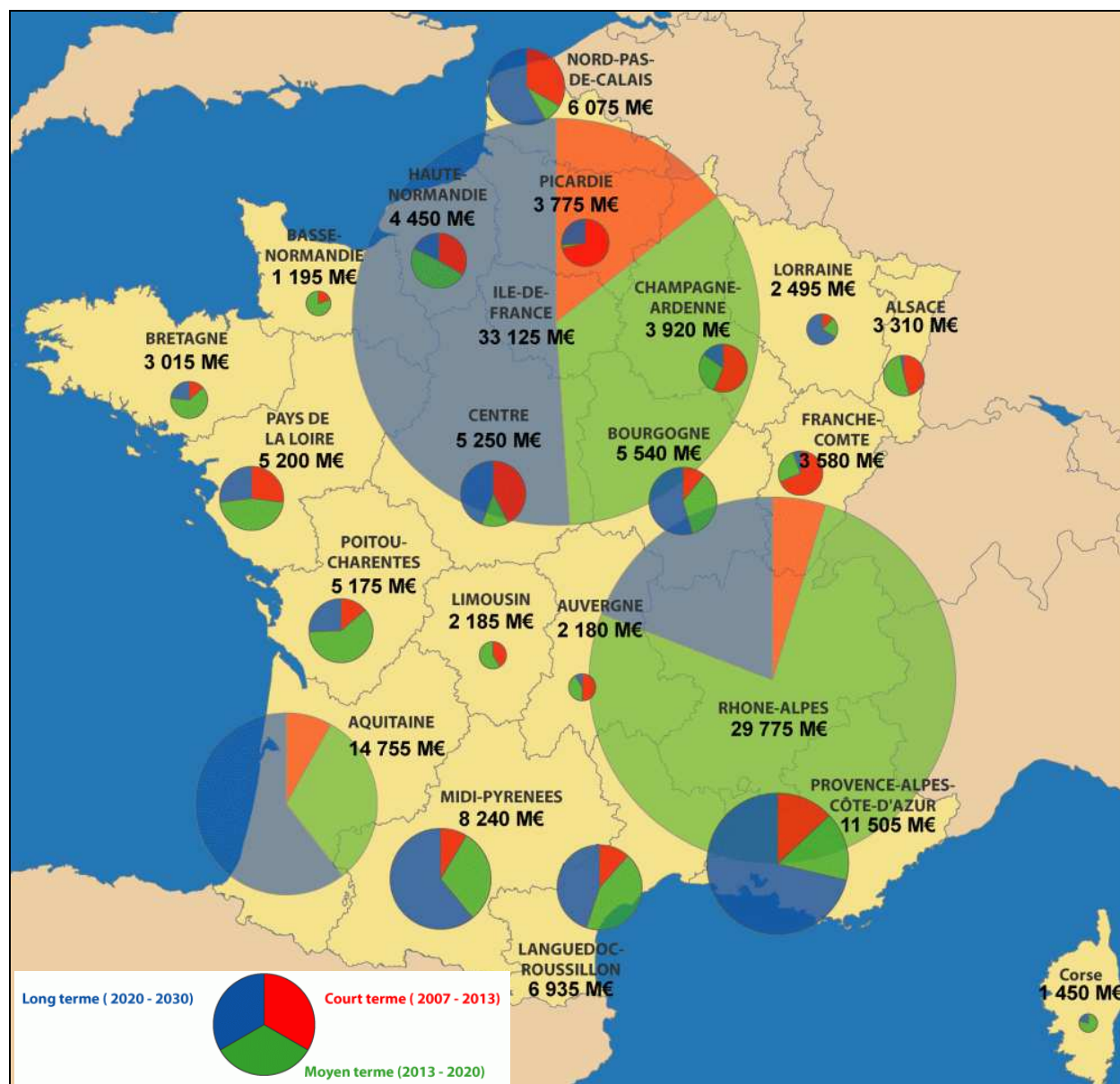
Fer	50%
Route	40%
autres	10%

## Répartition par enjeu

Un relatif équilibre entre les enjeux européens, qui sont stratégiques, nationaux et régionaux, qui touchent à la vie quotidienne de nos concitoyens.

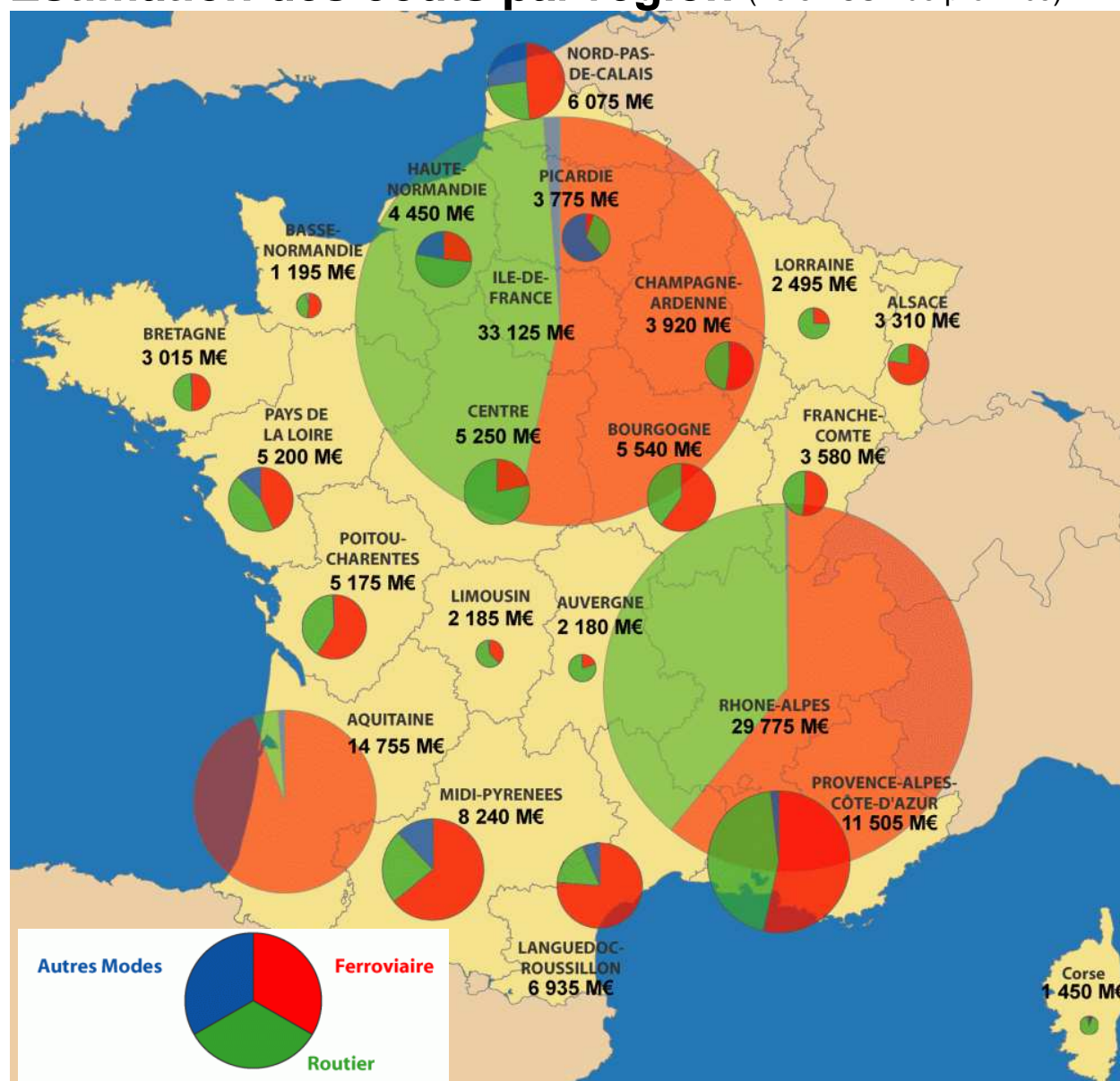


# Estimation des coûts par région (hors TCSP de province)



Total France (hors TCSP de province)	
<b>Court terme (2013) :</b>	<b>27.700 M€</b>
<b>Moyen terme (2020):</b>	<b>65.200 M€</b>
<b>Long terme (2025):</b>	<b>70.100 M€</b>
<b>Total :</b>	<b>163.000 M€</b> <i>rappel 2002 : 142,3 Milliards d'€</i>

# Estimation des coûts par région (hors TCSP de province)



Total France (hors TCSP de province)	
<b>Ferroviaire :</b>	<b>86.500 M€</b>
<b>Routier :</b>	<b>68.400 M€</b>
<b>Autres modes :</b>	<b>7.500 M€</b>
<b>Total :</b>	<b>163.000 M€</b>
	<i>rappel 2002 : 142,3 Milliards d'€</i>

## Un total de 173 Milliards, pour quoi faire ?

### Les projections de trafics 2025 du SES

Elles reposent sur des hypothèses de croissance de la part modale du fer et une faible augmentation du parc automobile.

En octobre 2004, le SES a présenté de nouvelles hypothèses de croissance de la demande des transports, qui sont aujourd'hui **les références nationales** dans le domaine de planification des transports. Elles ont remplacé les hypothèses issues des anciens schémas de service collectifs des transports.

Elles ont intégré des facteurs d'actualisation, dont les plus importants concernent la croissance économique et les niveaux d'infrastructure à long terme, basés sur les travaux du CIADT 2003.

Les croissances de la demande du scénario central des travaux du SES sont rappelées dans les tableaux suivants. Elles sont basées sur des hypothèses de croissance économique de 1.9% et un baril de pétrole à 35 dollars.

#### Taux de croissance annuel moyen de la demande voyageurs (en voyageurs x km)

Mode de transport	Croissance annuelle 2002-2025
Réseau routier national	1,80%
Ferroviaire réseau national, hors Ile de France	1,80%
Aérien (trafic intérieur)	1,70%
<b>Voyageurs tous modes</b>	<b>1,80%</b>

Source : SES

Ces taux de croissance sont basés par mode :

- sur des hypothèses de faible augmentation du parc automobile et d'une baisse régulière des consommations des véhicules légers;
- sur des hypothèses de concurrence croissante entre le TGV et l'aérien au profit du TGV ;
- sur le développement important du réseau ferré à grande vitesse.

#### Taux de croissance annuel moyen de la demande marchandises (en tonnes x km)

Mode de transport	Croissance annuelle 2002-2025
Transport routier	1,50%
Transport ferroviaire	1,20%
Fluvial	0,50%
<b>Marchandises tous modes</b>	<b>1,50%</b>

Source : SES

Les travaux reposent sur l'hypothèse que le fret ferroviaire devrait cesser de régresser et bénéficier des effets de concentration sur des axes massifiés, tels que la liaison fret Luxembourg-Espagne ou le Lyon-Turin.

Les travaux du SES sont actuellement en cours de révision. La principale hypothèse modifiée sera le prix du baril de pétrole revu à la hausse. Les prévisions de croissance de la demande risquent ainsi de diminuer un peu, sans que l'on puisse parler de bouleversement.

## Quantification des besoins d'investissements ...

Milliards d'euros/an	Comptes nationaux 2005				Estimation
	1981-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2025
<b>Mode</b>					
Réseau routier national <sup>1</sup>	3,1	4,2	4,2	3,1	3,6
Réseau ferré	1,7	2,1	1,6	1,8	4,5
Autres modes <sup>2</sup>	0,6	0,9	0,9	1,4	0,4
<b>Total</b>	<b>5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>6,7</b>	<b>6,3</b>	<b>8,5</b>
<b>Part du PIB (en %)</b>	<b>0,52%</b>	<b>0,60%</b>	<b>0,51%</b>	<b>0,40%</b>	<b>0,50%</b>

Sources : comptes nationaux 2005, comptes des transports 2005 (INSEE, DAEI, SES)

Les besoins estimés pour les infrastructures majeures représentent (hors projets à très long terme) un investissement moyen de 8,5 milliards d'euros HT par an sur 20 ans ce qui correspond à la poursuite du rythme moyen des investissements depuis 1990.

Ramené au PIB français, le besoin de financement représente 0,5% du PIB annuel. Mais selon les modes, l'effort à consentir n'est pas le même :

- 0,27% du PIB alloué au ferroviaire pour réaliser un maillage performant du territoire par des lignes à grande vitesse, mettre en œuvre les grands itinéraires de fret et offrir à l'Île-de-France un réseau à l'image de ses besoins ;
- 0,21% du PIB pour finaliser le réseau autoroutier français ;
- 0,03% du PIB pour les développer les autres modes : plates-formes aéroportuaires régionales, ports maritimes et voies fluviales

En revanche, les besoins relatifs aux différentes catégories de projets sont relativement équilibrés, 0,25% du PIB pour les projets européens et 0,25% du PIB pour les projets d'intérêt national ou régional.

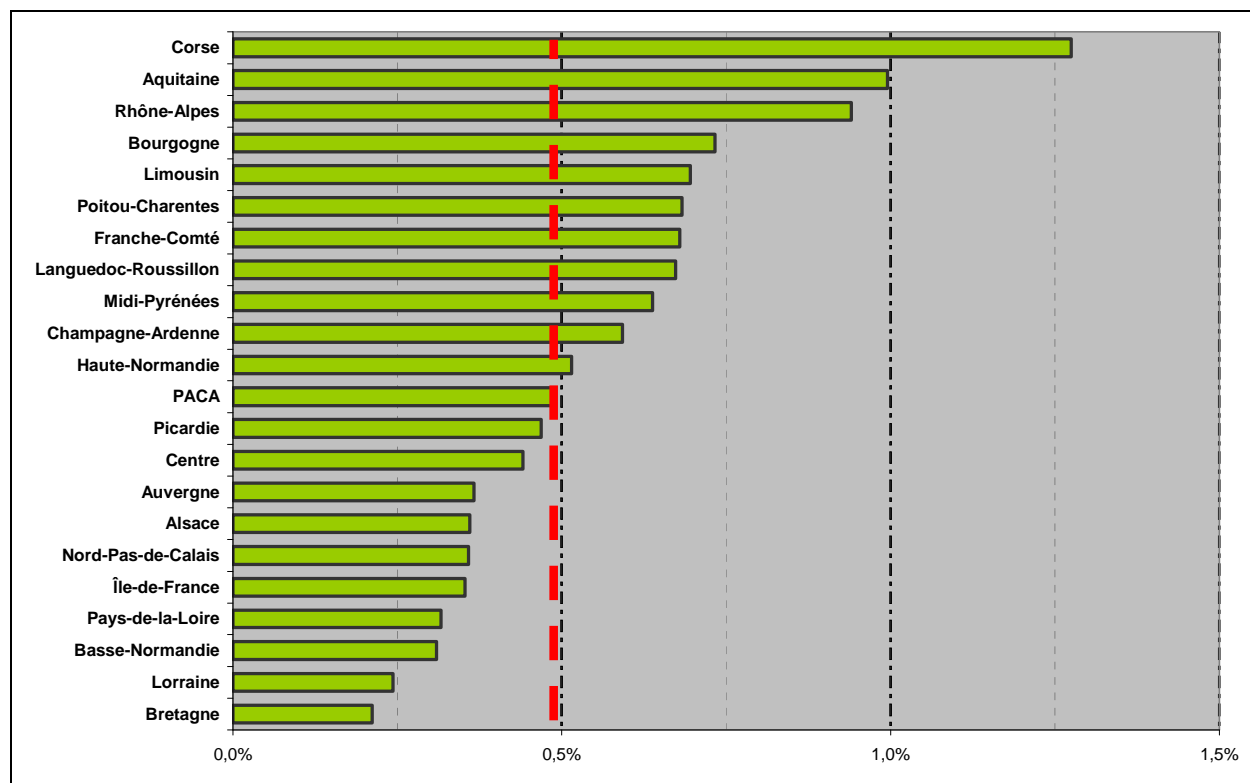
Notons en outre, que ces dernières années, les montants consacrés aux transports collectifs et aux infrastructures routières départementales et locales représentent environ 6 milliards d'euros par an, soit un montant quasi-équivalent aux besoins recensés dans cette étude.

Enfin, il faut rappeler à ce stade le lien, généralement admis et démontré par les économistes (et en dernier lieu par le rapport du CAE et son rapporteur, M. Michel DIDIER), entre investissements et croissance.

<sup>1</sup> Routes nationales et autoroutes

<sup>2</sup> Voies navigables, ports, aéroports, plateformes multimodales

## ... rapportés aux PIB respectifs des régions.



En revanche, ramenés au PIB régionaux, les besoins d'investissement des régions sont très disparates, de seulement 0,4% pour l'Île de France à près de 1% pour des régions telles que Rhône-Alpes et l'Aquitaine, le maximum étant la Corse dont le besoin annuel est de 1,3% de son PIB.

Ces chiffres démontrent l'actualité et le caractère stratégique d'un Etat garant d'une programmation pluri-annuelle fortement pérennifiée des investissements.

## Partie V : Conclusions et synthèse

# Conclusions

## Les efforts du passé doivent être poursuivis

Entre 1970 à 2006, la France a créé d'une part un réseau ferré à grande vitesse révolutionnaire, désormais imité dans toute l'Europe, et a d'autre part rattrapé en grande partie son retard sur ses voisins européens en matière de réseau autoroutier. Dans le même temps, les déplacements de personnes et de marchandises ont massivement augmenté en se portant essentiellement sur la route, au détriment des autres modes, jugés moins compétitifs ou attractifs par les usagers.

Cependant, l'importance des besoins exprimés par les régions montre très clairement que les efforts passés doivent être poursuivis dans les deux décennies à venir pour achever le grand équipement de la France dans l'Europe unifiée de demain.

Il faut en effet prendre en compte :

- la difficulté de découpler croissance économique et croissance de la demande
- la double contrainte imposée par la géographie :
  - carrefour entre l'Europe du Nord et celle du Sud, la France est nécessairement un lieu de transit pour les hommes comme pour les marchandises
  - l'étendue du territoire, qui explique la subsistance de zones enclavées.
- le souci de l'environnement et du développement durable.

## Un cadre de cohérence national et européen

Ces besoins, phasables mais pour la plupart incontournables, devront être traités dans un cadre nouveau (unification européenne et décentralisation) où les décisions et les financements ne seront plus du seul ressort de l'Etat, mais aussi, de plus en plus, de celui de l'Europe et des collectivités territoriales, et en particulier des régions.

Dans le même temps, les contraintes budgétaires rendent nécessaire la recherche de solutions innovantes en matière de financement (réflexion sur la répartition des dépenses entre public et privé, entre contribuable et usager, sur les péréquations entre modes...) alors que, pour les seuls projets interurbains structurants, les besoins s'élèvent à plus de 160 milliards d'Euros, dont plus de la moitié pour le ferroviaire.

## Une programmation sur le long terme impérative avec une pérennité des financements

L'objectif raisonnable de répondre aux besoins (interurbains tous modes) en trois contrats de plan, soit une vingtaine d'années, conduit à une dépense annuelle moyenne de l'ordre de 8 milliards d'Euros, soit environ 0,5% du PIB ou encore 125 € par habitant. Ces chiffres, certes élevés, apparaissent nettement inférieurs aux programmes nationaux de nos voisins européens, et même inférieurs à leurs seuls investissements ferroviaires selon une comparaison établie par l'association « Avenir Rail » à partir des documents ou déclarations officiels des gouvernements anglais, allemand, italien, espagnol, suisse et belge.

Ce besoin de financement est très disparate selon les régions et ce ne sont pas les régions les plus riches qui les plus gros besoins ; la réalisation de l'ensemble des projets franciliens nécessite l'allocation de 0,4% du PIB régional sur 20 ans lorsque la réalisation des projets aquitains représente 1% du PIB régional sur la même période.

### **Une évaluation des différents projets est à réaliser**

Les projets ne doivent bien entendu être engagés que s'ils procurent des avantages suffisants pour la collectivité nationale. Leur évaluation économique, prenant correctement en compte les impacts environnementaux, reste donc indispensable pour garantir un bon usage des ressources publiques. A cet égard le taux d'actualisation, taux minimal requis pour les investissements du secteur public, qui était égal à 8 % depuis 1985, a été ramené à 4%. En effet, il apparaissait nettement supérieur aux taux d'intérêt réels constatés sur le marché pour des obligations d'État ; et il semblait justifié de diminuer sa valeur pour des investissements de très longue durée de vie, comme cela est le cas dans différents pays et pour les grands projets énergétiques.

### **Un enjeu de compétitivité économique et d'aménagement du territoire**

Un tel programme réalisé à l'horizon 2025 dotera la France d'un réseau d'infrastructures de transport qui favorisera sa compétitivité, tout en demeurant en parfaite cohérence avec les orientations du Livre blanc de la Commission européenne.

Alors qu'en 2000, quinze aires urbaines de plus de 50.000 habitants n'étaient desservies directement ni par une gare TGV, ni par une autoroute ou une RN à 2x2 voies, en 2020, à deux exceptions près, les 137 aires urbaines de plus de 50.000 habitants seront ainsi directement connectées à une gare TGV ou au réseau routier principal (autoroutes + RN à 2x2 voies). N'oublions pas qu'un tel objectif d'accessibilité (pour la desserte routière) et d'aménagement du territoire avait été fixé aux Etats Unis au début des années cinquante !

Les réseaux routiers et ferroviaires principaux seront en général fortement sollicités mais leurs niveaux de services resteront globalement acceptables et certainement meilleurs que ceux de la plupart de nos voisins. Ainsi, le maillage du réseau autoroutier permettra de soulager les axes les plus chargés, et la réalisation de programme LGV libérera de la capacité sur des lignes classiques.

Comme cela a été souligné précédemment, les bénéfices en termes environnementaux et de sécurité seront considérables car les infrastructures nouvelles, respectant des normes environnementales particulièrement sévères, permettront d'importants transferts de trafics qui autrement continueraient à emprunter des routes et des voies ferroviaires générant d'importantes nuisances. Par ailleurs, les progrès techniques sur les véhicules routiers permettront de limiter largement la pollution atmosphérique.

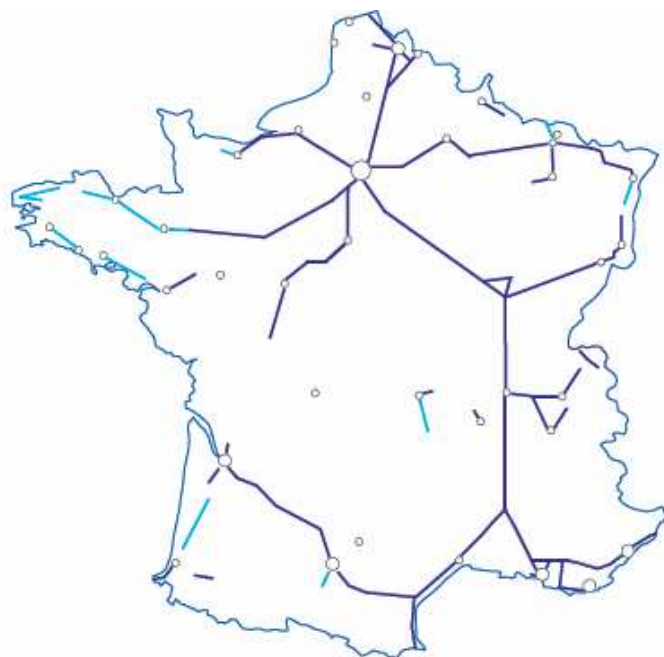
Enfin, une bonne accessibilité de l'ensemble des territoires métropolitains depuis les pays limitrophes se révélera un atout considérable pour l'économie des régions françaises qui pourront alors pleinement profiter de la situation géographique remarquable qu'elles occupent au sein d'une Europe qui vient de s'élargir à l'Est.

## L'ESSENTIEL DE L'ESSENTIEL...

- ⇒ Il y a nécessité de poursuivre l'effort vertueux des 30 années passées pour achever en deux décennies le grand équipement de la France, qui assurera la compétitivité de son économie et de son territoire dans l'Europe intégrée. En effet, il reste - notamment - à relier la quasi totalité du territoire français aux réseaux autoroutiers et LGV, à supprimer les différents points de congestion des différents modes, à parfaire les liaisons à dimension européenne... Ce n'est pas totalement acquis.
  
- ⇒ A cet égard, le présent recensement évalue objectivement et raisonnablement les besoins de financements interurbains à plus de 160 milliards d'euros.
  
- ⇒ A quel rythme ? En trois contrats de plan, soit 20 ans : 8 milliards d'euros par an, soit 0.5% du PIB en moyenne entre 2006 et 2025. C'est parfaitement à la portée de notre pays.
  
- ⇒ Comment ? En faisant nécessairement évoluer, *dès à présent*, notre système de financement, qui est exsangue, avec un avenir à écrire pour l'AFITF, sur une base à inscrire dans la loi : l'argent généré par l'économie des transports doit financer les infrastructures de transport et la mobilité. Cela passera par des décisions de principe urgentes sur la tarification des infrastructures, mais aussi par un retour à une planification moderne et à des mécanismes de péréquation inter-collectivités territoriales...

**Annexe :**  
**De l'étude d'origine à sa réactualisation,**  
**Rappel 1980-2006**

## Evolution des réseaux entre 1980 et 2006



**1980**

**4.700 km** d'autoroutes, essentiellement en radial autour de Paris

**0 km** de LGV en service

**2006**

**11 000 km** d'autoroutes, avec des réseaux sous-radiaux, qui représentent au total 20% des parcours par roue

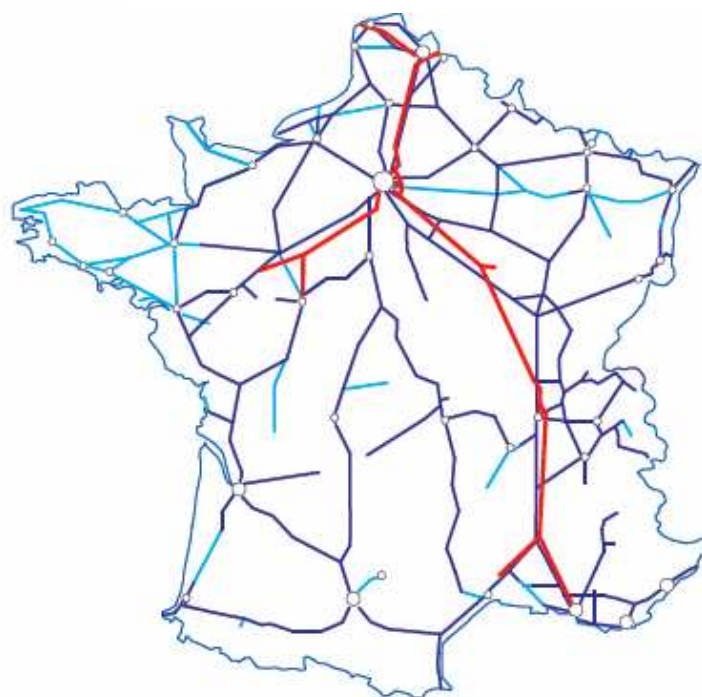
**1 540 km** de LGV, encore très radiales

### Mises en service d'autoroutes depuis 2002 :

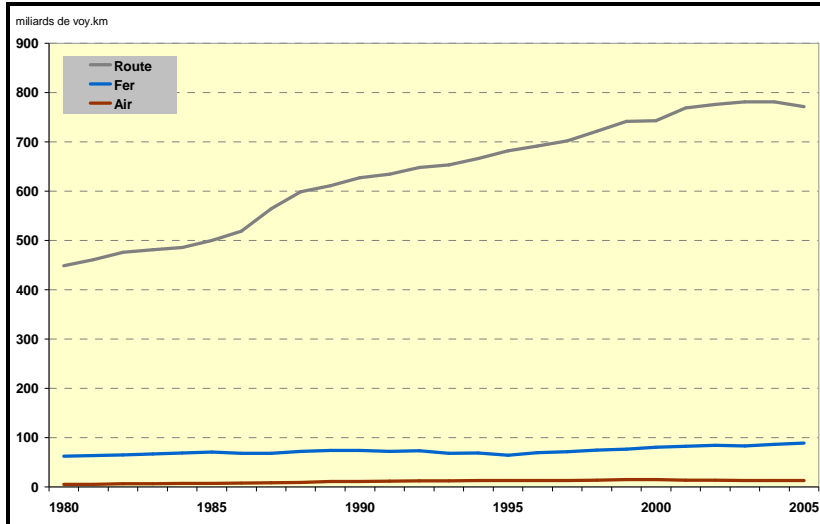
A87 Angers-La Roche sur Yon  
 A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand  
 Viaduc de Millau  
 A20  
 A29 Le Havre-Saint Quentin  
 A28 Rouen-Alençon et Ecomoy-Tours  
 A84 Caen-Rennes

### Pas de mise en service de LGV

- Autoroutes concédés et non concédés
- Routes nationales à 2x2 voies
- Lignes à grande vitesse



# Evolution générale des trafics voyageurs et marchandises entre 1980 et 2006



## Trafic de voyageurs

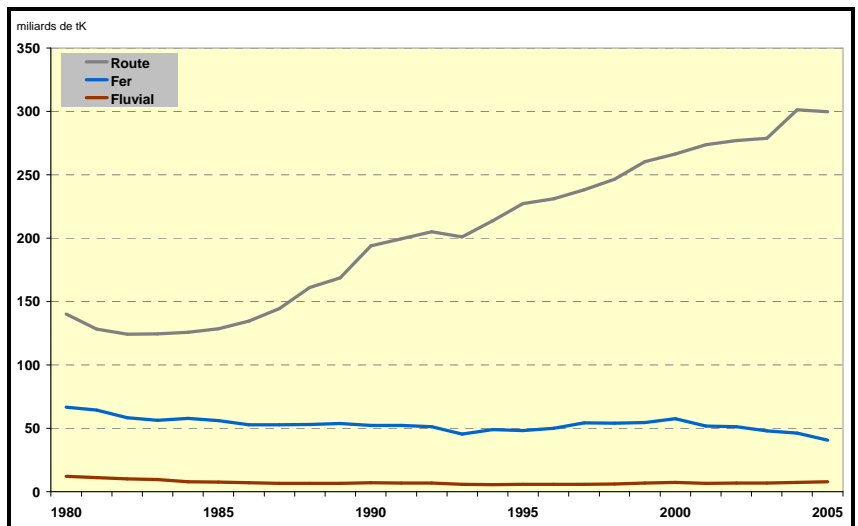
(en Milliards de voyageurs/kilomètres)  
 Source : Comptes des transports de la nation

- 70% de croissance globale et 81% de part modale pour la route, en hausse tendancielle.
- Croissance du trafic Fer = développement des TGV et TER, en croissance continue depuis 1995
- Baisse des trafics routiers en 2005 et 2006 (0,5%) = retour au niveau de 2002.

## Trafic de marchandises

(en Milliards de tonnes/kilomètres)  
 Source : Comptes des transports de la nation

- 50% d'augmentation globale, avec une légère hausse entre 1993 et 2000, et une baisse ensuite. Après une baisse en 2005, hausse comparable en 2006 et retour au niveau de 2004.
- Baisse globale de la part du fret ferroviaire, accentuée depuis 2002 (-25%)
- 85% de part modale pour la route hors oléoducs, en hausse de 3% en 2006



## Vers une saturation maîtrisée ?

Evolution des encombrements sur les autoroutes françaises de 1993 à 2005 (heures/km)

On observe une relative stabilisation depuis 2002, hors Ile de France, où la tendance repart à la hausse après une baisse en 2003.

Sources : CNIR

