

**Tableau 8**

**Réseau routier national : Détail des opérations considérées a priori  
comme concédées susceptibles d'être engagées sur la période 2000-2006**

TRAVAUX ENGAGÉS	PREMIÈRES URGENCES	AUTRES PROJETS
<b>I- INTÉGRATION AU NIVEAU INTERNATIONAL</b>		
<i>A – Fluidité au niveau international</i>		
A 77 Dordives – Cosne A 20 Brive – Montauban A 51 Grenoble – Col du Fau	A 75 Contournement de Millau A 48 Ambérieu – Bourgoin A 51 Col du Fau – La Saulce	A 585 Antenne de Digne A 510 Cadarache – St-Maximin
<i>B – Branchements à l'Europe</i>		
A 43 Autoroute de Maurienne A 66 Toulouse - Pamiers	A 41 Saint-Julien - Annecy	A 650 Pau – Oloron A 24 Amiens – Lille - Belgique
<i>C – Intégration de la façade atlantique et desserte des ports</i>		
A 29 Amiens – St-Quentin A 85 Angers – Tours – Vierzon A 89 Bordeaux – A 71	A 11 Contournement Nord d'Angers	
<i>D – Arc Méditerranéen</i>		
	A 54 Contournement d'Arles	

TRAVAUX ENGAGÉS	PREMIÈRES URGENCES	AUTRES PROJETS
<b>II – SERVICES DE VOYAGEURS INTERVILLES ET INTER-RÉGIONS</b>		
<i>E – Desserte du littoral, rocade des estuaires</i>		
A 83 Nantes - Niort		
<i>F – Liaisons bassin parisien</i>		
A 28 Alençon – Le Mans – Tours	A 28 Rouen - Alençon	A 19 Artenay - Courtenay
<i>G - Liaisons intervilles</i>		
A 87 Angers- La Roche-sur-Yon	A 15 Yvetot - Barentin	A 26 Auxerre - Troyes
<i>H – Désenclavement local</i>		
A 645 Bretelle du Val d’Aran		
<b>III – MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ</b>		
<i>I – Ile-de-France : dessertes routières</i>		
	A 86 Ouest A 16 L’Isle Adam - Francilienne	A 104 Orgeval – Cergy A 104 Saint-Quentin - Palaiseau
<i>J – Province – Aires métropolitaines</i>		
A 406 Contournement sud de Mâcon A 432 Contournement est de Satolas	A 4 Contournement sud de Reims	
<i>K – Province – Continuité du réseau</i>		
		A 749 Contournement de Valence

Source : Direction des Routes

### **3. Les infrastructures ferroviaires du réseau national**

#### ***Les investissements ferroviaires sont suivis par finalité : régénération, lignes à grande vitesse et développement du réseau classique***

À la différence de l'exercice précédent de 1993, les investissements pris en compte par l'Atelier distinguent les investissements se rapportant aux infrastructures ferroviaires qui concernent l'établissement public RFF et ceux de la SNCF pour les installations fixes (gares, établissements techniques...) et le matériel roulant. En outre, les investissements du réseau Ile-de-France font l'objet d'un traitement spécifique.

Les données disponibles ne permettent pas de classer les investissements selon la nomenclature initialement préconisée par l'Atelier : voyageurs au niveau international, voyageurs au niveau régional, transport de fret. En effet, les investissements correspondants, notamment les opérations de régénération, ne sont pas généralement imputables à l'une ou l'autre de ces catégories, les lignes supportant souvent plusieurs types de trafics : grandes lignes, régional, fret. Actuellement, les investissements de RFF sont suivis non par finalité mais par nature et répartis en trois catégories : les opérations de régénération, les lignes à grande vitesse et les investissements de développement du réseau classique. Ils représentent aujourd'hui chacun à peu près un tiers de l'enveloppe totale.

#### ***De 1994 à 1999, les investissements ferroviaires traduisent principalement la montée en charge des opérations de régénération et la réalisation du TGV-Méditerranée***

Pendant la durée du XI<sup>e</sup> Plan, les investissements de régénération, encore récemment répertoriés au budget de fonctionnement, s'élèvent à 20,7 milliards sur le réseau principal, soit en moyenne 3,5 milliards par an. Cependant, il y a lieu de noter une progression de 1995 (2,9 milliards) à 1999 (4,1 milliards de prévus), qui résulte de plusieurs expertises techniques montrant la nécessité d'effectuer un effort de rattrapage, notamment sur les ouvrages d'art dont l'état est souvent préoccupant. Elle résulte aussi pour une grande part de nouvelles pratiques

- Les scénarios d'investissement présentés par les directions du METL -

comptables : changement de périmètre entre le domaine de l'entretien et celui de la régénération (environ 600 MF en 1995-1996) et incorporation de frais de maîtrise d'ouvrage, d'une part de la maîtrise d'œuvre et d'autres dépenses considérées auparavant comme frais généraux.

**Tableau 9 - Investissements du périmètre RFF (hors Ile-de-France) sur la période 1994-1999**

(MF courants)	1994	1995	1996 <sup>1</sup>	1997	1998	1999 <sup>2</sup>	Total
Régénération	2 787	2 876	3 386	3 625	3 992	4 055	20 721
Développement TGV	2 388	1 844	4 633	5 961	5 532	4 690	25 048
- dont TGV Nord	665	268	81	0	0	0	1 014
- dont TGV Jonction	1 219	406	157	54	0	0	1 836
- dont contournement de Lyon	172	18	0	0	0	0	190
- dont installation terminales tunnel	20	3	0	0	0	0	23
- dont TGV Méditerranée	312	1 111	4 185	5 891	5 284	4 355	21 138
- dont TGV Est-européen	0	0	210	16	248	200	674
- dont autres TGV	0	0	0	0	0	0	0
- dont divers	0	38	0	0	0	135	173
Développement réseau classique et divers	2 423	2 481	2 203	1 904	2 479	2 882	14 372
<b>TOTAL</b>	<b>7 598</b>	<b>7 201</b>	<b>10 222</b>	<b>11 490</b>	<b>12 003</b>	<b>11 627</b>	<b>60 141</b>

(1) changement de périmètre

(2) estimation.

Source : direction des Transports terrestres, MELT

Les investissements des lignes nouvelles à grande vitesse se sont élevés à 25 milliards, soit 4,2 annuellement. Pour un montant de 21,1 milliards, l'essentiel est consacré aux travaux du TGV-Méditerranée, le solde correspondant à des queues de paiement pour le TGV Nord, à l'interconnexion Est des TGV en Ile-de-France, au contournement de Lyon et aux premières dépenses du TGV-Est. Le rythme des dépenses est inférieur à celui de la période précédente, notamment entre 1990 et 1992 où 8,4 milliards étaient investis annuellement pour la réalisation simultanée des trois grosses opérations citées.

Sur le réseau classique national, les investissements s'élèvent à 14,4 milliards, soit 2,4 en moyenne par an. Variables avec les années, ils

regroupent les opérations prévues dans les contrats de plan État-régions qui représenteront un montant de 3 à 4 milliards sur la période, des investissements d'amélioration de la qualité de service hors contrats de plan (voyageurs et fret), des opérations de sécurité (type KVB), ainsi que des aménagements visant à améliorer l'exploitation du réseau.

Au total, l'enveloppe de 10 milliards annuels traduit une moyenne entre une période de « basses eaux » (1994-1995) et une autre plus favorable à l'investissement (1997 à 1999).

***De 1994 à 1999, les investissements de la SNCF se répartissent à raison d'environ un tiers pour les installations fixes et deux tiers pour le matériel roulant***

Le périmètre des investissements de la SNCF sur le réseau principal (hors Ile-de-France) porte, pour environ les deux tiers, sur le matériel roulant (4 à 5 milliards par an sur la période) : il s'agit en grande partie d'acquisitions de matériel roulant neuf, et, pour le restant, de transformations de matériel roulant. Les autres investissements (en moyenne 2 milliards par an sur la période) sont relatifs à :

- Des travaux d'installations fixes : construction et aménagement de gares, transformation et amélioration d'installations à caractère technique ou administratif (établissements Matériel et Traction, foyers pour le personnel roulant, ateliers-magasins de l'Équipement, bâtiments administratifs, certains équipements de télécommunication...);
- L'achat de mobilier et outillage, principalement l'outillage et les véhicules de maintenance de la voie, nécessaires au gestionnaire de l'infrastructure.

**Tableau 10 - Investissements de la SNCF transporteur (hors Ile-de-France) sur la période 1994-1999 (tous financements confondus)**

(MF courants)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
<b>Installations fixes</b>							
Maintenance et renouvellement réseau principal	721	854	769	944	838	1 116	5 242
Développement TGV	300	185	60	57	16	272	890
Développement, sécurité et divers réseau classique	1 194	1 400	1 109	649	969	1 225	6 546
<b>Total installations fixes</b>	<b>2 215</b>	<b>2 439</b>	<b>1 938</b>	<b>1 650</b>	<b>1 823</b>	<b>2 613</b>	<b>12 678</b>
<b>Matériel roulant</b>							
Développement TGV	3 125	2 314	2 557	1 508	490	286	10 280
Réseau classique et divers	1 738	1 535	1 749	2 558	3 467	3 513	14 560
<b>Total matériel roulant</b>	<b>4 863</b>	<b>3 849</b>	<b>4 306</b>	<b>4 066</b>	<b>3 957</b>	<b>3 799</b>	<b>24 840</b>
<b>TOTAL réseau principal</b>	<b>7 078</b>	<b>6 288</b>	<b>6 244</b>	<b>5 716</b>	<b>5 780</b>	<b>6 412</b>	<b>37 518</b>

Source : SNCF

Les investissements en matériel roulant ont touché essentiellement, en début de période, le programme de développement TGV, c'est-à-dire des achats de rames :

- 80 rames TGV Réseau, associées aux projets du TGV Nord, de l'interconnexion et du prolongement de la LGV Sud-Est jusqu'à Valence ;
- 16 rames Eurostar et 16 rames Thalys, pour le trafic international du nord de l'Europe ;
- 30 rames Duplex, en relation avec le renforcement de l'offre Sud-Est et la mise en service du TGV Méditerranée.

Le programme de développement TGV en matériel roulant s'élève à 10,280 milliards de francs sur la période 1994-1999.

Durant cette période, les investissements autres que les acquisitions de matériel TGV connaissent, eux aussi, un rythme soutenu mais dans une moindre proportion et selon les flux plus réguliers. Ils correspondent à des programmes de développement du réseau classique (modernisation de gares, refonte du système de distribution de voyageurs...), de sécurité (contrôle de vitesse sur les engins moteurs) ou de renouvellement (achat des nouvelles locomotives SYBIC et ASTRIDE...). Il faut noter également la montée en charge des programmes d'acquisition ou de modernisation de matériel roulant régional, cofinancés par les Conseils régionaux : achat d'automotrices à deux niveaux TER 2N, d'automoteurs X TER et d'autorails TER.

***Les priorités de l'État et de RFF porteront plus sur le fonctionnement du réseau existant que sur le développement de nouvelles lignes***

Le Gouvernement a défini, lors d'une réunion interministérielle le 4 février 1998, ses orientations en matière d'équipement ferroviaire. Il met l'accent sur le rééquilibrage entre le fer et la route et entre les lignes classiques et celles à grande vitesse. Le budget des investissements ferroviaires (via le FITTVN) est en forte augmentation par rapport aux années précédentes : hors transport combiné 1,25 milliard en 1998, 1,425 milliard en 1999 avec un objectif de 2,3 au terme du XII<sup>e</sup> Plan. Ces financements seront répartis de manière équilibrée entre les deux réseaux, classique et grande vitesse.

La participation annuelle de l'État aux contrats de plan avec les régions, destinée à la modernisation du réseau classique, sera doublée par rapport à l'effort actuel et atteindra 600 MF. Les crédits permettront d'améliorer les services offerts aux voyageurs, de créer des dessertes régionales, de moderniser et le cas échéant d'électrifier des lignes et d'augmenter la capacité du réseau.

Le Ministre des Transports a présenté le 8 février 1999, en faisant référence aux propositions qui lui avaient été faites par Réseau Ferré de France en concertation avec la SNCF, les perspectives d'investissements ferroviaires à l'horizon des dix prochaines années.

Elles prennent en compte la capacité financière de RFF et des collectivités publiques, et correspondent à un investissement de 120 milliards sur dix ans, maintenant l'équilibre nécessaire entre l'entretien du réseau, la modernisation et l'adaptation des lignes classiques et la création des nouvelles lignes TGV :

- 4 à 4,5 milliards par an devraient être consacrés à la régénération du réseau ;
- 30 à 35 milliards sur la période (3 à 3,5 par an) à la modernisation du réseau classique, les contrats de plan État-région étant le cadre naturel de tradition de ces nouvelles priorités : le financement sera assuré conjointement par RFF (conformément à l'objectif de rentabilité qui lui est assigné par l'article 4 du décret 97-444), l'État (qui a décidé d'y consacrer au moins 500 MF, hors Ile-de-France) et les régions. Plusieurs projets prioritaires, en particulier de désaturation du réseau, ont été identifiés.
- 45 à 55 milliards seront affectés à la création de lignes à grande vitesse, dont la liste figure plus loin.

**Tableau 11 - Perspectives d'investissement en infrastructures ferroviaires sur le réseau hors Ile-de-France de 2000 à 2006**

(MF 1998)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Régénération	4 000	4 000	4 000	3 950	3 900	3 870	3 830	27 550
Développement TGV	3 561	2 257	4 514	7 830	7 974	5 893	5 780	37 809
- dont TGV Méditerranée	3 009	606	50					3 665
- dont TGV Est-Européen <sup>1</sup>	463	1 311	3 536	5 845	5 040	2 162	440	18 797
- dont autres TGV	89	340	928	1 985	2 934	3 731	5 340	15 347
Développement réseau classique et divers	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	21 000
<b>TOTAL</b>	<b>10 561</b>	<b>9 257</b>	<b>11 514</b>	<b>14 780</b>	<b>14 874</b>	<b>12 763</b>	<b>12 610</b>	<b>86 359</b>

(1) travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF (estimation)

Source : Direction des Transports terrestres, MELT



***Même si les nouveaux besoins qui émergent doivent encore être précisés, l'effort de régénération restera soutenu sur la période 2000-2006***

Pour répondre aux priorités définies précédemment, l'effort de rattrapage en matière de régénération engagé depuis 1995 devra se poursuivre pendant quelques temps. Les dépenses seront donc maintenues jusqu'en 2001 à un niveau un peu supérieur aux 4 milliards de francs annuels avant de revenir à un niveau « stationnaire » encore non déterminé.

À ce stade, la politique de régénération à moyen terme de RFF n'est pas encore complètement arrêtée. Les réflexions en cours s'appuient sur une approche économique élargie et prévoient en premier lieu d'assurer le maintien en l'état du réseau et préserver la qualité de service. Pour l'avenir, dans le secteur des voies qui représente les  $\frac{3}{4}$  des dépenses, les besoins de régénération vont apparaître sur les lignes à grande vitesse, alors qu'une légère décrue devrait être observée sur les sections les moins circulées du réseau. La vétusté actuelle des ouvrages d'art et des postes d'aiguillage laisse prévoir une augmentation des besoins.

Selon RFF, l'ensemble de ces dépenses devraient se compenser et se stabiliser au niveau de 4 milliards sur le moyen terme, puis diminuer légèrement grâce à l'amélioration de la qualité des projets. Enfin, l'établissement devra faire face à des dépenses supplémentaires destinées au respect de certaines normes ou obligations concernant, entre autres, l'accès des voyageurs à mobilité réduite, le bruit, la sécurité aux passages à niveau, etc.

Au total, dans l'attente d'évaluations plus précises concernant l'intérêt socio-économique de ces opérations, qui ne devraient en aucun cas être déconnectées de la convention de gestion, on pourrait envisager, à titre tout à fait prospectif, une hypothèse de 27,5 milliards d'investissements sur la période 2000-2006. En tout état de cause, il s'agira d'un montant supérieur à celui de la période précédente (20,7 milliards sur six ans).

*Les investissements des lignes à grande vitesse concerneront essentiellement l'achèvement du TGV-Méditerranée, la réalisation du TGV-Est, la section Perpignan-Figueras du TGV-Sud, ainsi que le démarrage de sections de lignes nouvelles*

Le programme des investissements sur les lignes à grande vitesse se présente comme suit :

- Les « queues du XI<sup>e</sup> Plan » concernent le solde du TGV-Méditerranée, dont la mise en service est prévue en juin 2001, pour un montant de 3,3 milliards ;
- Le TGV-Est considéré comme un coup parti malgré quelques incertitudes résiduelles sur son financement. La consistance exacte du projet a évolué à la suite des conclusions du récent « rapport de Fenoyl », qui préconise la réalisation du tronçon Vaires-Baudrecourt, jugé plus intéressant politiquement et économiquement et qui met Strasbourg à 2 h 19 de Paris. Le coût de cette variante s'élève à 20,5 milliards dont 4,8 à la charge de RFF et 15,7 de fonds publics. Elle nécessite une participation accrue des collectivités territoriales. Les travaux de génie civil seront engagés en 2001 pour une mise en service fin 2005.

Outre la première phase du TGV Est-européen entre Vaires et Baudrecourt, les propositions formulées par les deux entreprises portent sur des tronçons de lignes nouvelles permettant d'optimiser la rentabilité socio-économique et la rentabilité globale pour les entreprises ferroviaires et une réalisation progressive des projets. Ils ont fait l'objet de décisions récentes (portant notamment sur la poursuite des phases d'études) de la part des pouvoirs publics. Il s'agit des projets suivants (dans l'ordre alphabétique) :

- TGV Aquitaine : un tronçon de ligne nouvelle entre Angoulême et Bordeaux devra être réalisé, une phase prioritaire (désaturation et modernisation de l'accès nord à Bordeaux) étant intégrée dans le prochain contrat de plan ;

- Chapitre III -

- TGV Bretagne et Pays de Loire : une phase à l'étude depuis le contournement du Mans jusqu'à Laval ;
- TGV Lyon-Turin : une première phase entre Satolas et Lepin-le-Lac ;
- TGV Rhin-Rhône : une phase fonctionnelle de la branche Est (entre Dijon et Mulhouse) à définir à l'issue des études de DUP (fin 2001) sera réalisée ;
- TGV Sud-européen : à réaliser, dans le cadre des accords franco-espagnols, la partie française de la liaison Perpignan-Figueras ; il s'agit d'un investissement de 3,3 milliards de francs avec les investissements terminaux dont la réalisation pourrait être entreprise en concomitance avec le TGV-Est. En cohérence, il y a lieu de prévoir la désaturation de la liaison Nîmes-Montpellier par un tronçon de ligne nouvelle contournant ces deux villes et estimé à 3,9 milliards.

Il s'agit de réalisations plus fragmentées de différents projets en cours d'étude avec des premières tranches de travaux à partir de 2003. Compte tenu des délais nécessaires aux études préalables et aux procédures d'enquête publique, il ne serait guère réaliste de prévoir une date plus rapprochée. Enfin, il convient de relever l'évolution que connaît le secteur des lignes à grande vitesse où on passe de très grands projets indivisibles à des opérations d'ampleur plus restreinte, susceptibles d'être découpées en phases et faire l'objet d'une souplesse de programmation supérieure.

***Un effort sera engagé sur le réseau classique par le biais notamment d'engagements accrus sur les contrats de plan État-régions***

Sur le réseau national classique, la période de 2000-2006 sera marquée par la mise en œuvre des nouveaux contrats de plan. Dans ce cadre et suite aux directives gouvernementales, un effort beaucoup plus significatif que par le passé sera mené pour améliorer le service offert tant pour les voyageurs que pour le fret. Il s'agit d'améliorer la qualité et les performances des infrastructures existantes, traiter les problèmes de capacité sur les sections saturées, développer au besoin le réseau et réaliser des opérations spécifiques de sécurité comme la suppression de

passages à niveau. Le financement de matériels roulants ne serait pas retenu dans les contrats.

L'État se propose de consacrer au moins 600 MF par an au volet ferroviaire des prochains contrats. En escomptant une participation équivalente des collectivités territoriales et une part d'autofinancement de RFF, qui fait l'objet de négociation et dépend de la rentabilité attendue des opérations <sup>1</sup>, le volume d'investissement total serait de l'ordre de 10 milliards sur la période.

Voici quelques opérations « lourdes » actuellement à l'étude et susceptibles d'être engagées (hors Ile-de-France et transport combiné) :

- Les investissements de capacité sur l'accès nord de Bordeaux, l'itinéraire Dijon-Ambérieu-Turin, le nœud ferroviaire lyonnais, l'axe Languedoc-Roussillon, le sillon mosellan, la ligne Strasbourg-Mulhouse et les infrastructures de fret autour de la région parisienne ;
- L'amélioration des performances sur les liaisons Paris-Normandie, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Genève, Paris-Dole-Lausanne dont certaines pourraient bénéficier des technologies pendulaires.

Au total, l'enveloppe consacrée au développement du réseau classique traduit la volonté de réaliser un équilibre entre celui-ci et le réseau des lignes à grande vitesse, réaffirmé par le Ministre chargé des transports dans son communiqué de février 1998. Elle devrait être de l'ordre de 18 milliards. Sur ce total, les contrats de plan État-régions représenteront la part la plus importante (environ 10 milliards) et seront le cadre principal de financement des projets sur le réseau classique. La part hors contrat de plan (environ 7 milliards) peut être considérée comme traduisant un volontarisme fort de contrôle de ce poste de dépenses, qui intègre des programmes de nature variée (sécurité, services offerts à la clientèle, productivité...).

---

(1) La détermination de la rentabilité est directement tributaire d'une adaptation des redevances de péage. Voir encadré du chapitre II, 3.2 « La réforme ferroviaire ».

Enfin, en dehors d'un accroissement annuel moyen de l'ordre de 10 % des dépenses ferroviaires totales, il convient d'insister sur les modalités nettement différentes du financement des opérations par rapport à la période précédente. L'exigence de rentabilité des opérations à la charge de RFF et les recherches de financement public ou privé qui s'en suivront, risquent de provoquer quelques écarts par rapport aux perspectives de programme évoquées ici.

*Pour la SNCF, après une période caractérisée par l'essor de la grande vitesse, les investissements des prochaines années se référeront à ses orientations stratégiques majeures, qui sont avant tout des objectifs d'amélioration du service et de la qualité*

Ce programme visera notamment à :

- Réussir la régionalisation des transports ferroviaires, en partenariat avec les collectivités territoriales (poursuite de la politique d'acquisition de nouveaux matériels) ;
- Moderniser le matériel voyageurs (rénovation des rames TGV Sud-Est, des voitures Corail et des matériels régionaux, recherche-développement dans le domaine de la technologie pendulaire...) ;
- Préparer la mise en service du TGV Méditerranée (avec notamment la construction des 3 nouvelles gares TGV) ;
- Valoriser les gares (amélioration de l'accueil et de l'information des voyageurs, développement du réseau de distribution...) ;
- Moderniser le matériel moteur (achat des nouvelles locomotives dédiées au fret, améliorations techniques sur des séries existantes, pour améliorer leur fiabilité).

À ce stade, la SNCF n'est en mesure de présenter que les programmes d'investissement des deux premières années du prochain Plan. Les montants prévus s'inscrivent plutôt en retrait par rapport à la période précédente (6,25 milliards en moyenne annuelle). Ils ne préjugent pas des

- Les scénarios d'investissement présentés par les directions du METL -

volumes d'investissement des années suivantes qui dépendront des fluctuations des dépenses de matériel roulant (4,14 milliards en moyenne annuelle 1994-1999), liées notamment aux mises en service de lignes TGV (aucune dépense prévue à ce titre en 2000 et 2001).

**Tableau 12 - Perspectives d'investissements de la SNCF  
(hors Ile-de-France)**

(MF courants)	2000	2001
<b>Installations fixes</b>		
Maintenance et renouvellement réseau principal	1 137	1 267
Développement TGV	253	107
Développement, sécurité et divers réseau classique	1 435	1 100
<b>Total installations fixes</b>	<b>2 825</b>	<b>2 474</b>
<b>Matériel roulant</b>		
Développement TGV	97	---
Réseau classique et divers	2 752	2 719
<b>Total matériel roulant</b>	<b>3 049</b>	<b>2 719</b>
<b>Total réseau principal</b>	<b>5 874</b>	<b>5 193</b>

Source : SNCF (Programmation 1998-2001 présentée au CIES du printemps 1998).

#### 4. Les investissements du transport combiné

*Le transport combiné recouvre différentes combinaisons intermodales entre le rail, la route, le fluvial et le maritime*

Le terme « transport combiné » recouvre des significations diverses autour de quelques éléments caractéristiques :

- l'utilisation de plusieurs modes de transport,
- l'alternative à une solution « tout routier »,
- et souvent : le conditionnement en unités intermodales (conteneurs ou caisses mobiles).

Des définitions officielles existent, tant au plan communautaires dans certains documents destinés à des usages spécifiques (directive n° 92-106) qu'à la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), par exemple. Elles ont en commun de traiter de façon similaire les modes fluvial, maritime et ferroviaire en tant qu'alternative à la route.

En France, il faut constater que jusqu'ici, faute d'approche réellement multimodale, les mesures en faveur du transport combiné ont été la plupart du temps limitées au seul transport de conteneurs par voie ferroviaire avec acheminement terminal routier. Il y a souvent assimilation dans l'esprit du public entre « transport combiné » et « transport rail-route » qui n'en constitue qu'une des manifestations. Il serait utile de pouvoir disposer d'une image approximative des divers types de transport combiné et de juger de leur potentiel de développement <sup>1</sup>.

Cependant, le cloisonnement modal marqué qui peut s'observer tant au niveau de la plupart des opérateurs de transport que de l'administration, se retrouve également au niveau du dispositif d'observation statistique. S'il est à peu près possible d'observer les maillons modaux d'une même chaîne de transport multimodal, la chaîne globale n'est pas actuellement accessible, ce qui conduit souvent à sous-estimer l'importance des trafics concernés. L'intérêt des chaînes multimodales est a priori d'autant plus grand que la distance à parcourir est longue. Les échanges internationaux à longue distance sont donc particulièrement concernés ; or, il s'agit du segment de demande pour lequel la dynamique de croissance est la plus forte.

Les chaînes multimodales concernées ont donc des perspectives de croissance parmi les plus élevées. Cette dynamique serait encore renforcée si les freins actuels au développement de ces chaînes étaient réduits. Les infrastructures peuvent avoir un rôle important à jouer à ce sujet, en diminuant les coûts de rupture de charge induits par la multimodalité.

---

(1) Voir en annexe 4 : « Quelques ordres de grandeur du transport combiné utilisant la voie maritime », DTMPL.

***Le transport combiné rail-route, en forte progression depuis quelques années, est favorisé car il présente des externalités positives pour la collectivité***

Faute de données statistiques, d'études et de perspectives claires à moyen terme sur les autres combinaisons de modes<sup>1</sup>, ne sont abordés ici que le cas détaillé du transport combiné rail-route ainsi que plus succinctement quelques indications sur le fluvial.

Le transport combiné rail-route résulte de la collaboration entre différents partenaires :

- la SNCF, le tractionnaire du transport par rail,
- RFF, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires,
- les opérateurs de transport combiné, qui achètent à la SNCF la traction souhaitée et commercialisent des transports (de terminal à terminal ou « du porte à porte ») : les deux principaux sont la CNC (Compagnie nouvelle de conteneurs), filiale de la SNCF et Novatrans, association de transporteurs routiers,
- les transporteurs routiers.

Les temps de parcours ferroviaires sont significativement réduits pour les trains du transport combiné, assimilables à des trains entiers de chantier à chantier, par rapport aux trains du lotissement. En ce qui concerne les tarifs (conditionnés par le gabarit et le mode d'exploitation), les prix pratiqués sont contraints de s'aligner sur les prix routiers en raison de la concurrence forte entre les deux services (de 30 à 35 centimes à la tonne-kilomètre pour l'ensemble de la chaîne).

---

(1) La DTMPL estime que le dispositif statistique et méthodologique, encore trop cloisonné par mode de transport, reste inadapté pour cerner la réalité intermodale du transport, alors que, par ailleurs, on affiche des objectifs politiques novateurs en matière d'approche multimodale.



Le transport combiné rail-route ne constitue pas un mode nouveau car il existe depuis l'invention du conteneur, c'est-à-dire plusieurs décennies. Sa forte progression récente fait qu'il est parfois considéré comme un mode émergent. Il bénéficie en outre d'une image très favorable en raison de ses importants avantages pour la collectivité en matière d'environnement, de sécurité et de recours face à la saturation des infrastructures routières.

**Tableau 13 - Évolution du trafic en milliards de tonnes-km**

1974	1986	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
4,2	6,7	7,3	7,7	8,3	8,4	10,2	11,0	12,2	13,9	13,5

*Source : Commission des comptes des transports de la Nation.*

Le tableau ci-dessus met en évidence une progression de 60 % du trafic transporté de 1993 à 1998, après une évolution plus mesurée depuis 1974. Cependant, la croissance constatée en 1997 n'est pas renouvelée en 1998, en raison des difficultés d'exploitation rencontrées par le fret ferroviaire pendant les mois d'été, de la chute inattendue du trafic de transit et d'une dégradation de la qualité de l'offre de service.

Au total, dans un ensemble du fret ferroviaire déclinant sur le long terme, le combiné rail-route constitue le seul segment en progression : il représente actuellement 26 % du trafic ferroviaire de marchandises contre 15 % en 1990.

Le transport fluvial étend peu à peu ses activités vers le combiné, là où il est possible d'envisager une qualité de service concurrentielle avec les autres modes. Moins développé que le transport combiné rail-route (en 1996, il correspondait à peine à 2 % des tonnages du combiné), le fleuve-route nécessite la construction ou l'aménagement de matériels spécialisés et aurait besoin d'être développé sur des lignes régulières. La viabilité de ces nouveaux services est démontrée depuis de nombreuses années sur le Rhin ; en effet, le transport de conteneurs constitue 71 % du trafic rhénan. En France, des services ont été lancés sur tous les bassins, à l'initiative de ports, maritimes et fluviaux et d'investisseurs privés : DeltaBox sur le Rhône, Logiseine sur la Seine. Ce type de transport combiné permet des convois de grande capacité ; en 1996, 60 000 conteneurs ont ainsi été

transportés. C'est de plus un mode particulièrement sûr et très favorable à l'environnement.

***Le transport combiné rail-route voit son développement bridé en raison principalement d'une insuffisante fiabilité reprochée par les chargeurs***

L'évolution favorable constatée depuis quelques années ne doit toutefois pas masquer la part encore marginale que joue ce mode dans le transport intérieur de marchandises : en 1997, 4,3 % du trafic intérieur terrestre et 5,8 % du trafic routier. Sur les distances supérieures à 500 kilomètres, cette part de marché est cependant nettement plus élevée et représenterait plus du double des chiffres cités.

Le développement du transport combiné se heurte à plusieurs difficultés. Outre l'étroitesse de son créneau de pertinence – trajets supérieurs à 500 kilomètres – qui limite grandement son potentiel de trafic, d'autres problèmes sont liés à l'insuffisante productivité des chantiers et des itinéraires terminaux, à la normalisation des matériels, au coût des équipements, à l'insuffisante disponibilité des moyens de traction.

Mais il semble que l'obstacle principal réside dans la désaffection et le manque de confiance des chargeurs envers ce mode. En premier lieu, ils regrettent que la régularité des trajets de fret soit de plus en plus souvent affectée par des conflits sociaux qui ne les concernent pas. D'une façon générale, il existe un problème d'organisation du travail chez le transporteur. Ils mettent aussi en avant une insuffisante prise en compte de leurs besoins. Ils souhaitent que la priorité ne soit pas systématiquement accordée aux trains de voyageurs, que soit remédiée à la saturation de certains points nodaux, que certains sillons leur assurent des passages garantis, voire que des infrastructures soient dédiées au fret comme cela existe dans plusieurs pays. En bref, l'amélioration de la fiabilité lèverait l'incertitude qui pèse sur les délais d'acheminement.

***L'État subventionne largement le fonctionnement du transport combiné et envisage d'accroître sa participation aux investissements***

Pour encourager le développement du transport combiné, l'État a décidé, en 1995, de lui consacrer chaque année environ 350 millions de francs sur le FITTVN (Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables). Sur cette somme, une subvention d'environ 300 MF est accordée à la SNCF et près de 50 MF sont destinés à l'aide aux investissements des chantiers de transport combiné et de matériel. Cela a contribué à la forte croissance de ce mode de transport au cours de ces trois dernières années ; cette aide est reconduite chaque année depuis 1995. Grâce à elle, on prévoit un doublement du trafic entre 1994 et 2002.

L'État se trouve conforté dans sa politique d'aide au développement du transport combiné par le récent rapport de Pierre Perrod<sup>1</sup>, (ce rapport ne concerne ni les chantiers fluviaux, ni l'aide à l'achat de matériel) dont les principales recommandations sont les suivantes :

- quatre chantiers sont estimés prioritaires et doivent être rapidement construits : Lomme près de Lille, Valenton II et Vaires, dans l'Est parisien et Avignon-Champfleuri,
- au-delà, quelques opérations de moindre envergure présentant un intérêt : la gare du Canet à Marseille, Montpellier, Bayonne et Perpignan,
- un montant de 500 MF est nécessaire pour mener à bien, dans des délais raisonnables, ces opérations,
- par ailleurs, l'État va prendre en considération trois dossiers : Dourges au sud de Lille, Saint-Mard près de Roissy et Hourcade près de Bordeaux, chacune de ces opérations ne devant pas excéder 200 à 300 MF,

---

(1) « Dix propositions pour un développement durable du transport combiné », rapport du CNT de juillet 1998.

- Les scénarios d'investissement présentés par les directions du METL -

- les ports constituent une autre priorité pour lesquels on préconise un programme particulier afin de favoriser l'utilisation du rail et de la voie d'eau,
- enfin, pour engager les principaux chantiers du programme, l'enveloppe issue du FITTVN devrait être triplée au cours des cinq années à venir.

L'application de ces propositions relève d'une politique volontariste et ambitieuse. Elle pose aussi le problème du financement de cette activité, non seulement au sujet des dépenses d'investissement, auxquelles l'État ne consacre actuellement que 50 MF, mais aussi de celles de fonctionnement. Le rapport du CNT rappelle en effet à cette occasion que le combiné représente 26 % du trafic fret de la SNCF, mais ne génère que 12 % de ses recettes. Dans ces conditions, une évaluation de la politique publique d'aide à ce secteur apparaîtrait opportune.

***Le bilan prévisionnel des investissements du XI<sup>e</sup> Plan s'inscrit en net retrait par rapport au programme initialement proposé.***

Les investissements envisagés en 1993 pour la période du XI<sup>e</sup> Plan (1994-1999) étaient de 1,9 milliard pour les chantiers de transport combiné et de 1,3 milliard pour le chantier COMMUTOR, soit un total de 3,2 milliards<sup>1</sup>. En réalité, on a consacré 1 milliard aux chantiers, soit la moitié prévue, et le chantier COMMUTOR a été abandonné.

Dans l'hypothèse budgétaire la plus favorable, et sur la base des propositions de RFF, le tableau ci-après indique les projets d'engagement en 1999 :

---

(1) Voir le rapport « Transports : pour une cohérence stratégique », page 59.

Projets	Coût (MF)	Part État (MF)
Chantier de TC de Bordeaux/Hourcade	260	(1) 60,5
Vaires	45	20,0
Lille-Lomme (hors foncier)	44	(2) 10,5
Valenton	86	43,0
Avignon	100	50,0
autres projets (somme à valoir)	35	17,5
<b>TOTAL</b>	<b>570</b>	<b>201,5</b>

Source : Direction des Transports terrestres.

Le programme est toujours en cours d'élaboration et ce tableau est susceptible d'être amendé. Il ne prend pas en compte l'éventuelle dépense de 35 MF envisagée en 1999 sur le site de Grans-Miramas, dont le financement est recherché par ailleurs. L'hypothèse budgétaire la moins favorable ne laisserait que 100 MF pour ces opérations et se traduirait par un étalement des engagements.

*Le programme d'investissement 2000-2006 n'est pas encore arrêté et devrait se situer entre 1,5 et 2 milliards, avec une participation accrue de l'État*

La négociation des contrats de plan État-régions n'est pas achevée, ce qui ne rend pas possible la présentation d'un programme précis pour la période 2000-2006. L'intérêt plus ou moins marqué des collectivités territoriales pour les investissements de transport combiné, qui engloberaient outre les installations de chantiers, l'outillage et les portiques, constitue un fort élément d'incertitude pesant sur la consistance du programme.

À ce stade, la participation de l'État devrait se situer autour de 100 MF par an, soit 700 MF sur la période, somme à prélever sur le FITTVN. Elle représenterait le double de celle du XI<sup>e</sup> Plan, mais ne suffirait pas à

---

(1) La participation totale de l'État, compte tenu des crédits déjà engagés, se monte à 78 MF

(2) La participation totale de l'État, compte tenu des crédits déjà engagés, se monte à 21 MF

satisfaire pleinement les préconisations du « rapport Perrod ». L'investissement total dépend donc de l'ampleur de l'effet de levier induit par cette participation. Il se situerait entre 1,5 et 2 milliards, selon que le taux de participation de l'État représente 50 ou 30 %. Le programme devrait être constitué par une sélection des opérations évoquées dans le rapport susmentionné.

## **5. Les investissements de transport urbain hors Ile-de-France**

### ***Les investissements de transport urbain ne sont pas toujours réalisés au rythme annoncé par les autorités organisatrices***

Les besoins en systèmes de transport collectif à plus forte capacité que l'autobus sont importants dans de nombreuses agglomérations et cela d'autant plus que les rythmes de mise en service ne correspondent pas toujours aux perspectives mises en avant par les collectivités locales concernées. C'est ainsi que de 1994 à 1998, 17 milliards d'investissements ont pu être réalisés <sup>1</sup>, ce qui représentent 10 % de progression par rapport au Plan précédent, mais se situent nettement en retrait par rapport au recensement des projets envisagés présenté en 1993 par la direction des Transports terrestres (40 milliards). En effet, ces investissements lourds sont par nature soumis à des aléas de toutes sortes (choix techniques de tracé ou de mode, enquêtes publiques, financement, calendrier électoral) qui peuvent en retarder la mise en œuvre.

Ces créations d'infrastructures sont décidées par les « autorités organisatrices », c'est-à-dire les responsables politiques de villes ou de syndicats d'agglomération. Elles sont à leur charge directement ou par mise en concession. Les autorités organisatrices peuvent utiliser pour cela les ressources du versement de transport et augmenter le taux de recouvrement à l'occasion de la réalisation d'un système lourd ou semi-lourd dans la limite d'un plafond de 1,75 % de la masse salariale des employeurs cotisants. En outre, l'aide de l'État peut être accordée,

---

(1) Les montants engagés de 1994 à 1999 sont plus élevés et s'élèvent à 22 milliards.

conformément aux critères de la circulaire de la DTT du 21 décembre 1994, en fonction de la nature du choix du mode (20 à 40 %) et sous réserve de ne pas excéder un certain coût kilométrique. L'État participe également au financement des études de déplacements et de programmes de modernisation des réseaux (PDU). À ces titres, les crédits alloués s'élèvent respectivement à 581 MF pour les TCSP et 35 MF pour les autres opérations urbaines en 1998 en autorisation de programme et 650 MF et 45 MF en Loi de finances pour 1999, soit une augmentation de 10 % pour la deuxième année consécutive traduisant la volonté de l'État de développer les transports collectifs. Malgré cela, les marges de manœuvre des autorités organisatrices sont limitées et la plupart du temps la réalisation d'un transport collectif en site propre est conditionnée par les ressources de la fiscalité locale et la possibilité par les collectivités concernées de supporter un supplément d'endettement.

On a vu par ailleurs que les Régions développent leur compétence d'autorité organisatrice dans le secteur ferroviaire. À ce titre, elles définissent la consistance du service ce qui risque, selon le GART, de créer de plus en plus de conflits entre les TER intervilles et les dessertes de banlieue ainsi qu'avec le trafic intermodal de voyageurs et de fret. Cela peut avoir une incidence sur les investissements destinés à augmenter la capacité des sillons ferroviaires.

Il faut rappeler qu'en général, les autorités organisatrices financent l'ensemble des investissements de transport collectif, c'est-à-dire outre les infrastructures, le matériel roulant en premier établissement et renouvellement, les équipements de modernisation et les installations fixes. Ces derniers équipements pèsent de plus en plus lourds dans le système de transport d'une agglomération. L'ensemble est actuellement en progression sensible et est passé entre 1996 et 1997 de 3,2 à 5,3 milliards de francs <sup>1</sup>.

Enfin, un projet de transport urbain a un effet structurant et s'inscrit généralement dans le cadre d'une opération de rénovation urbaine (politique de la ville). Cela a pour effet de renchérir le coût du projet pris

---

(1) Lettre du GART, n° 149 de février 1999.

dans sa globalité, mais présente en contrepartie des avantages très difficiles à quantifier, et non pris en compte par le calcul économique.

### *Il y a abondance de projets en particulier tramway et modes légers*

Il n'existe pas de programmation définitive à moyen terme de projets de transport urbain. Ils s'inscrivent dans le contexte d'une mise en œuvre des Plans de déplacement urbain (PDU) réactivés par la loi sur l'air. À ce stade, on peut dresser une liste des opérations engagées au cours du XI<sup>e</sup> Plan, c'est-à-dire avant l'an 2000. Elles correspondent à ce qu'on peut appeler des « coups partis » bien que certaines d'entre elles prévues pour 1999 sont encore susceptibles d'être remises en cause. Elles représentent un volume d'engagement de 25,5 milliards, la subvention d'État n'étant donnée qu'à titre indicatif par le GART pour les projets démarrant en 1999. Quinze villes sont concernées pour une longueur de 183 kilomètres. Les projets actuellement suspendus (Caen, Clermont-Ferrand, Tours) sont reclassés dans la liste suivante des opérations envisagées à partir de 2000.

Le Groupement des autorités responsables de transport (GART) vient de réaliser l'enquête sur les projets de TCSP envisagés jusqu'en 2008, donc susceptibles de constituer un programme à engager pour la période du XII<sup>e</sup> Plan 2000 à 2006. Il s'agit d'une liste présentée à titre officieux et susceptible d'évoluer, chaque projet étant traité au cas par cas, notamment en vue de l'attribution de la subvention État. De nouvelles opérations peuvent être ajoutées et d'autres disparaître, en fonction notamment des échéances électorales locales. Le total des opérations envisagées s'élève approximativement à 37 milliards, avec une forte marge d'incertitude sur le coût de chacune d'elle. Elles concernent 25 villes pour une longueur de près de 400 kilomètres.



**Tableau 14 - I - Transports urbain - Liste des « coups partis »  
Opérations engagées avant 2000**

Opérations engagées avant 2000	Mode	Long km	Coût MF HT	Subv. État	Échéancier
Bordeaux – Phase 1	Tramway	22,2	3 290	541	1999-2002
Grenoble – Extension L. B	Tramway	1,2	235	58	1998-2000
Lille – Extension L. 2	VAL	16,1	5 760	990	1990-2000
Lyon – Lignes 1 et 2	Tramway	19,5	1 907	401	1998-2000
Lyon – Extension L. B	Métro	2,4	1 000	125	1995-2000
Montpellier	Tramway	15,2	2 180	396	1997-2000
Nancy – Phase 1	TVR	11	920	152	1999-2000
Nantes – Ligne 3	Tramway	4,1	571	109	1998-2000
Nantes – Extension L. 1	Tramway	5,3	432		1998-2000
Orléans – Ligne 1	Tramway	18	1 874	375	1998-2000
Rennes	VAL	8,6	2 942	373	1997-2001
Rennes – TCSP	SP bus	4,6	152	43	1998-2000
Rouen – TEOR	SP bus	22,5	906		1999-2000
Saint-Denis (La Réunion)	SP bus	5,25	283	56	1998-2000
Strasbourg – Ligne B	Tramway	14,3	1 782	323	1998-2000
Tours	SP bus	2,35	34		1998-1999
Valenciennes – Phase 1	Tramway	10,6	1 222	250	1999-2002
<b>TOTAL</b>		<b>183,2</b>	<b>25 490</b>		

Source : enquête du GART de janvier 1999.

**Tableau 15**  
**II - Transport urbain - Liste des opérations envisagées 2000-2008**

Opérations	Mode	Long km	Coût MF	Échéancier
Bordeaux – Phase 2	Tramway	20,8	2 860	2003-2006
Brest	SP bus	8,5	120	2000-2001
Caen	TVR	15,5	1 423	2000-2002
Clermont-Ferrand	Tramway	12,5	1 339	2000-2003
Dijon	SP bus	6,6	65	
Dunkerque	Tramway	32	1 340	-2005
Grenoble – Ligne C	Tramway	12	2 000	2001-2004
Lorient	SP bus	7	250	
Lyon – 2 lignes	Tramway	30	2 000	
Le Mans	Tramway	13,5	1 400	2003-2006
Marseille – Extension L. 1	Méto	0,75	361	2001-2005
Marseille – Extension L. 68	Tramway	1,5	319	2001-2005
Maubeuge	SP bus	10,4	283	2000-2002
Mulhouse – urbain	Tramway	17	1 677	2001-2004
Mulhouse – interconnexion	Tramway	37	531	2001-2004
Nancy – L. 2 et 3	TVR	15,4	760	2003-2007
Nantes – Extension L. 2 et 3	Tramway	6,9	895	
Nice	TVR	20,1	2 200	2001-2004
Orléans – Ligne 2	Tramway		1 240	
Reims	SP bus	2,3	55	2000-2003
Rennes – Ligne B	VAL	4	1 500	
Rennes – 2 <sup>ème</sup> Phase	SP bus	4,8	153	-2005
Rouen – TEOR	SP bus	30	1 350	
Strasbourg – Extension L. A et B et L. C	Tramway	11,3	380	-2006
Toulon – Phases 1 et 2	Tramway	30,5	3 300	2002-2008
Toulouse – Extension L. A	VAL	2,5	686	2001-2003
Toulouse – Ligne B	VAL	15,7	6 314	2000-2006
Tours	TCSP	15,5	1 600	
Valenciennes – Phase 2	Tramway	10,9	520	2005-2007
<b>TOTAL</b>		<b>395</b>	<b>37 200</b>	

Source : enquête du GART de janvier 1999.

***L'État accroît son aide mais le rythme de financement risque d'être bridé par l'insuffisance des ressources locales***

Les dépenses recensées d'investissement de transport urbain engagé ou en projet à l'horizon 2008 s'élèvent donc à 62 milliards qui peuvent être comparées aux 22 milliards de prévus sur la période 1994-1999. Cela correspondrait au doublement du rythme annuel d'investissement. Même en faisant la part des aléas inhérents à cette catégorie de projets, un accroissement sensible est à attendre dans les années qui viennent. L'État, pour sa part, s'efforce d'adapter ses moyens budgétaires pour subventionner les projets considérés aux capacités effectives d'engagement de ces projets par les collectivités, c'est-à-dire en tenant compte aussi des multiples aléas auxquels ils peuvent être soumis. Sur cette base, il a accru sa dotation de 10 % aux cours des deux dernières années. En raison de l'abondance des projets, il a un rôle important à jouer non seulement à travers sa grille de subventionnement mais aussi par l'incitation à des évaluations de qualité et à la vérification de la bonne adéquation des projets aux conditions locales.

La question du financement des projets de transport urbain fait l'objet de débat. Malgré une progression continue de l'ordre de 7 % par an depuis 1990, le Versement Transport n'entre que pour 40 % dans le financement des projets. La fiscalité locale est de plus en plus sollicitée et le GART indique qu'en moyenne les aides de l'État ne couvrent que 15 à 18 % de la dépense d'infrastructure. En outre, les dépenses de matériel roulant sont de plus en plus lourdes, en raison des exigences environnementales qui rendent nécessaires un renouvellement plus fréquent de celui-ci (autobus). Cependant, les taux d'autofinancement des collectivités locales n'ont jamais été aussi forts et celles-ci font de moins en moins appel à l'emprunt. Elles limitent souvent également le recours au Versement transport qui présente quelques inconvénients. L'État, associé à quelques agglomérations, engage une réflexion en vue de dégager des sources de financement plus légitimes et plus efficaces visant à mettre à contribution les bénéficiaires des systèmes de transport (automobilistes, activités en zone périurbaine...).

Le GART, l'APCG et l'AMGVF<sup>1</sup> demandent qu'une part du financement des transports publics locaux soit couverte par des centimes additionnels de TIPP, de manière analogue aux Fonds spéciaux des grands travaux (FSGT) du début des années 1980. De son côté, le ministère de l'Économie et des Finances n'est pas favorable à ce type de mesure qui contredit le principe de non-affectation de la ressource budgétaire<sup>2</sup>. En outre, dans ce cas précis, la ressource serait non localisable. Par ailleurs, il regrette le caractère trop systématique de la subvention d'État et souhaite un peu plus de sélectivité dans son attribution.

La nature des projets fait apparaître une réorientation vers des modes plus légers et peu de nouvelles lignes de métro : le tramway en premier lieu mais aussi le site propre pour autobus. Apparaissent également les projets tram-train ou tramway interconnecté notamment à Mulhouse, Strasbourg, Dunkerque, Orléans et Nantes qui emprunteront en périphérie des infrastructures ferroviaires en partie sous-utilisées. Il est difficile de cerner le trafic potentiel de ces projets, les modèles de prévision n'étant pas adaptés à ces types de projet et leur succès dépendant aussi des mesures d'accompagnement et de l'évolution de l'urbanisation. Les transports guidés en site propre (« tramway sur pneus » ou TVR : Transport sur voie réservée) constituent également un système nouveau à valider dont le coût kilométrique est inférieur à celui du tramway. Cependant, l'écart tend à se réduire avec l'abaissement des coûts de réalisation de ce dernier mode.

Par ailleurs, selon les pratiques actuelles, les opérations éligibles aux contrats de plan État-région débordent le cadre du périmètre des transports urbains (projet de type TER) et s'étendent dans les zones de périurbanisation. La question se pose de l'inscription de projets de TCSP dans ces contrats ou, plus vraisemblablement, dans les contrats d'agglomération. Certains sont susceptibles de figurer dans l'enveloppe

---

(1) APCG : Association des présidents de Conseil général, AMGVF : Association des maires des grandes villes de France.

(2) Le principe de la ressource affectée est souvent considéré comme néfaste, surtout quand il se traduit par un subventionnement croisé, comme dans le cas de la taxe hydraulique pour les voies navigables. A contrario, on peut trouver un exemple positif comme le Versement Transport qui a permis le développement du transport urbain (mais sans doute au détriment de l'activité des entreprises taxées et de l'emploi).

allouée au ferroviaire. Une partie des crédits sera réservée au volet territorial des contrats (agglomération et pays), mais on ignore encore les possibilités et les modalités de prise en compte dans cette enveloppe des investissements de transport. Les autorités organisatrices représentées par le GART préconisent que les Contrats de plan État-régions prennent en compte les investissements de transport urbain, ce qui constituerait une novation importante dans le financement de ceux-ci et pourrait remettre en cause la maîtrise d'ouvrage.

Enfin, l'évaluation des projets de transport urbain reste encore insuffisante : au contraire de l'Ile-de-France, il n'est pas encore possible de présenter un tableau d'ensemble des rentabilités. En outre, la diversité des évaluateurs entraîne une importante hétérogénéité des études présentées. La direction des Transports terrestres s'emploie avec le CERTU<sup>1</sup> à améliorer les méthodologies mises en œuvre au cours des années écoulées à partir des dossiers traités. Les travaux réalisés ont d'ores et déjà permis la publication de deux guides méthodologiques.

Au total, les transports urbains de province rentrent difficilement dans le cadre d'une programmation contractuelle périodique. Jusqu'à présent, les propositions sont indépendantes des échéances de planification et rythmées surtout par le calendrier électoral (c'est ainsi qu'un tiers des opérations recensées devraient être mises en service avant les élections municipales de 2001). Elles dépendent avant tout du dynamisme des acteurs territoriaux et de la situation des finances locales.

---

(1) Voir chapitre IV-1 : « Évaluation de projets : mise en œuvre du "rapport Boiteux" et pratiques actuelles ».

## 6. Les transports en Ile-de-France

*La plus grande partie des investissements en infrastructures sont inscrits au contrat de plan entre l'État et la Région, cette dernière voyant son rôle s'accroître fortement*

À la différence des autres régions, la plus grande part des investissements en infrastructures et équipements de transport de l'Ile-de-France, transports collectifs et équipements routiers, fait l'objet d'une programmation spécifique à l'occasion des contrats de plan entre l'État et les régions et bénéficie à ce titre d'un cofinancement de la part de l'État, de la Région, des entreprises publiques de transport collectif et dans une moindre mesure de certaines collectivités locales (ville de Paris par exemple). Échappent à la contractualisation dans le domaine routier les voies concédées et les voiries locales et, dans le secteur des transports collectifs, les équipements en matériel roulant, les opérations de qualité de service et de modernisation qui, jusqu'à présent, restent à la charge intégrale des entreprises. Enfin, il n'est pas prévu à ce stade d'opérations concernant les secteurs du transport de marchandises (plates-formes logistiques) et des voies navigables, en raison essentiellement du manque d'intérêt et d'incitation de la région pour financer ce type d'opérations (ce constat n'est pas limité à l'Ile-de-France).

On a vu précédemment <sup>1</sup> que le contrat de plan 1994-1998 prolongé en 1999 comportait un volet transport s'élevant initialement, toutes sources de financement confondues, à 10 milliards pour les routes, dont 500 MF au titre de la politique de la ville, et 12,2 milliards pour les transports collectifs, dont 600 MF au titre de la politique de la ville.

Les programmes initiaux ont dû être remaniés et, au total, les financements mis en place sur la période se sont élevés à 23,4 milliards en francs courants, avec un taux de réalisation prévu en fin 1999 de 88 %.

---

(1) Chapitre I-3, place des contrats de plan État-régions.

Cette période du XI<sup>e</sup> Plan peut se caractériser pour l'Ile-de-France par :

- un désengagement relatif de l'État : sa part de financement « standard » est abaissée de 40 à 30 %, certaines opérations étant même financées à 100 % par les collectivités locales ; en outre, le CIAT de Mende de juillet 1993 a réduit de 10 % l'enveloppe allouée à la région ;
- une volonté de privilégier les transports collectifs, en leur réservant sinon deux tiers des dépenses comme annoncé mais près de 60 % ;
- un développement obéré par quelques opérations lourdes qui ont drainé l'essentiel des financements : Éole et Météor pour les transports collectifs, au détriment des liaisons périurbaines, et l'A 86 pour les routes (3 milliards prévus en valeur 1994).

*Le contrat de plan 2000-2006 devrait traduire un effort accru notamment en faveur des transports collectifs mais reste d'ampleur limitée au regard des besoins définis par le SDRIF*

Le nouveau contrat de plan 2000-2006 en préparation marquera encore plus la prééminence de la Région dans le domaine des transports. Tout d'abord sur le plan institutionnel, celle-ci devrait entrer dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000 au Conseil d'administration du Syndicat des transports parisiens (STP). Contributeur le plus important aux dépenses d'extensions des réseaux, elle aura ainsi un droit de regard sur le fonctionnement de ceux-ci, au financement duquel elle devra participer. Il s'agit donc d'une première avancée dans la réforme des transports franciliens, attendue depuis la LOTI.

Les possibilités de financement conditionnent la consistance du programme du prochain contrat de plan 2000-2006. Actuellement, l'enveloppe totale s'inscrirait dans une fourchette comprise entre 26 et 32 milliards de francs 1998. Le bas de la fourchette correspond en moyenne annuelle à une diminution de 20 % de l'enveloppe précédente et le haut à une augmentation de l'ordre de 10 %. Même dans cette dernière éventualité, le rythme serait insuffisant pour mener à bien à l'horizon 2015

l'essentiel des opérations du Schéma directeur de l'Ile-de-France, actualisées lors de l'élaboration du « Rapport d'orientation multimodal »<sup>1</sup>.

L'exécutif régional aurait souhaité engager un programme plus étoffé, supérieur à 40 milliards (25 pour les transports collectifs et 17 pour les routes), mais le poids du financement s'avère trop lourd et il semble difficile de dégager rapidement des ressources nouvelles. De son côté, l'État envisage d'accroître son effort en faveur des transports collectifs en contribuant pour un montant de 5 milliards (2,6 au XI<sup>e</sup> Plan) au financement de l'enveloppe correspondante. Les opérations routières seraient financées selon la même clé de répartition qu'auparavant.

***Les projets retenus en première priorité tiennent surtout compte de critères visant à corriger certains déséquilibres***

La rareté de l'argent public nécessite une sélectivité rigoureuse des opérations à inscrire au contrat de plan. Une réflexion a été menée par un groupe de travail réuni à l'initiative de la Direction régionale de l'Équipement et rassemblant les acteurs du transport régional relevant de la sphère de l'État. L'ensemble des projets ont été sélectionnés en tenant compte des orientations du plan de déplacements urbains (PDU) et des travaux préparatoires au CIADT consacré à l'Ile-de-France. Ils ont été classés en plusieurs niveaux de priorité.

Voici en résumé les principales conclusions :

- répartition des enveloppes budgétaires de 2/3 pour les transports collectifs et de 1/3 pour les routes ;
- contractualisation des dépenses de qualité de service pour les transports collectifs et, si possible, des dépenses de matériel roulant en premier établissement (afin de contenir l'endettement des entreprises publiques) ;

---

(1) Voir au chapitre II, point 3.3 : *Le financement des transports en Ile-de-France.*



**Tableau 16 - Projets d'investissements routiers en Ile-de-France  
proposés pour 2000-2006**

en MF 1998	coût	TRI	engagé
<b>Requalification environnementale</b>	<b>2 910</b>		
couverture d'A1 à Blanc-Mesnil	457		
A86 à Vélizy	150		
autres VRU	1 500		
requalification RN2/RN17	103		
autres requalifications	700		
<b>Qualité de service pour l'usager</b>	<b>2 010</b>		
sécurité RN3 entre A104 et Meaux	240	93 %	
autres opérations de sécurité	400		
chaussées, ouvrages d'art, éclairage	600		
SIRIUS	370		X
exploitation sur les VRU	200		
exploitation sur les RN	200		
<b>Desserte des VN et sites stratégiques</b>	<b>910</b>		
A15 entrecroisement A115-RN311	40	900 %	
A4 demi-échangeur de Jossigny	95	67 %	
desserte de la Cité Descartes	20		
voirie primaire et bds sites stratégiques	700		
échangeur de Courtaboeuf	55	158 %	
<b>ROCADES</b>	<b>5 640</b>		
<b>1 - A86 bouclage à 2X3 voies</b>	<b>2 042</b>		
déviation de Rueil	150		X
tube de Joinville	700		X
traversée d'Antony	205		X
aménagement de Seine à Pleyel	260	42 %	
élargissement La Défense-A15	441	59 %	
élargissement du pont de Nogent	82	84 %	
élargissement carrefour Pompadour	94	34 %	
augmentation de capacité A6-A106	110	78 %	
<b>2 - Poursuite de la Francilienne</b>	<b>3 328</b>		
desserte Est de Roissy	130		X
contournement de Roissy au Nord-Est	870		

**Tableau 16 (bis) - Projets d'investissements routiers en Ile-de-France  
proposés pour 2000-2006**

échangeur A170-RN2	86		X
élargissement entre RN2 et A4	270		X
élargissement entre A5 et A6	756		X
élargissement entre A4 et RN4	671		X
élargissement entre RN286 et G12	445		X
élargissement RN184 de A115 à LCR	100	46 %	
<b>3 - Boulevard interpériphérique</b>	<b>270</b>		
BIP Ouest, route d'Ermont-RD109	220		X
BIP Est	50	39 %	X
<b>RADIALES</b>	<b>2 799</b>		
<b>1 - Desserte de Roissy</b>	<b>346</b>		
carrefour de la Patte d'oie de Gonesse	73		
élargissement A1 entre A86 et A170	250	24 %	
bretelle RD902-A1	23		
<b>2 - Liaisons entre A86 et Francilienne</b>	<b>1 437</b>		
RN17 entre BIP et Francilienne	140	107 %	
prolongement d'A115 à Taverny	297		X
RN19 déviation de Boissy-St-Léger	1 000	14 %	X
<b>3 - Liaisons avec le Bassin Parisien</b>	<b>1 016</b>		
déviation Sud de Meaux	728		X
RN12 à Jouars	146		X
déviation RN14 Saint-Clair sur Epte	37		X
RN10 déviation Ablis et Rambouillet	105		
<b>DIVERS</b>	<b>850</b>		
boulevard urbain Clichy-Saint Ouen	300		
études et acquisitions foncières	400		
enveloppe régionale	150		
<b>TOTAL en MF 98 TTC</b>	<b>15 119</b>		
<b>TOTAL en MF 98 HT</b>	<b>12 536</b>		

TRI : Taux de rentabilité immédiate à l'horizon 2005

Source : DREIF

- Chapitre III -

- prise en compte dans les choix du nécessaire rééquilibrage de l'Est de la région et des priorités à donner à la desserte des quartiers, des villes nouvelles et des sites stratégiques ;
- priorité dans les transports collectifs aux lignes de rocade et, en première couronne, aux transports de surface ;
- réservation d'un tiers de l'enveloppe routière aux opérations de qualité de service et de quatre/neuvième aux liaisons de rocade ;
- nécessité de contenir le développement de la périurbanisation, et pour ce faire, création sélective de nouvelles gares sur les tangentielles ferrées et d'échangeurs sur les autoroutes.

L'homogénéisation des évaluations de projets a été systématisée à l'aide d'une grille unique de critères afin de permettre des comparaisons pertinentes. Les projets routiers ont été évalués par la DREIF (en liaison avec la direction des Routes), ceux du transport collectif par les établissements publics concernés. La rentabilité socio-économique (taux de rentabilité immédiate) est calculée à l'horizon 2005 car, au-delà, les situations de référence seraient par trop hypothétiques.

***Le programme routier comprend un substantiel volet de projets de qualité de service et, pour le reste, la poursuite d'opérations engagées et quelques opérations nouvelles à forte rentabilité***

Le programme d'investissements routiers présente un important volet d'opérations de requalification et de qualité de service (un tiers de l'ensemble). Il est à craindre toutefois qu'en cas de réduction de l'enveloppe routière ou de difficultés budgétaires, ce programme joue le rôle de variable d'ajustement des crédits. Cependant, les projets de rocade restent prépondérants (37 % de l'ensemble) : le bouclage de l'A 86 absorbe encore une part importante des crédits (2 milliards), la section ouest concédée étant hors contrat, mais la poursuite de la Francilienne devient l'opération la plus onéreuse (3,3 milliards). Le programme des radiales comportent une part notable de liaisons à grande distance avec le bassin parisien. À noter enfin que le programme comporte beaucoup

d'opérations déjà engagées au cours du XI<sup>e</sup>, voire des Plans précédents. Le rééquilibrage en faveur de l'Est francilien se traduit par une affectation de 70 % de l'enveloppe à cette zone.

Les rentabilités présentées sont en général très fortes notamment pour les opérations de moindre envergure. Les projets de requalification et de qualité de service n'ont pas été évalués en raison des difficultés méthodologiques inhérentes à ce type d'opérations (voir chapitre IV-I Ile-de-France : « Évaluation de projets : mise en œuvre du "rapport Boiteux" et pratiques actuelles »). De plus, il n'est pas présenté d'évaluations des projets déjà engagés ; pourtant, le rappel de celle-ci ou leur mise à jour serait souhaitable pour compléter la vue d'ensemble.

Enfin, l'actuel programme ne prévoit pas à ce stade de financement (subvention ou prise en charge complète) des projets initialement prévus pour être concédés (A 86 ouest, A 104 et A 16).

***Le programme de transport collectif vise à rééquilibrer les infrastructures en faveur de l'Est régional et des liaisons inter-banlieues***

Comme pour le programme routier, un tiers de l'enveloppe est réservé aux opérations de qualité de service et de modernisation. Il s'agit d'une priorité forte souhaitée par les instances régionales et qui devrait améliorer l'équilibre financier des établissements publics, même s'ils participent au financement de ces équipements.

Les projets identifiés correspondent à la poursuite du XI<sup>e</sup> Plan et aux opérations considérées comme relevant du premier niveau de priorité. En dehors des deux prolongements de Météor à Saint-Lazare d'un côté (opération engagée) et Nationale de l'autre, le programme hors qualité de service présenté ne comporte que des opérations suburbaines de surface :

Paris :	850 MF	5 %
première couronne :	9 660 MF	59 %
grande couronne :	5 920 MF	36 %

Le projet de nouveau contrat compense ainsi le Plan précédent où la plus grande masse des crédits était allouée à Météor, Eole et la ligne D. Un rééquilibrage vers l'Est est également proposé en y affectant 62 % des investissements. De même, les projets de rocade sont privilégiés puisqu'ils représentent 61 % des dépenses. Il apparaît que le programme présenté ne reflète pas la répartition actuelle des déplacements, ce qui aura pour effet dans un premier temps de ne pas améliorer globalement l'efficacité du système de transport collectif. En revanche, les mesures proposées sont cohérentes avec les projections du Schéma directeur de 1994 et les variations des flux de déplacements qui en résulteraient.

La plupart des projets ont été évalués socio-économiquement. Comme cela avait été constaté à l'occasion des travaux du SDRIF, les taux de rentabilité sont en général inférieurs à ceux des projets routiers. Parmi les opérations nouvelles, les projets ferroviaires présentent de meilleurs taux que les modes plus légers (tramway ou TCSP). C'est ainsi que les liaisons tangentielles nord et sud <sup>1</sup> ont des taux respectifs de 25 et 16 %, alors que les différentes sections du « réseau orbitale » présentent des taux compris entre 3 et 15 %. Cela peut apparaître paradoxal dans la mesure où les premières sont situées dans des zones moins denses (grande couronne) que les secondes avec des stations plus espacées, donc un potentiel de trafic intérieur. Elles profitent en contre partie de l'existence d'infrastructures actuellement sous-utilisées et de vitesses commerciales supérieures. Malgré cela, les deux projets de lignes tangentielles pourraient mobiliser une part importante des crédits du XII<sup>e</sup> Plan, 5 milliards de francs et mériteraient de ce fait d'être soigneusement expertisés, notamment sur l'aspect des prévisions de trafic et de leur impact sur les circulations de fret. Par ailleurs, les évaluations présentées ne tiennent pas compte de l'incidence sur l'urbanisme, impact difficile à quantifier.

---

(1) Les deux tangentielles sont les premiers maillons du réseau Lutèce, système ferroviaire qui ceinture la région parisienne en ouvrant au trafic voyageurs des voies dont la plupart ne sont utilisées que par le fret.

- Les scénarios d'investissement présentés par les directions du METL -

**Tableau 17 - Projets d'infrastructures de transports collectifs  
en Ile-de-France proposés pour 2000-2006**

en MF 1998	coût	TRI	mise en service
<b>POURSUITE DU XI<sup>e</sup> PLAN</b>	<b>2 200</b>		
Météor Madeleine à Saint-Lazare	450	25 %	2003
Météor Masséna à Nationale	400	19 %	2004
Grande Ceinture Ouest St Germain à Noisy-le-Roi	150	11 %	2001
RER D à Sénart	500	4 %	
Eole à Champigny-le-Plant	150		2001
TVM Ouest de Rungis à Croix-de-Berny	250	14 %	2002
TCSP RN 305 nord (Ivry-Vitry)	50		
Tramway de Bobigny à Noisy-le-Sec	250	9 %	2001
<b>OPERATIONS NOUVELLES</b>	<b>14 230</b>		
Ermont à Saint-Lazare	600	14 %	2003
noeud d'Ermont	300	14 %	2006
tangentielle nord : Sartrouville à Noisy-le-Sec	3000	25 %	2003
tangentielle Sud Versailles-Corbeil	2000	16 %	2004
Les Mureaux à Aubergenville	400	14 %	2003
gare de Louvres	70	107 %	2002
orbitale 2 : tramway St-Denis-Gennevilliers (RER C)	350	11 %	2004
orbitale 2 : tramway Gennevilliers à Nanterre	220	8 %	2004
orbitale 1 : tramway Issy-Laplace (ou Arcueil-Cachan)	640	10 %	2006
Croix du Sud : tramway Châtillon à Vélizy 2	950	15 %	2005
orbitale tramway Villejuif-Charenton Liberté	700	3 %	2006
tramway Villejuif à Juvisy sur la RN 7	1300	9 %	2006
tramway Villejuif-Sucy Bonneuil	600	9 %	2006
tramway de Noisy-le-Sec à Montreuil-Murs-à-Pêches	350	5 %	2004
tramway La Plaine à Epinay-Villetaneuse	650	12 %	2005
prolongement du TVS au Pont de Bezons	750	12 %	2004
correspondance RER D-TVM à Pompadour	100	42 %	2002
TVM Est jusqu'à la Fourchette de Champigny	50	27 %	2003
TCSP RN 305 : résorption des points durs	150		2003
TCSP RN 305 jusqu'au TVM	220	12 %	2004
TCSP RN1-RN16 (St-Denis à Garges-Sarcelles)	400		2004
ligne bimode des Coquetiers Aulnay-Bondy-Noisy	430	15 %	2003
<b>Qualité de service pour l'usager</b>	<b>8 500</b>		
<b>TOTAL en MF 98 HT</b>	<b>24 930</b>		

Coût : hors matériels roulants

TRI : Taux de rentabilité à l'horizon 2005

Source : DREIF

### *Les investissements de la SNCF en Ile-de-France*

De même que pour le réseau principal, la SNCF a établi un récapitulatif des investissements en installations fixes et matériel roulant sur la période 1994-1999, toutes sources de financement confondues, ainsi qu'un programme prévisionnel 2000-2001 ; les volumes d'investissement de ces deux premières années du nouveau contrat de plan s'inscrivent dans la continuité de la période précédente.

**Tableau 18 - Les investissements de la SNCF en Ile-de-France  
tous financements confondus**

(MF courants)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Installations fixes</b>								
Maintenance et renouvellement	56	142	218	158	131	305	232	211
Développement	196	272	629	917	854	634	455	377
Divers	259	286	86	97	56	80	77	98
<b>Total installations fixes</b>	<b>511</b>	<b>700</b>	<b>933</b>	<b>1 172</b>	<b>1 041</b>	<b>1 019</b>	<b>764</b>	<b>686</b>
<b>Matériel roulant</b>								
Maintenance et renouvellement	1 077	1 115	942	1 063	1 167	608	503	885
Développement	334	390	416	561	516	417	390	353
<b>Total matériel roulant</b>	<b>1 411</b>	<b>1 505</b>	<b>1 358</b>	<b>1 624</b>	<b>1 683</b>	<b>1 025</b>	<b>893</b>	<b>1 238</b>
<b>Total Ile-de-France</b>	<b>1 922</b>	<b>2 205</b>	<b>2 291</b>	<b>2 796</b>	<b>2 724</b>	<b>2 044</b>	<b>1 657</b>	<b>1 924</b>

Source : SNCF (Programmation 1998-2001 présentée au CIES du printemps 1998).

## 7. Les voies navigables

*Le transport fluvial est en déclin et ne représente que 3 % environ des parts de marché du transport de marchandises*

Le transport de marchandises par voie fluviale se caractérise par une lente décroissance sur le long terme. En 1997, le trafic s'élève à 6,4 milliards de tonnes-kilomètres et représente en volume moins de 3 % du trafic intérieur de marchandises. Les raisons de ce déclin sont multiples et

tiennent essentiellement à la nature des trafics transportés, liés à des activités peu génératrices de valeur ajoutée importante, au manque de dynamisme de la profession et à la configuration du réseau à grand gabarit qui limite les possibilités de liaisons.

Le transport fluvial présente cependant des avantages indéniables pour la collectivité, notamment en raison de sa faible consommation d'énergie, de ses effets bénéfiques sur la sécurité et de son faible impact sur l'environnement. En outre, dans des conditions d'exploitation favorables, le coût par tonne-kilomètres peut être inférieur à celui du ferroviaire et du transport routier<sup>1</sup>. Enfin, on peut observer un récent regain d'intérêt avec une hausse de trafic de près de 10 % sur les dix premiers mois de l'année 1998 avec une progression du trafic international, alors que celui-ci décroît dans le secteur du transport routier. Il y a aussi la perspective de la suppression du « tour de rôle » au 1<sup>er</sup> janvier 2000 qui devrait favoriser les trafics pendulaires et conduire à un abaissement des coûts d'exploitation.

***L'essentiel des investissements du secteur fluvial est réalisé sur ressource publique par l'intermédiaire de VNF et s'élève en moyenne à 600 MF par an***

Le domaine public fluvial navigable a été confié dans sa plus grande partie à l'établissement public Voies navigables de France (VNF) qui en assure l'exploitation, l'entretien et le développement avec l'aide des services décentralisés de l'Équipement. La Compagnie nationale du Rhône (CNR) est responsable des aménagements du bassin rhodanien et le reste du réseau est géré directement par l'État.

Le financement des investissements fluviaux est tributaire des ressources du secteur. Les crédits d'État ont été quasi complètement débudgétisés et proviennent du FITTVN (voir chapitre II – 3.4). Ils sont en nette progression depuis trois ans (337 MF dépensés en 1997, 430 MF en 1998 et 450 MF inscrits en loi de finances 1999). Une autre source de financement provient de la taxe hydraulique payée par les utilisateurs de

---

(1) Voir « Transports : le prix d'une stratégie », tome 2, pp. 99 à 102, La Documentation Française, 1996.



- Chapitre III -

prise ou de rejet d'eau, essentiellement EDF. Le produit de cette taxe s'est élevé à 519 MF en 1997 et tend à stagner depuis plusieurs années. Les autres ressources propres à VNF, péages, redevances domaniales, etc, sont secondaires avec toutefois une augmentation sensible des produits domaniaux qui sont passés de 21 MF en 1995 à 40 MF en 1998 ; le chiffre d'affaires de l'établissement s'est élevé en 1997 à 628 MF. Enfin, d'autres contributeurs territoriaux ou européens (FEDER) peuvent participer à des programmes cofinancés. En moyenne sur la période 1994-1998, les investissements fluviaux s'élèvent annuellement à 600 MF. En 1997, le financement de ceux-ci a été assuré par :

- le FITTVN pour	337 MF
- les collectivités locales pour	125 MF
- VNF pour	45 MF
- autres pour	17 MF
<b>Total de l'année 1997</b>	<b>524 MF</b>

*Les perspectives d'investissements devraient s'établir sur la base des recommandations du rapport de Bouard, mais sont fortement limitées par l'insuffisance des ressources du secteur*

À ce stade, les perspectives d'investissements fluviaux sont limitées à l'an 2001 :

en MF	1998	1999	2000	2001
Contrats de XI <sup>e</sup> Plan	81	133	192	90
Liaisons inter-bassins	43	44	44	50
Restauration	394	381	340	525
Opérations pour compte de tiers	34	45	50	13
<b>TOTAL</b>	<b>553</b>	<b>603</b>	<b>626</b>	<b>677</b>

Source : Comité du CIES, les valeurs 2000 et 2001 restant à valider.

En laissant de côté les grandes liaisons inter-bassins à grand gabarit Seine-Nord et Seine-Est dont les études sont appelées à se poursuivre pendant quelques années, les investissements de voies navigables se concentrent sur la restauration du réseau existant. À cet égard, le rapport de Bouard <sup>1</sup> constitue le point d'aboutissement de deux ans de réflexions sur la programmation des investissements de VNF. Il conclut à l'insuffisance des crédits consacrés à l'entretien et à la restauration du réseau pour maintenir la qualité de service à un niveau acceptable.

Pour établir une hiérarchisation des priorités, le rapport présente une segmentation du réseau en quatre catégories de voies navigables :

Catégories	Longueur en km	Coûts annuels en MF		
		Entretien Exploitation Maintenance	Remise en état minimale sur 10 ans	Totaux
1. Voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises	1 801	159	173	332
2.1. Voies utiles au transport de marchandises	909	76	94	170
2.2. Liaisons inter-bassins	565	35	65	100
3. Voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial	914	36	99	135
4. Voies à trafic plus faible	2 488	146	293	439
<b>TOTAL</b>	<b>6 777</b>	<b>452</b>	<b>724</b>	<b>1 176</b>

Source : Rapport de Bouard.

Le rapporteur estime que le niveau de ressources actuelles de VNF ne lui permettrait de financer que 40 % des besoins ainsi déterminés. Aussi, dans l'état actuel de ses ressources, l'établissement public accorde une première priorité aux voies de catégorie 1 (réseau à grand gabarit), une priorité moins marquée aux voies de catégorie 2 et recherche des opérations cofinancées pour les voies des catégories 3 et 4. En 1998, l'objectif de restauration est réalisé à 85 % pour les voies de catégorie 1 et 57 % pour celles de catégorie 2.

(1) « Programmation des investissements de Voies navigables de France sur le réseau fluvial existant », par Sébastien de Bouard, CGPC, janvier 1998.

Sachant qu'il n'est pas envisageable de fermer rapidement les voies à faible trafic car elles assurent d'autres fonctions souvent indispensables et que la sécurité des personnes et le respect de l'environnement imposent un minimum incompressible de dépenses, on mesure les difficultés de financement du secteur fluvial. Une première réponse est apportée dans le cadre du budget 1999 par le biais d'une augmentation de 20 MF du FITTVN. L'État marque sa volonté « *d'amplifier l'effort en faveur de la restauration du réseau existant et de le concentrer sur les voies présentant un fort enjeu pour le transport de marchandises et la navigation de plaisance* ». En complément, d'autres dispositions pourraient être envisagées comme le transfert ou la concession à des collectivités territoriales qui accepteraient d'assurer tout ou partie de la charge financière correspondante. Mais même dans ce cas, l'État devra apporter sa contribution à la remise en état des ouvrages. Par ailleurs, si une décision d'engager une liaison à grand gabarit était prise (Seine-Nord ou Seine-Est), les ressources actuelles sont notoirement insuffisantes pour en assurer le financement. Au total, la politique de l'État reste à définir dans le secteur du transport fluvial.

## **8. Les ports maritimes**

### *L'infrastructure portuaire face à la concurrence internationale*

La filière maritime dans son ensemble, malgré les mesures d'adaptations et de restructurations entreprises ces dernières années, reste fragile alors que le secteur du transport maritime connaît d'importantes transformations : le commerce international se développe à un rythme très soutenu. Les armateurs poursuivent une logique de compression drastique des coûts et de concentration pour certains types de trafic, et la concurrence, très vive, s'exerce tout aussi bien sur les prix que sur la qualité des prestations. La demande sous la pression concurrentielle se fait de plus en plus exigeante. Si c'est bien le dynamisme de l'ensemble des activités portuaires qui fait l'attractivité d'un port, l'infrastructure portuaire reste un des éléments importants qui engage la puissance publique.

En raison de la richesse des activités de services qu'un tel trafic de marchandises peut générer ou soutenir, les infrastructures portuaires représentent pour l'économie nationale comme pour les territoires dans lesquelles elles sont implantées de véritables enjeux en matière d'aménagement du territoire et de développement local. En outre, certains ports ont un rôle essentiel en matière de transport de voyageurs tant pour le transmanche, les liaisons méditerranéennes ou l'outre-mer que pour les dessertes locales.

Pour une grande part, le dynamisme des ports repose sur les initiatives des opérateurs privés. Les pouvoirs publics, et ce d'autant plus que la contrainte budgétaire est forte, ne disposent que de quelques marges de manœuvre pour renforcer l'attractivité des portes d'entrée du commerce international. Pour autant, les infrastructures sont indispensables et les pouvoirs publics ont un rôle déterminant à jouer à cet égard. La concurrence des ports s'exerce sur des critères très diversifiés, variables selon les segments de marché (céréales, conteneurs, etc.).

Le premier, le coût de passage portuaire, bien que souvent mis en avant, ne représente *in fine* qu'une faible part de l'ensemble du coût de la chaîne globale de transport pour de nombreux segments de marché. Même si ces prix ont leur importance dans les arbitrages que font les opérateurs, ils n'apparaissent souvent pas comme décisifs.

Le deuxième concerne la qualité et la fiabilité des services offerts par l'ensemble portuaire. Ces différents éléments par contre sont décisifs et façonnent l'image que les opérateurs maritimes se font du port. Cela concerne tout aussi bien l'infrastructure et les outillages disponibles qui doivent pouvoir traiter des navires dont la taille tend à augmenter pour certains types de trafic que l'organisation complète des services. La question sociale posée par le statut des personnels par exemple, notamment celui de la manutention, reste sans doute encore, malgré les réformes entreprises un des éléments importants<sup>1</sup>. Cette dimension plus

---

(1) Des conflits sociaux, au moins larvés, s'y produisent toujours autour de l'interprétation de la loi de 1992, dont l'esprit est d'instituer le droit commun du travail, mais dont la pratique laisse subsister d'importantes poches d'exception à ce

globale de la qualité de service relève en partie de la politique menée par les professions et les autorités portuaires mais pour certains aspects relève aussi de l'intervention de l'État.

Le troisième critère sans doute considéré comme un des plus essentiels aujourd'hui par l'ensemble des experts concerne la desserte terrestre des ports. Cette desserte renvoie à un ensemble de services routiers, ferroviaires et dans une moindre mesure fluviaux, dont la caractéristique est d'agrandir l'arrière-pays des ports en facilitant l'écoulement du fret international. Sur ce point clairement les politiques locales ne suffisent pas.

### *Le désengagement de l'État*

Alors que la demande se fait plus exigeante, que les trafics se font plus importants (+ 13 % entre 1996 et 1998), le total des investissements portuaires dans leur ensemble a décliné à partir de 1976 après l'achèvement des aménagements lourds dans de nombreux ports. Depuis 1989, ils oscillent entre 1,5 et 1,9 milliards<sup>1</sup>. De plus, dans ce total, la part de l'État baisse tendanciellement : elle est passée de 220 millions en 1988 (soit 17 % du total de l'époque) à 149 millions en 1994 (8 % du total). En programmation budgétaire, la fonte des crédits de l'État est encore plus marquée : par rapport à un niveau de l'ordre de 300 MF sur la période 1989-1991, les autorisations de programme des lois de finances initiales ont été réduites de moitié en francs courants (157 MF sur la période 1996-1997) pour ne se redresser légèrement que tout récemment (178 MF sur la période 1998-1999). La part des collectivités locales a sensiblement augmenté. Elle est passée de 191 millions en 1988 (15 %) à 580 millions en 1994 (32 %).

Si l'on s'attache enfin à l'effort budgétaire complet, investissement et fonctionnement confondus, les montants payés par l'État, qui au début

---

*droit. Les entreprises de manutention française n'ont pas à ce jour atteint la surface financière et la stabilité de leurs homologues belges et néerlandaises.*

*(1) Francs 96*

des années 80 dépassaient largement le milliard de francs (francs 96), décroissent depuis lors et tendent vers 600 millions.

Toutefois, ces enveloppes globales ne donnent pas une image très exacte de la réalité dans les divers ports. Les clefs de financement entre l'État, les collectivités locales et les autres partenaires dans ce secteur et qui font l'objet de tractations différent de manière significative selon le régime juridique des ports <sup>1</sup>.

- *dans les ports autonomes*, l'État finance entièrement les dépenses d'entretien des écluses, des chenaux d'accès maritimes, des travaux de profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer. Il finance 80 % des dépenses de modernisation, de création ou d'extension de ces ouvrages. Enfin, il couvre 60 % des charges d'équipement, en particulier la construction et l'extension des quais, darses et terrains endigués ;
- *dans les ports d'intérêt national*, l'État décide des infrastructures et leur financement est assuré pour partie par l'État (30 à 50 %), pour partie par les CCI concessionnaires de l'outillage public qui bénéficient également des fonds de concours des collectivités locales ;
- *dans les ports départementaux*, les dépenses d'investissement et de fonctionnement sont couvertes par les départements, qui perçoivent une compensation financière de l'État incluse dans la dotation globale de décentralisation.

***La plus grande partie des investissements portuaires est financée par les usagers, à un taux un peu supérieur à 60 %***

En effet, les pourcentages indiqués <sup>2</sup> ci-dessus pour les ports autonomes comme pour les ports d'intérêt national sont devenus à l'usage assez

---

(1) Voir le tableau récapitulatif en fin de paragraphe.

(2) Les règles de répartition des financements entre l'État et les établissements portuaires sont clairement exprimées par les dispositions du code des ports maritimes en ce qui concerne les ports autonomes. Les règles fixant le niveau de participation de

théoriques et les autorités portuaires, d'un côté, comme les CCI de l'autre, contribuent fréquemment au-delà de ce qui explicité ici et sont mêmes parfois appelés à participer au financement de l'entretien. La participation de l'État moindre que pour d'autres types d'infrastructures a été compensée par une implication des collectivités locales et par un autofinancement des ports <sup>1</sup>.

Si l'engagement de l'État dans la dotation globale de décentralisation a légèrement augmenté sur la période 1988-1995, il a diminué significativement (54 %) sur les investissements aussi bien dans les ports autonomes que les ports d'intérêt national ainsi que sur les dépenses d'entretien <sup>2</sup>.

Le tableau suivant indique, pour les ports autonomes, les dépenses d'investissement, ainsi que leur mode de financement.

En 1997, les ports autonomes ont pu globalement financer leurs investissements (total de 572,4 MF) à hauteur de 37,8 % par autofinancement. L'État a, par ailleurs, financé 17,3 % de l'investissement, les collectivités locales et les tiers 39,9 %, le recours à l'emprunt ne représentant effectivement que 5 % du total.

---

*l'État sont moins précises pour les ports d'intérêt national et sont discutées projet par projet. Dans les ports départementaux, le taux d'intervention de l'État est fixé chaque année dans le cadre de la dotation globale de décentralisation (DGD).*

*(1) Même si les données globales ne rendent pas compte de la diversité des résultats financiers des concessions portuaires, les différents ports autonomes et ports d'intérêt général se trouvent dans une situation financière relativement saine suite à un effort important en matière de désendettement et une gestion très stricte des investissements. L'endettement est à un niveau acceptable et la capacité d'autofinancement couvre les investissements.*

*(2) Si on s'en tient à une étude faite par le Service technique central des ports maritimes et des voies navigables, le coût d'un programme de remise à niveau pour les ports d'intérêt national métropolitains est de l'ordre 1,7 milliard sur 15 ans.*

**Tableau 19 - Dépenses d'investissements des ports autonomes**

Années (en francs courants)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Montants des paiements	1 069,7	857,2	869,0	885,2	858,8	707,7	572,4
État	154,2	138,6	138,6	105,9	138,2	102,6	67,8
Collectivités	243,7	171,3	254,9	214,3	233,8	216,2	152,7
Emprunt souscrit	153,8	170,0	140,0	191,2	223,3	136,5	30,1
Fonds propres P.A.	518,1	385,5	348,7	387,5	277,0	252,4	321,8

Source : DTMPL

Pour les ports d'intérêt national, les dépenses consacrées par l'État aux travaux d'infrastructures dont il assure la maîtrise d'ouvrage ont légèrement augmenté ces dernières années après une période creuse en 1993-1995. Ces montants, rapportés à l'ensemble des dépenses d'investissements, restent relativement faibles.

**Tableau 20 - Financement des investissements  
dans les ports d'intérêt national**

(en MF courants)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
État (en A.P.)	76	89	49	67	43	74	83
Subventions	251	183	217	265	96	175	161
Emprunts	84	166	170	147	82	140	29
Fonds propres	321	174	190	253	389	344	418
<b>TOTAL</b>	<b>655</b>	<b>522</b>	<b>577</b>	<b>665</b>	<b>568</b>	<b>658</b>	<b>608</b>

Source : CIES

Quant à l'évolution de la répartition de l'augmentation des financements des investissements sur ces six dernières années, qui représentaient en 1997 68,7 %, elle est marquée par la part du financement par fonds propres.

Le rapport du Commissariat Général du Plan <sup>1</sup> avait conclu qu'il paraissait irréaliste de vouloir en même temps financer des investissements de capacité et des opérations de modernisation tout en rattrapant le retard

(1) Rapport du CGP commandé par l'Office parlementaire d'évaluation des politiques publiques. N°771, Assemblée Nationale, N°345 Sénat, 6 mars 1998.



accumulé en matière d'entretien <sup>1</sup>. La Cour des Comptes, avait de plus estimé que les capacités portuaires étaient globalement suffisantes et insistait sur le fait que le patrimoine disponible était sous utilisé. Ces rapports incitent à la prudence en matière d'investissements lourds.

À titre d'exemple sur un segment de marché particulier, seul un petit nombre de ports seront en mesure de répondre aux exigences des opérateurs du commerce mondial par conteneurs transcontinentaux : pour cela, outre les considérations de coûts, un arrière-pays dense et développé, une excellente qualité de service ou une position géographique favorable sur les grands axes du commerce mondial sont devenus indispensables. En France, Le Havre, bien placé et pourvu d'un arrière-pays relativement dense, a de bonnes chances de faire partie des ports qui draineront une partie du commerce mondial. Marseille, éloigné de la ligne directe de traversée de la Méditerranée, peut conserver des chances, s'il parvient à offrir une fiabilité et des prix satisfaisants, mais n'attirera probablement pas les plus gros porte-conteneurs des lignes Europe-Asie.

D'autres ports bénéficieront d'un trafic indirect de conteneurs par *feeders*, dans la mesure où leur arrière-pays suffira à justifier le débarquement de navires de taille moyenne mais pas de la taille la plus grande.

Toutefois, la forte croissance de ce secteur qui représente aujourd'hui 7 % du trafic total ne doit pas conduire à ignorer le reste du trafic. D'autres ports conserveront ou développeront des positions fortes dans des trafics de marchandises non conteneurisées, qui exigent des installations adéquates, un professionnalisme développé et des activités économiques spécialisées dans l'arrière-pays. D'autres enfin pourront vivre de trafics d'intérêt local.

---

(1) Une part des dépenses « normalement » à la charge de l'État a été reprise par les autorités portuaires, ports autonomes et concessions, dans la mesure de leur capacité d'autofinancement et des possibilités d'emprunt. Des crédits initialement prévus pour les dotations en capital ont été transférés aux dépenses d'entretien, l'ajustement se faisant in fine sur la part de l'État des contrats de plan État-régions qui, au rythme actuel d'exécution, serait de l'ordre d'une dizaine d'années. Il est prévu que les crédits budgétaires destinés à l'entretien soient augmentés de façon à supprimer le transfert depuis les crédits d'investissement.

### ***Les orientations d'investissements pour la prochaine génération de contrats de plan***

La Direction des transports maritimes, des ports et du littoral (DTMPL) souhaite renforcer de façon significative la position des ports maritimes français. Les effets structurants des ports, véritables vecteurs de compétitivité et d'aménagement du territoire, justifient cette intervention.

L'analyse des objectifs plus précis fixés pour les prochains contrats de plan fait apparaître trois orientations principales :

La première orientation conduit à focaliser l'attention sur l'articulation entre le port lui-même et l'ensemble de son hinterland. La politique portuaire sort du port en quelque sorte. Il ressort des différentes présentations faites à l'Atelier un souci tout particulier concernant la desserte ferroviaire des ports notamment, mais non exclusivement, pour accompagner la croissance attendue de la conteneurisation. Les infrastructures routières de desserte ne sont pas ignorées pour autant, mais si la réalisation du schéma directeur progresse à la vitesse prévue, les infrastructures qui font encore défaut devraient être achevées vers 2005. Cet objectif reste tributaire des décisions de programmation sur la période 2000-2006.

La question des infrastructures ferroviaires est plus complexe. Elles sont surtout intéressantes pour des trajets longs, de plusieurs centaines de kilomètres. L'artère ferroviaire Nord-Est qui relie Dunkerque à la Lorraine en est une bonne illustration (le complexe portuaire de Dunkerque est le premier client fret de la SNCF). En outre, le trafic ferroviaire ne se concentre pas sur un ou deux ports : des ports comme La Rochelle, Sète ou Bayonne apportent chacun plus d'un million de tonnes annuel au fret ferroviaire. En ce qui concerne le trafic conteneurisé, au-delà de l'Île-de-France vers l'Est, il n'existe pas actuellement de marchés importants pour les ports de la Manche.

	Ports autonomes	Ports d'intérêt national	Ports départementaux
<b>INVESTISSEMENTS</b>			
<b>Accès maritimes</b>	État : 80 % (cdp) collectivité : rare Port autonome : en théorie 20 %	État : ≈ 33 % maximum Fonds de concours : au moins 66 % conces. dt subv. collectivités	Collectivités + État via DGD Fonds de concours concession variable
<b>Quais, engins de radoub</b>	État : 60 % (cdp) collectivité : variable Port autonome : en théorie 40 %	État : ≈ 33 % maximum Fonds de concours : au moins 66 % conces. dt subv. collectivités	Collectivités + État via DGD Fonds de concours concession variable
<b>Terre-pleins, routes</b>	État : néant collectivité : rare Port autonome : essentiel	<b>non concédés</b> État : ≈ 33 % maximum Fonds de concours : au moins 66 % conces. dt subv. collectivités	<b>non concédés</b> Collectivités + État via DGD Fonds de concours concession variable
		<b>concédés</b> concession : essentiel collectivités : variable	<b>concédés</b> concession : essentiel collectivités : variable
<b>Voies ferrées</b>	SNCF (1) : 50 % Port autonome : 50 %	Idem	Idem
<b>Superstructures, outillages, bâtiments</b>	État : néant collectivité : variable Port autonome : essentiel	État : néant collectivité : variable concession : essentiel (sauf bâtiments administratifs)	collectivité : variable concession : essentiel
<p><i>DGD : Dotation globale de décentralisation</i>  <i>(cdp) : disposition du code des ports maritimes</i>  <i>(1) provisoire, en cours de redéfinition (réforme ferroviaire)</i></p>			

	Ports autonomes	Ports d'intérêt national	Ports départementaux
<b>ENTRETIEN</b>			
Accès maritimes	État : 100 % (cdp) remboursé au port autonome	État + Fonds de concours variable	Collectivité + État via DGD + Fonds de concours rare
Quais, engins de radoub	Ports autonomes : 100 %	État + Fonds de concours variable (= 50 % grosses réparations)	Collectivité + État via DGD + Fonds de concours rare
Terre-pleins, routes	Ports autonomes : 100 %	<del>non concédés</del> État + Fonds de concours variable (= 50 % grosses réparations) <del>concédés</del> concession collectivité : rare	<del>non concédés</del> Collectivité + État via DGD + Fonds de concours rare <del>concédés</del> concession collectivité : rare
Voies ferrées	SNCF (1) : 100 %	Idem	Idem
Superstructures, outillages, bâtiments	Ports autonomes : 100 %	Concession : 100 %	Concession : 100 %
<b>PERSONNEL</b>			
Accès et écluses	État : 100 % (cdp) remboursé au port autonome	État + Fonds de concours variables (accès)	Collectivité + État via DGD
Capitainerie, personnel administratif et techniciens	Port autonome	État + concession	Collectivité + État - concession
Personnel d'exploitation	Port autonome	concession	concession
<i>DGD : Dotation globale de décentralisation  (cdp) : disposition du code des ports maritimes  (1) provisoire, en cours de redéfinition (réforme ferroviaire)</i>			

Il y a donc, au moins à court terme, incompatibilité entre les souhaits des responsables portuaires qui demandent l'organisation d'une circulation Est-Ouest rapide et fiable pour se développer vers les marchés éloignés, d'une part, et, d'autre part, l'intérêt des établissements publics ferroviaires qui, faute de perspectives assurées, ne sont pas prêts à prendre seuls le risque commercial correspondant. La DTMPL estime que c'est en raison, mais pas exclusivement, de la faiblesse relative du niveau de service ferroviaire Est-Ouest actuel que les marchés des ports de la Manche sont peu développés à l'Est<sup>1</sup> et que, plus globalement, à moyen terme, la synergie entre les modes ferroviaire et maritime, tout deux massifiés, peut fortement influencer l'orientation des marchés. C'est dans cette direction que se sont engagés les pays voisins de la France.

À court terme, l'urgence est d'assurer la fiabilité et une qualité de service suffisante du fret ferroviaire, dans le cadre d'une politique claire pour le développement des acheminements ferroviaires des trafics portuaires. Du côté des infrastructures, les premières priorités consisteraient à faire disparaître les goulots d'étranglement du trafic de fret en Rhône-Alpes et en région parisienne, où le point nodal de Villeneuve-Saint-Georges assure l'essentiel de la distribution du trafic national.

La deuxième orientation qui apparaît est celle de la hiérarchisation des investissements, même si les orientations précises en la matière n'ont pas été véritablement présentées. L'extension du port du Havre, dont l'opportunité n'est pas contestée, semble être le seul projet important à envisager dans les années qui viennent. L'État ne financerait qu'un tiers du projet (moins d'un milliard sur les 3 prévus) au stade d'élaboration actuelle des études en concentrant son effort sur les infrastructures essentielles relevant plus directement de son rôle. Plusieurs raisons invitent à traiter ce projet en dehors du cadre des contrats de plan État-régions. D'une part, le projet, en raison de son fort impact structurant, peut être considéré comme un projet d'intérêt national. D'autre part, l'engagement de l'État représente sur ce projet des montants très importants si on les rapporte aux engagements annuels dans ce secteur. La

---

(1) D'autres causes plus évidentes expliquent l'étendue relativement faible des zones d'attractivité des ports français, cf. « La politique maritime et littorale de la France : les ports », Office parlementaire d'évaluation des politiques publiques, mars 1998.

question du mode de financement du projet reste donc posé. En dehors de très rares exceptions, la DTMPL semble ne pas vouloir s'engager dans une extension forte des capacités, mais au contraire semble chercher à limiter son action à des projets ciblés sur la base d'études socio-économiques appropriées et à donner la priorité aux projets d'optimisation des capacités disponibles. En ce sens, cette démarche, qui supposera des arbitrages difficiles, est en cohérence avec les conclusions du rapport du CGP.

La troisième orientation concerne la réhabilitation du patrimoine portuaire. Cette réhabilitation constitue un objectif fort de l'État pour les prochains contrats de plan État-régions.

En effet, l'État doit s'engager dans la remise à niveau d'infrastructures qui relèvent de sa compétence et qui ont souffert faute d'entretiens réguliers et suffisants. L'administration a mené une étude pour évaluer l'ensemble des besoins. Ramené à l'horizon du contrat de plan, cet effort de l'État est estimé par la DTMPL à une dépense annuelle de l'ordre d'une centaine de millions de francs.

## **9. Les infrastructures du transport aérien**

*Fonctionnement, organisation et contraintes du transport aérien autour de ses trois acteurs principaux : l'État, les compagnies aériennes et les aéroports.*

L'État est un acteur important du transport aérien : garant de la transparence du marché et du respect des règles de concurrence, il assure en outre des missions essentielles de sûreté et de sécurité, en particulier en assurant le contrôle de la circulation aérienne. Les autres acteurs, outre les passagers, sont avant tout les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports, les collectivités locales intervenant toutefois dans le développement des infrastructures et des liaisons de désenclavement.

### *Un mode concurrentiel*

Comparé aux autres modes de transport, l'aérien évolue dans des espaces économiques aux dimensions différentes (intérieur, intra-communautaire, international), peu dissociables. Il est primordial en terme d'ouvertures et d'échanges internationaux mais sans concurrent sur les longues distances, connaissant de fait une croissance soutenue.

Sa dimension internationale induit une concurrence toujours plus large qui touche tous ses acteurs dont la stratégie ne peut aucunement s'abstraire des contraintes du marché : ainsi pour les transporteurs, l'exploitation d'une nouvelle liaison aérienne n'est possible que si la taille du marché est suffisante, en regard des coûts et des tarifs qui en découlent. Si bien que cette liberté accrue des compagnies aériennes a réduit les marges de manœuvre de l'État pour décider des liaisons à assurer à l'intérieur de l'Union européenne.

### *Le rôle de l'État*

Dans le transport aérien, l'État joue un rôle différent de celui qu'il exerce dans les autres modes : outre sa mission régaliennne, il est opérateur et régulateur.

Son rôle d'opérateur tend à se réduire : dans l'Union européenne, les transporteurs aériens ont un statut privé ou sont en voie de privatisation. En France, en dehors du groupe Air France, les compagnies privées se développent rapidement ; l'espace aérien s'organise de plus en plus au niveau communautaire voire européen, par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Cet organisme, qui regroupe actuellement 25 pays européens dont la Suisse, étudie les mesures à prendre pour harmoniser les systèmes de contrôle aérien et améliorer la fluidité de la circulation aérienne. Enfin, la gestion des infrastructures aéroportuaires est passée des mains de l'État à celles d'autres acteurs publics.

Le rôle réglementaire de l'État se renforce dans le cadre toujours plus vaste des textes communautaires, en particulier pour ce qui est des liaisons intérieures et de celles entre aéroports de l'Union Européenne ;

les relations aériennes bilatérales avec les États tiers demeurent néanmoins de la compétence des États membres.

Sur le marché français, l'État doit assurer le respect du libre jeu de la concurrence. Pour les dessertes indispensables à l'aménagement du territoire, il peut imposer des obligations de service public ; dans ce cas, les transporteurs répondent à un appel d'offres publié au Journal Officiel des Communautés Européennes et l'État se porte garant de la transparence de la procédure. Lorsque ces liaisons répondent à des critères précisément définis (en termes de niveau de trafic de passagers, de niveau d'offre des modes de transport alternatifs, etc.), elles peuvent bénéficier de subventions en provenance du Fonds de Péréquation du Transport Aérien (FPTA), qui devient Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1999.

Dans le cadre de ses missions régaliennes, l'État délivre d'une part les certificats d'exploitation de transporteur aérien, d'autre part les licences et autorisations d'exploitation ; il veille au respect des normes de sécurité par les compagnies aériennes. Enfin en matière de sûreté, mission régalienne par excellence, le rôle de l'État demeure prépondérant.

### Stratégie des compagnies aériennes

L'ouverture du ciel soumet les transporteurs à des contraintes de rentabilité très fortes dans le cadre de la concurrence au sein du transport aérien. Ces contraintes sont d'autant plus fortement ressenties que, par comparaison avec les autres modes, le transport aérien prend en charge la quasi totalité des coûts liés à leur activité : usage des infrastructures aéroportuaires, services de la navigation aérienne, coûts externes comme la sûreté, la congestion voire la bruit. Il est toutefois exonéré de toute taxe sur les carburants.

Pour répondre à cette nécessaire rentabilité, les prix des billets étant fixés librement, la plupart des compagnies s'organisent en réseaux et regroupent leur trafic sur quelques plates-formes de correspondance, de dimension internationale et/ou interrégionale. Cela crée de fortes pointes de trafic, et confère en outre un avantage primordial aux compagnies qui disposent des créneaux horaires pendant ces pointes. Face à la



concurrence, elles se développent en multipliant les fréquences au détriment de la capacité des appareils et contribuent ainsi à la congestion de l'espace aérien et des infrastructures aéroportuaires.

### Développement des infrastructures

Les aéroports - par définition points de départ et d'arrivée des déplacements aériens - ne représentent qu'une part du coût total en terme de transport (voir les coûts des avions : un gros porteur effectuant du long courrier vaut aux alentours d'un milliard de francs, un moyen courrier entre 400 et 500 millions). Il n'en demeure pas moins que les infrastructures sont un maillon crucial du mode aérien. Les aéroports représentent en effet des ressources rares en terme d'espace (problème de localisation et d'environnement) et de temps (créneaux horaires).

La capacité d'un aéroport et la taille de sa zone de chalandise sont donc des facteurs importants de choix pour les compagnies. Ainsi, il doit sans cesse investir pour offrir les capacités d'accueil nécessaires à une activité en pleine expansion.

Les plates-formes parisiennes, dans un contexte de compétition internationale vive, sont actuellement les seules en France à assurer les liaisons long-courriers régulières à destination du monde entier. Les plus grands aéroports de province offrent cependant quelques liaisons long-courrier vers l'outre-mer, l'Afrique, le Golfe Persique et l'Amérique du nord. Globalement les plates-formes connaissent un développement soutenu de leur trafic moyen-courrier, domestique ou intra-communautaire.

### Développement du trafic aérien et congestion

Le développement du transport aérien est tributaire des contraintes de capacité. Entraîné par la croissance économique, dopé par la libéralisation, le transport aérien se heurte à ces contraintes physiques, tant sur les aéroports que dans l'espace aérien. Sur les plus grands aéroports européens, les limites de capacité sont parfois atteintes. Sur certains d'entre eux (les plus grands), il existe un système de coordination des

créneaux horaires, dont les règles d'attribution sont en cours de définition au niveau communautaire.

Dans ce contexte de congestion, l'État a également pour rôle d'assurer l'avenir des capacités aéroportuaires nationales tout en favorisant une meilleure insertion des plates-formes dans leur environnement. Pour cela, il essaie de préserver l'avenir, principalement à l'aide d'acquisitions foncières et de réglementations juridiques limitant l'urbanisation à proximité des plates-formes. Des efforts importants sont faits en terme de concertation et de maîtrise des nuisances afin d'améliorer l'acceptation de telles infrastructures.

***La plus grande partie des investissements d'infrastructures du transport aérien est financée par les usagers au travers de redevances et taxes aéroportuaires***

Les investissements d'infrastructure du transport aérien sont répartis en deux catégories : ceux de la navigation et du contrôle aérien et ceux des aéroports. Par ailleurs, les infrastructures terrestres d'accès aux aéroports sont regroupées avec les investissements routiers et ferroviaires tout en faisant l'objet dans la mesure du possible d'une identification spécifique.

À la différence d'autres secteurs du transport, les investissements sur les aéroports français sont financés en majeure partie par l'autofinancement issu de l'exploitation des aéroports. Celui-ci provient en fait des redevances aéroportuaires acquittées par les usagers, principalement les compagnies aériennes. Ces redevances sont répertoriées en deux catégories : aéronautiques, en contrepartie de l'usage des installations terminales (piste ou aérogares), et commerciales, en contribution de l'occupation du domaine aéroportuaire ou de la fourniture de prestations diverses. Pour les plus petites plates-formes, le financement est souvent bouclé par des subventions en provenance des collectivités locales et parfois de Bruxelles. Globalement, le taux de subvention des aéroports de province et d'outre-mer se situe entre 30 et 35 % du montant des investissements.

De son côté, l'État participe au financement des investissements pour ce qui concerne la sûreté (100 % des matériels et une partie des travaux), les infrastructures (généralement une partie des acquisitions foncières et parfois des aménagements de piste) et la navigation aérienne. En outre, il finance tous les investissements nécessaires au contrôle aérien. Cette participation se fait par l'intermédiaire des contrats de plan pour ce qui concerne quelques opérations de génie civil et les acquisitions foncières, mais essentiellement par le Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) alimenté par les redevances aériennes acquittées par les compagnies survolant le territoire et/ou atterrissant sur les aéroports français, des taxes sur les passagers, une subvention de l'État et un recours à l'emprunt<sup>1</sup>.

Quelques dispositions nouvelles caractérisent l'engagement de l'État.

***Le nouveau cahier des charges des concessions responsabilise plus fortement les gestionnaires d'aéroports***

Le décret du 29 mai 1997 instaure un nouveau cahier des charges type des concessions aéroportuaires. Ce nouveau cahier des charges modifie profondément les implications financières de l'État, car contrairement à l'ancien cahier des charges qui datait de 1955 et garantissait au gestionnaire une reprise totale par l'État de l'actif et du passif en fin de contrat, il instaure une gestion aux risques et périls du concessionnaire, l'État ne reprenant en fin de contrat qu'un niveau d'endettement limité, équivalent à 3,4 ou 5 années d'autofinancement.

En toute logique, ce nouvel acte responsabilisera les gestionnaires qui pourront n'investir qu'à hauteur de leurs capacités financières, ce qui n'a pas été toujours le cas sur les plus petites plates-formes par le passé. Ce système ne devrait pas entraîner un ralentissement des investissements des aéroports, mais améliorer leur adéquation d'une part aux évolutions de trafic, les besoins d'augmentation de capacité étant couverts par des

---

(1) En 1998, le BAAC s'élève à 8 469 MF, dont 7 187 MF de redevances et taxes, 215 MF de subvention et 1 043 MF d'emprunt. Il finance 2 238 MF de dépenses en capital.

dégagements d'autofinancement supplémentaires, et d'autre part au souhait des collectivités locales de soutenir le développement du transport aérien au niveau local, en renforçant leur partenariat dans le cas de plates-formes ne pouvant dégager suffisamment d'autofinancement.

En outre, ce nouveau cahier des charges délègue au concessionnaire des missions incombant autrefois à l'État, notamment en matière de lutte contre les incendies d'aéronefs, de sûreté de vols, de lutte contre le péril aviaire, de mesure de protection d'environnement, de balisage et de surveillance de piste. Toutefois, s'ils sont chargés de l'exécution de ces tâches, les gestionnaires ne devraient pas en supporter de conséquences financières dans la mesure où le financement des missions attenantes à la sécurité, sûreté, péril aviaire et environnement, relèveront d'une taxe fiscale, créée dans le cadre de la loi de finances, assise sur le passager et sur le fret.

***Le financement des tâches de sécurité-sûreté ne sera plus couvert par les redevances aéroportuaires, mais par la « taxe d'aviation civile » assise sur les passagers et le fret***

Par un arrêt du 20 mai 1998, le Conseil d'État a remis en cause l'une des recettes du BAAC (la RSTCA : redevance pour services terminaux de la circulation aérienne), au motif que l'État imputait des dépenses attenantes à des missions d'intérêt général sur les redevances versées par les compagnies aériennes. Il a en effet considéré que certains services, en particulier les services de sécurité d'incendie et de sauvetage sur les aérodromes et les dépenses des installations de la gendarmerie, correspondant à des missions d'intérêt général devaient être financées par l'impôt.

La réforme du financement a été mise en place par la Loi de finances pour 1999. La clarification apportée uniformise les divers modes de financement qui existaient jusqu'alors sur les plates-formes. Cette réforme comporte deux taxes.

Une taxe est instaurée pour chaque aéroport de plus de 1000 unités de trafic (où 1 unité = 1 passager ou 100 kg de fret). Elle est assise sur le

passager et le fret et couvrira les dépenses des gestionnaires en matière d'entretien et de fonctionnement des mêmes missions. Ces dépenses étaient jadis principalement couvertes par les redevances acquittées par les compagnies aériennes au gestionnaire des aéroports, mais également par des subventions des collectivités locales, ou lorsque la mission était effectuée par un tiers (par exemple le service départemental incendie). Cette taxe est plafonnée et son produit peut ne pas couvrir l'intégralité des dépenses, auquel cas une péréquation sera faite à l'aide d'un fonds d'intervention spécifique.

La taxe sécurité-sûreté (TSS qui couvrait les dépenses de l'État en matière de sécurité et de sûreté) et la taxe alimentant le fonds de péréquation du transport aérien (FPTA qui subventionnait quelques lignes régionales déficitaires) ont été remplacées par la « taxe d'aviation civile » (TAC)<sup>1</sup> dont une part alimentera le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) qui assurera la péréquation au profit des petits aéroports des dépenses de fonctionnement en matière de sûreté et de fonctionnement et équipement en matière de sécurité, péril aviaire et environnement ainsi que l'aide aux dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.

***Sur la période de 1994-1999, le montant annuel des investissements s'élève à plus de 5 milliards, dont près de la moitié financée par Aéroports de Paris pour ses propres besoins***

On a vu précédemment que les investissements d'infrastructures ont correspondu sur la période 1994-1998 aux perspectives esquissées dans l'exercice stratégique de 1993. Sur la période 1994-1999, les dépenses de l'État se sont élevées à 7,7 milliards pour la navigation aérienne, 810 MF pour les subventions aux infrastructures et 1 milliard pour la sûreté. Elles se répartissent en :

---

(1) Cette taxe incorporerait la taxe de péréquation du transport aérien et s'élèverait à 23 francs par passager inter-communautaire et 39 francs pour les autres passagers internationaux. La taxe sécurité-sûreté s'élève respectivement à 20 et 35 francs et la taxe de péréquation à un franc par passager

- Les scénarios d'investissement présentés par les directions du METL -

Investissements financés par l'État 1994-1999 en MF	Sûreté	Subventions d'infrastructures	Navigation aérienne
Aéroports internationaux *	300	155	non
Aéroports d'outre-mer	150	185	significatif
Autres aéroports	550	370	
<b>TOTAL</b>	<b>1 000</b>	<b>810</b>	<b>7 700</b>
Moyenne annuelle	167	135	1 283

\* Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier, Nantes, Lille et Bâle-Mulhouse.

Source : DGAC/SBA.

En outre, la part État des investissements inscrits aux contrats de plan 1994-1999 se montent à 170 MF, dont 115 MF pour assurer la continuité territoriale dans les DOM-TOM.

De leurs côtés, les gestionnaires d'aéroports ont investi 23 610 MF, dont 14 043 MF par Aéroports de Paris qui autofinance intégralement ses dépenses d'investissement.

Investissements des gestionnaires en MF	1994-1999 *	moyenne annuelle
ADP	14 043	2 340
Aéroports internationaux	5 647	941
Aéroports interrégionaux	1 580	263
Principaux aéroports d'outre-mer	2 340	390
<b>TOTAL</b>	<b>23 610</b>	<b>3 935</b>

\* 1998 et 1999 sur la base des prévisions en cours.

Source : DGAC/SBA.

Les montants indiqués comprennent les subventions d'équipement en provenance de l'État ou des autres collectivités publiques.

Les investissements d'Aéroports de Paris représentent ainsi 60 % de l'ensemble ce qui est cohérent avec la part de trafic passagers de ses plates-formes (55 % de la fréquentation des aéroports français).

***Pendant la période du XII<sup>e</sup> Plan, la politique d'investissement de l'État se traduira par un accroissement des dépenses de sûreté et un maintien de celles de navigation aérienne ainsi que des subventions aux aéroports***

Sur la période 2000-2006, la participation de l'État aux investissements de la navigation aérienne devrait se stabiliser à 1,2 milliard annuel, soit 8,4 milliards pour les 7 ans, financé intégralement par le BAAC. En matière d'infrastructures aéroportuaires, la taxe d'aviation civile devrait couvrir l'intervention de l'État pour ce qui concerne le financement de tous les matériels liés à la sécurité et la sûreté sur les plates-formes. L'ensemble de ces investissements devrait s'élever à 1,5 milliard en incluant la montée en charge du programme de contrôle des bagages de soute et le remplacement en fin de période 2000-2006 des premiers matériels mis en service.

Un des enjeux majeurs du transport aérien pour les années à venir est un objectif maximal de sûreté qui passe par l'équipement des aéroports de matériels sophistiqués. Cette taxe d'aviation civile permet également à l'État de poursuivre l'action du FPTA par des subventions aux compagnies aériennes pour l'exploitation de lignes domestiques déficitaires dans le cadre d'un aménagement du territoire plus harmonieux, assurant l'accessibilité aux grands aéroports.

En matière de dépenses d'infrastructures, seules éligibles aux contrats de plan État-régions, la contribution de l'Aviation Civile restera marginale comparativement aux autres modes de transports : elle est prévue à hauteur de 58 MF, soit moins de 1 % des montants investis sur les aéroports français. Ce chiffre est à l'image de la faiblesse de la contribution du budget général à l'aviation civile. Elle devrait concerner essentiellement les acquisitions foncières accompagnant le développement à long terme de sites aéroportuaires, des études relatives à des projets de création ou de mise en cohérence de plates-formes, et plus ponctuellement des travaux inéluctables relevant strictement de la sécurité sur les aires de mouvement.

Les autres dépenses d'infrastructures de l'État devraient se situer autour de 900 MF sur la période, dont la moitié pour subventionner les investissements des gestionnaires d'aéroports.

***Malgré la progression des trafics, les investissements des aéroports resteront au même niveau que pendant la période précédente***

La demande de déplacements aériens n'est pas encore arrivée à son niveau de maturité et va continuer à croître à un rythme soutenu. Les projections du scénario médian montrent que la croissance annuelle à l'horizon 2015 serait de 3,5 % selon le SES et 4,3 % selon le modèle MATISSE avec une forte sensibilité à la croissance économique (volatilité des trafics aériens) <sup>1</sup>.

Le dimensionnement des infrastructures dépend du trafic total (national et international) des aéroports et les prévisions d'investissements sur la période 2000-2006 se présentent de la façon suivante :

<b>Investissements des aéroports (en MF)</b>	<b>2000-2006</b>	<b>moyenne annuelle</b>
Aéroports de Paris	15 000	2 140
Aéroports internationaux	7 500	1 070
Aéroports interrégionaux	1 900	270
Principaux aéroports d'outre-mer	1 800	260
<b>TOTAL</b>	<b>26 200</b>	<b>3 740</b>

Source : DGAC/SBA.

Le tableau montre que le rythme des investissements resterait à peu près identique à celui de la période précédente. Ce constat, apparemment paradoxal au regard de l'évolution prévisible des trafics et des contraintes

---

(1) De son côté, la DGAC considère que ces évaluations de trafic correspondent à un scénario haut et estime à 2,5 à 3 % l'an une projection à long terme du marché intérieur aérien. Cependant, ce trafic ne correspond qu'à 40 % du total des passagers de l'ensemble des aéroports de la métropole et il est probable que ce sont les trafics des liaisons intracommunautaires et internationales qui vont connaître les plus forts développements. C'est pourquoi la DGAC retient une prévision de croissance à long terme du trafic total de l'ordre de 3,5 % annuel.



environnementales accrues, traduit le fait qu'il n'est pas prévu à ce stade la création de nouvelles plates-formes importantes.

En région parisienne, les mises en service en 1998 et 1999 des deux péninsules de l'aérogare 2 F de Roissy-Charles de Gaulle et du second doublet de piste à l'horizon 2001 devraient permettre de faire face à l'augmentation de trafic à très court terme. Au-delà, la nouvelle aérogare 2 E sera réalisée progressivement. Cette extension de la capacité aéroportuaire devrait être suffisante à moyen terme pour assurer à ADP son rang de deuxième système aéroportuaire européen derrière Londres. Au regard de son environnement, Orly a peu de perspectives de développement et le flux annuel de l'ordre de 2 milliards d'investissement devrait pour la plus grande part concerner Roissy-Charles de Gaulle.

Parallèlement au développement d'ADP, la croissance continue du trafic aérien domestique et intra-communautaire laisse entrevoir des besoins de capacités croissants sur les principaux aéroports de province, qui devront satisfaire au développement des compagnies autour de plate-forme de correspondance (hub) pour assurer les liaisons interrégionales en plein essor. Pour les aéroports de moindre taille, pour lesquels la principale activité demeure la liaison avec la capitale, nombreux sont ceux qui ont récemment mis en service de nouvelles surface et offrent des réserves de capacité.

Pour conclure sur les aéroports de province, le flux annuel d'investissements devrait légèrement progresser principalement sur les plus importants d'entre eux, notamment ceux ouverts au trafic intra-communautaires, devant toujours plus investir, alors que les plus petits devraient avoir des réserves de capacité et de développement pour ne réaliser que des investissements courants.

En ce qui concerne les DOM-TOM, les aéroports des Antilles et de Guyane ont connu des années d'investissements records, en ayant mis en service des nouvelles installations terminales entre 1995 et 1998, ce qui devrait leur permettre de répondre aux besoins à moyen terme. En revanche, Saint-Denis de la Réunion poursuit ses travaux d'extensions qui devraient s'achever vers 2002 et les aéroports TOM devront également satisfaire les besoins de capacité dus à la hausse de fréquentation, mais

aussi de qualité de service comparables aux autres plates-formes. Globalement les investissements outre-mer 2000-2006 ne devraient pas dépasser ceux de la période précédente.

Face à la progression du trafic aérien et à la prise en compte croissante de l'impact sur l'environnement (pollution et bruit), quelques plates-formes sont amenées à terme à connaître des phénomènes de saturation.

Le développement sur un site limité entraînera l'obligation de trouver un autre site pour assurer le développement du trafic aérien sur la zone. Toutefois à l'horizon 2006, il ne semble pas que de nouvelles plates-formes soient construites en France : que ce soit la délocalisation d'un aéroport de province ou un éventuel troisième aéroport du Bassin Parisien. Cependant, le débat d'opportunité sur ce dernier, en vue notamment des réservations foncières, ne pourra être reporté encore très longtemps, même avec la perspective d'une meilleure utilisation des aéroports de province.

### *Ventilation des investissements selon les objectifs du schéma de service des transports*

Il est difficile de distinguer sur les aéroports les investissements à vocation domestique ou internationale : le côté piste et le côté ville ne peuvent pas être scindés. Si les aéroports ont par le passé pu être spécifiques selon la destination des usagers, le développement du transport aérien en logique de hub (plate-forme de correspondance) incite les gestionnaires d'aéroports à ne plus exploiter exclusivement tout ou partie d'aérogare en fonction de la nature du trafic.

Les investissements sont donc affectés au prorata du trafic, domestique ou international, pour déterminer s'ils sont à vocation nationale (y compris européenne) ou internationale. Il est par ailleurs impossible de dissocier les investissements de navigation aérienne et de sûreté qui concourent au développement du transport aérien en général.

L'affectation aux catégories répertoriées appelle les commentaires suivants, spécifiques au transport aérien et à l'évolution des plates-formes aéroportuaires.

- **organiser dans une approche multimodale les flux de transit et d'échanges**

Si l'intermodalité avion-TGV existe sur deux aéroports, il semble qu'à court terme il n'y ait pas de projet de ce type sur d'autres sites. En outre, l'intermodalité tendrait à favoriser l'aménagement des infrastructures de transports terrestres au profit du transport aérien et non le contraire. Enfin, le financement des infrastructures aéroportuaires reposant principalement sur l'utilisateur au travers des redevances, il est juridiquement impossible que les usagers du transport aérien contribuent au développement des autres infrastructures de transport.

- **conforter les relations entre les grandes aires métropolitaines françaises**

À chaque grande métropole, son aéroport. Le développement du transport aérien domestique conduit à une progression des liaisons interrégionales. Ne sont pris en compte ici que les investissements rapportés au prorata du trafic domestique, d'ADP et des aéroports dits internationaux qui desservent les principales métropoles françaises.

- **renforcer la position dans l'espace européen des grands aéroports**

Les investissements sont rapportés ici au prorata du trafic international des aéroports ci-dessus mentionnés. ADP, en tant que première plate-forme française, doit assurer son développement par rapport à la concurrence des grands aéroports européens sur le réseau mondial. Les aéroports des grandes métropoles françaises doivent accompagner le développement des échanges directs avec les principales villes européennes.

- **améliorer les services de voyageurs intervilles et inter-régions**

Sont répertoriés ici, d'une part, les investissements des aéroports d'outre-mer et d'autre part, les investissements des autres aéroports dont l'activité principale reste la liaison avec la capitale. Le développement de ces derniers doit se penser en terme d'aménagement du territoire, pour les déplacements domestiques, et d'accessibilité aux grands aéroports pour les déplacements internationaux.

Les autres items sont sans objet.

**Tableau 21 - Perspectives 2000-2006 par objectifs**

en milliards de F	Relations entre aires métropolitaines	renforcer position / espace européen	améliorer service intervilles / régions
ADP	4,6	10,4	
Aéroports internationaux	4,5	3,0	
Aéroports interrégionaux			1,9
Aéroports d'outre-mer			1,8
<b>TOTAL</b>	<b>9,1</b>	<b>13,4</b>	<b>3,7</b>
Rappel	<b>Dépenses d'investissements de l'État</b>		
Navigation aérienne		8,4	
Sûreté		1,5	
Infrastructures		0,9	

Source : DGAC/SBA

