



Dossier de presse

Présentation de l'avancement des projets proposés au CIADT du 18 décembre 2003 et projection de la demande de transports à l'horizon 2025

1. L'avancement des projets proposés au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003

- 1.1 Les décisions du CIADT : l'aboutissement d'un processus engagé 18 mois auparavant.
- 1.2 L'avancement et le développement des infrastructures programmées
 - 1.2.1 – aménagement du territoire
 - 1.2.2 – domaine fluvial
 - 1.2.3 – domaine portuaire et maritime
 - 1.2.4 – domaine ferroviaire
 - 1.2.5 – domaine routier
- 1.3 Le financement de ces infrastructures grâce à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports
- 1.4 La contribution financière de l'Europe

2. La projection de la demande de transports à l'horizon 2025

- 2.1 Une étude sur la demande de transport en 2025 : pourquoi et comment ?
- 2.2 Une croissance moins forte des transports dans les vingt prochaines années
- 2.3 Vers un changement significatif dans la croissance des différents modes
 - 2.3.1 – mobilité quotidienne et voiture
 - 2.3.2 – voyageurs interurbains ; route aérien et ferroviaire
 - 2.3.3 – marchandises terrestres ; fret ferroviaire
 - 2.3.4 – transports maritimes de marchandises
 - 2.3.5 – transport aérien
- 2.4 Des effets sur l'environnement compatibles avec les objectifs du Plan Climat
- 2.5 Des résultats sensibles aux choix des politiques publiques et au niveau de la croissance économique
- 2.6 Une politique des transports plus efficace, pilotée au niveau national et régional

Annexes

- Cartes des infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme et avancement des projets à début 2005
- Tableau récapitulatif de l'état d'avancement des projets transports à début décembre
- Tableau récapitulatif de l'état d'avancement des projets de développement économique à début décembre

1 - L'avancement des projets proposés au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003

1.1 Les décisions du CIADT : l'aboutissement d'un processus engagé 18 mois auparavant.

Les décisions prises par le Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 sont l'aboutissement d'un processus engagé il y a environ 18 mois.

Le Gouvernement a chargé le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances d'un audit économique et financier des grands projets d'infrastructures. Celui-ci devait établir l'état précis des projets, leur faisabilité technique, le calendrier prévisible et leur coût pour l'État.

Cet audit a notamment mis en lumière une impasse cumulée (pour l'ensemble des projets dans tous les modes) comprise entre 11 et 15 milliards d'euros par rapport aux ressources existantes mises en place par l'Etat et a souligné la nécessité de rechercher de nouvelles ressources de financement pour l'aménagement et la construction des infrastructures de transports.

C'est pourquoi le Gouvernement a redéfini une nouvelle planification des infrastructures de transport. Cette démarche s'est articulée en trois phases : des analyses approfondies, un débat parlementaire, des décisions concrètes pour une programmation dans le cadre d'une planification à long terme.

En outre, les schémas de services collectifs de transport s'appuyaient sur des perspectives économiques et financières à moyen et long termes qui devaient être actualisées.

Le rapport prospectif de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) a proposé d'inscrire la politique française des transports dans une perspective résolument européenne et de développement durable en répondant à quatre enjeux stratégiques majeurs :

- le renforcement de l'ouverture internationale
- la qualité de l'accessibilité des métropoles à vocation internationale
- l'amélioration de la desserte des régions enclavées ou périphériques.
- la création de richesses par l'activité logistique

En outre, ce rapport a souligné la nécessité de dégager les ressources financières nécessaires à la réalisation de cette politique. Il a constaté notamment que la France apparaît comme un pays qui est bien équipé en infrastructures de transport, et qui a rattrapé les retards qu'il connaissait quelques décennies plus tôt, mais que ces bons résultats ne doivent pas conduire à un relâchement de l'effort, d'autant que la croissance des trafics devrait se poursuivre, en particulier avec l'ouverture de l'Europe vers l'Est.

En parallèle, en février 2003, le rapport des sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud, *"Fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail"*, souligne le déclin du fret ferroviaire français (46 % de parts de marché en 1974, 20 % en 2002) et constate qu'il n'est plus de mise aujourd'hui d'évoquer le doublement du trafic en 2010, mis en avant par les schémas de services collectifs de transport.

Il propose un certain nombre de mesures aussi bien techniques qu'organisationnelles pour relancer le fret ferroviaire, dont s'inspire notamment le plan de redressement fret que vient de définir la SNCF..

Le rapport du sénateur Henri de Richemont paru en avril 2003 et intitulé : « *Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France* » insiste dans un contexte de croissance de la demande de transport, sur la nécessité du

recours au cabotage maritime et formule lui aussi un ensemble de propositions. Considérant que le cabotage relève de l'aménagement du territoire, il propose de créer des lignes d'intérêt général à partir des façades atlantique et méditerranéenne offrant une desserte maritime à fréquence soutenue assurée par des navires rouliers.

A partir de ces différents éléments, s'est tenu le débat parlementaire en mai et juin 2003.

Le Gouvernement en a tiré quatre enseignements principaux.

- La France a besoin d'une politique ambitieuse dans le domaine des infrastructures de transport, afin de pouvoir favoriser le développement de notre économie et de tenir sa place non seulement dans l'Europe actuelle, mais aussi dans l'Europe de demain.
- Le deuxième enseignement est que la politique nationale de transports, nécessairement multimodale, se doit d'envisager le développement des différents modes de transport de manière complémentaire en prenant en compte les notions de qualité de service à l'utilisateur, de développement durable et d'aménagement du territoire.
- En troisième lieu, il est nécessaire que les délais de réalisation des projets soient raccourcis, notamment par une simplification des procédures administratives. A cet égard, le Gouvernement a annoncé lors du débat qu'il supprimait l'instruction mixte à l'échelon central.
- Afin que soient dégagés des moyens supplémentaires pour la réalisation de nos infrastructures, la solution optimale proposée résidait dans l'affectation de façon pérenne des ressources dégagées au secteur des transports.

1.2 L'avancement et le développement des infrastructures programmées

L'objectif est de doter la France d'un réseau de transport performant qui réponde à la demande croissante de transports et à la place de la France en Europe

La satisfaction des besoins de transport est un enjeu majeur pour l'économie du pays et pour son positionnement dans une Europe élargie :

- La France est une plaque tournante des échanges entre l'Italie, l'Espagne et le Portugal d'une part, la Grande-Bretagne, le Benelux, l'Allemagne d'autre part. Si cette situation génère certes des inconvénients, elle peut cependant être valorisée en assurant la fluidité des trafics d'échanges et de transit qui constituent une source de revenus avec le développement de l'accueil et des services, notamment dans le domaine de la logistique et du tourisme.
- L'accessibilité des métropoles et grandes agglomérations aux principaux pôles européens et mondiaux doit être renforcée, tout en maintenant le positionnement de Paris comme pôle d'échanges de niveau mondial
- La facilité des échanges à l'échelle des bassins de vie et des bassins d'emploi doit être préservée et améliorée en terme de sécurité, d'environnement et de qualité de l'offre de déplacements individuels et collectifs. C'est un facteur essentiel de la qualité de la vie et de l'attractivité des territoires.

L'idée d'un laisser-faire avec comme conséquence la prédominance excessive de la route n'est plus supportable par la société. **Le rééquilibrage des différents modes de transports** constitue une des clés du développement soutenable des

transports, en favorisant leur développement dans les domaines où ils sont les plus pertinents.

Ainsi, la planification des infrastructures de transport vise dans le domaine routier à achever le réseau des grandes artères autoroutières traversant le territoire d'Est en Ouest, à assurer la fluidité des grands axes de transit Nord-Sud et à améliorer la circulation de transit au droit des agglomérations constituant d'importants nœuds routiers, mais surtout à assurer le rééquilibrage des différents modes de transport en développant les autres modes dans les offres pour lesquelles ils sont le plus pertinents :

- le développement de la grande vitesse ferroviaire pour la desserte des principales métropoles et leur liaison avec les grands pôles européens **pour les voyageurs**,
- le développement d'un fret ferroviaire de qualité sur les grands corridors massifiés et en desserte des principaux ports à vocation internationale, ainsi que le développement du transport fluvial et des autoroutes maritimes **pour les marchandises**.

La nécessité d'un aménagement des territoires innervés par des liaisons performantes et accessibles

La diversité des situations économiques, démographiques et naturelles de ses régions est une richesse considérable pour la France.

Dans un espace encore lâche par rapport aux densités de nombre des pays voisins, la tendance à la concentration des corridors et sillons les plus dynamiques au plan économique doit être contrebalancée par une accessibilité répartie des autres régions à un réseau maillé et performant de transports.

Le progrès économique des territoires français à l'écart des zones européennes les plus dynamiques, nécessite des liaisons et des dessertes performantes, que doivent accompagner des politiques locales d'attractivité, de développement, ainsi que d'organisation des réseaux locaux de transport.

L'avancement de l'aménagement et le développement des infrastructures programmées a fait l'objet d'un suivi et d'une attention particulière. Le bilan des progrès accomplis durant l'année 2004 est sans précédent.

1.2.1 – aménagement du territoire

Les projets de développement économique sont détaillés dans le tableau en annexe.

1.2.2 – domaine fluvial

Dans le domaine fluvial, ces éléments sont intégrés dans le contrat d'objectif et de moyens entre VNF et l'Etat signé le 16 novembre 2004.

Enfin, de nouveaux projets sont en cours d'avancement et font l'objet d'études :

- **l'aménagement de l'écluse fluviale du Havre** pour compléter la desserte de Port 2000. Il s'agit là d'offrir à l'aménagement de Port 2000, le complément nécessaire pour la desserte fluviale de son arrière pays. Les études lancées en 2004 seront achevées fin 2005.
- **le projet de canal Seine-Nord Europe**, pour amplifier l'essor de 22 % du transport fluvial sur les cinq dernières années, est le grand projet de liaison inter-bassins à grand gabarit envisageable à l'horizon 2020. Voies Navigables de France, maître d'ouvrage, a lancé les études d'avant-projet ; la seconde réunion du comité de pilotage des études aura lieu le 7 décembre 2004. Le

financement européen est acquis. Le trafic fluvial a augmenté de 6% au premier trimestre 2004.

1.2.3 – domaine portuaire et maritime

Dans le domaine portuaire et maritime, les enjeux d'importance nationale résident :

- le positionnement stratégique de la France dans le transport international avec le développement de plates-formes portuaires et logistiques compétitives pour accueillir le trafic maritime transocéanique, composante essentielle du commerce extérieur français (achèvement de Port 2000 au Havre et lancement de Fos XXL à Marseille) ;
- le développement de deux autoroutes de la mer transférant massivement des poids lourds de la route vers la mer pour contourner les goulets d'étranglement Pyrénéens et Alpains. Les études de faisabilité se poursuivent ainsi que la coopération avec l'Espagne, l'Italie, les autres pays méditerranéens et la Commission européenne, ceci afin de permettre le lancement des procédures de consultation dès 2005 ;

Par ailleurs, la remise à niveau du port de Dégrad-des-Cannes en Guyane améliorera les conditions d'accès maritime à ce département d'outre-mer.

1.2.4 – domaine ferroviaire

Les réalisations sont les suivantes pour la constitution d'un réseau de transport européen ferroviaire voyageurs et marchandises :

- **LGV-Est** : Le premier rail a été posé le 19 octobre 2004. Le plan de financement de la gare de Vandières précédant le lancement de l'enquête publique est en cours d'élaboration. La mission sur le financement de la deuxième phase a été lancée. Le sommet franco-allemand du 13 mai 2004 a confirmé l'échéance de 2007 pour l'interconnexion TGV/ICE, la LGV avec la Sarre et les décisions concernant la réalisation de la liaison à Kehl.
- **LGV Rhin-Rhône** : Les études d'avant-projet détaillées réalisées feront prochainement l'objet d'une approbation par le Ministre chargé des transports. La mission de finalisation du plan de financement achèvera ses travaux en 2005.
- **Liaison nouvelle Lyon-Turin** : L'avant-projet sommaire du tunnel de base a été approuvé le 23 décembre 2003. Le mémorandum franco-italien sur le partage du financement par les deux États a été signé le 5 mai 2004 par Gilles de Robien et Pietro Lunardi. La procédure Grand chantier a été lancée. [Le Comité de sûreté a été mis en place.]
- **Liaison mixte à grande vitesse Perpignan-Figueras** : Le contrat de concession entre la France, l'Espagne et le groupement d'entreprises TP Ferro a été signé le 17 février 2004.
- **Contournement mixte ferroviaire Nîmes-Montpellier** : La Commission d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a donné un avis favorable le 22 mars 2004 et la déclaration d'Utilité Publique est prévue pour le début 2005.
- **LGV Tours-Bordeaux** : L'enquête publique de la première phase est en cours de préparation, pour que celle-ci soit lancée début 2005. Un « comité de projet » sur le financement du projet, associant l'État, les principales collectivités concernées, RFF et la SNCF a été mis en place.

- **LGV Bretagne - Pays de Loire** : Les études d'avant-projet sommaire sont en cours de finalisation et la mission de financement a été lancée.
- **LGV Bordeaux – Toulouse** : Les études préparatoires au débat public 2005 sont en cours de finalisation, pour un lancement du débat début 2005.
- **LGV Provence - Alpes - Côte d'Azur vers Toulon et Nice** : La Commission Nationale du Débat Public a décidé le 5 mai 2004 d'organiser un débat public en 2005.
- **Liaison Rouen – Nord Val de Seine** : La deuxième tranche a été lancée en avril 2004.
- **Liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** : Des études complémentaires sont en cours sur l'amélioration de l'infrastructure, une expérimentation TEOZ a été réalisée en février 2004 et les premières rames TEOZ en service circulent depuis novembre. La modernisation de la ligne a été présentée aux régions concernées, avec notamment les premiers investissements réalisés à 100% par l'État.
- **Contournement fret de Lyon** : La concertation est en cours sous l'égide du préfet de région.
- **Interconnexion Sud de l'Île-de-France** : La définition du programme est en cours, sur la base d'études conduites par RFF.
- **LGV Paris-Amiens-Calais et Poitiers-Limoges** : les études préfonctionnelles devant mener au débat public pour ces deux liaisons ont été lancées officiellement en octobre et novembre 2004, et les structures de pilotage mises en place pour aboutir à un débat public fin 2006.

1.2.5 – domaine routier

Dans le domaine routier, les avancées sont notables depuis le CIADT du 18 décembre 2003 :

- Les débats publics relatifs à la réalisation du **contournement autoroutier de Bordeaux et au projet de liaison autoroutière Amiens Lille Belgique** ont permis de conclure à l'opportunité de ces deux projets, et à la nécessité de lancer la réalisation des avant-projets sommaires afin de lancer la concertation nécessaire pour arrêter le fuseau des 1000 mètres ;
- La consultation, préalable à un débat public, des principaux élus des trois régions concernées sur la **problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien** est en cours : le document est en ligne sur les sites des directions régionales de l'équipement concernées ; elle devrait se terminer fin février 2005 ; cette phase préalable permettra de bien appréhender les conditions de réussite d'un débat public.
- La décision ministérielle relative au lancement de l'avant-projet sommaire du deuxième tube du tunnel sous Toulon a été approuvée récemment. L'objectif de lancement des travaux du génie civil est fixé à la fin 2005 ;
- L'appel d'offres en vue de la réalisation de **l'autoroute A41** (St-Julien-en-Genevois – Villy-le-Pelloux) a été lancé : les offres des groupements retenus doivent être remises pour le 15 décembre. L'objectif est de signer le contrat de concession avant fin 2005.
- L'analyse des offres, relatives à la réalisation de **l'autoroute A19** (Artenay – Courtenay) est achevée : les négociations relatives au contrat de concession sont en voie d'achèvement avec le groupement AR COURT (Vinci).
- Le fuseau des 1000 mètres du prolongement de **l'A34** vers Rocroi et la frontière belge est en cours de finalisation et donnera lieu à une instruction mixte d'ici la fin de l'année 2004. L'objectif de lancement de l'enquête publique est fixé à début 2005 ;

- La réalisation de l'enquête publique relative à l'**autoroute A831** entre Fontenay-le-Comte – Rochefort) devrait conduire à la signature de la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2005 ;
- La bande d'étude (« bande des 300 mètres ») de l'**autoroute A45** entre Lyon et St-Etienne a été approuvée par décision ministérielle du 20 janvier 2004. Les études d'APS deuxième phase se poursuivent dans la bande des 300 m.
- ;
- Concernant l'**autoroute Grenoble-Sisteron (A51)**, la préparation du dossier de débat est en cours. Le débat devrait se tenir entre avril et juin 2005.
- La concertation du public sur le fuseau du kilomètre pour l'**aménagement du sillon mosellan** devrait s'effectuer au premier semestre 2005.
- Les offres relatives à la première phase de la concession de l'**autoroute A65** Langon-Pau seront remises par les quatre groupements candidats le 10 janvier 2005.

1.3 Le financement de ces infrastructures grâce à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transports concourt aux côtés des autres cofinanceurs et dans un objectif de développement durable, au financement de grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer, ces investissements étant hors contrats de plan. Sa contribution viendra en substitution de la part de l'État.

Le décret portant statut de cette agence est paru le 1^{er} décembre 2004. Avec la nomination des administrateurs et de son président dans les prochains jours cet établissement sera pleinement opérationnel dès le début de l'année 2005, sous le nom d'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France).

Il s'agit d'un établissement public administratif national (EPAN) placé sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire et de la Mer, doté de recettes pérennes qui lui seront rétrocédées (dividendes de l'État actionnaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes et redevances domaniales versées par ces sociétés). Moyennant des dotations budgétaires additionnelles et la mobilisation d'emprunts à long terme, l'AFITF devrait porter d'ici à 2012 un financement de 7.5 milliards d'euros, sur un total de travaux de l'ordre de 20 milliards. Son budget 2005 devrait d'établir à 635 millions d'euros.

1.4 La contribution financière de l'Europe

La révision des orientations pour le développement des réseaux trans-européens de Transports adoptée en avril 2004 a pris en compte les propositions françaises en matière de projets prioritaires qui figuraient parmi les projets retenus au CIADT de décembre 2003, à savoir :

- Le TGV Est et son prolongement vers l'Allemagne dont l'interconnexion avec l'ICE allemand
- Le TGV Rhin-Rhône
- La LGV Lyon-Turin et son prolongement au travers de l'Italie vers la Slovénie et la Hongrie
- Le TGV Sud avec ses deux branches atlantique (de Tours à la frontière espagnole) et Méditerranée à partir de Nîmes incluant la section transfrontalière entre Perpignan et Figueras.

- La liaison fluviale Seine –Escaut dont le canal Seine Nord
- La perspective d'une future traversée ferroviaire des Pyrénées à grande capacité

Ainsi, le Programme Pluriannuel Indicatif (PPI) 2001-2006 a pu intégrer lors de sa révision en 2004 le TGV Rhin-Rhône en plus des projets déjà inscrits comme le TGV Est, le TGV Sud avec ses deux branches et la LGV Lyon-Turin.

Par ailleurs, le canal Seine-Nord, tronçon français de la liaison fluviale Seine Escaut et le TGV Sud Europe Atlantique pour sa section Tours -Bordeaux qui, ne figuraient pas au PPI ont reçu un soutien communautaire en 2004 sur le complément de programme annuel et devraient continuer à recevoir le soutien communautaire au cours des prochaines années sur ce même programme.

Ainsi les 5 projets prioritaires français en cours d'études ou de travaux ont reçu en 2004 le soutien communautaire au titre des réseaux trans-européens de Transports et devraient continuer à recevoir ce soutien au cours des prochaines années.

2 - La projection de la demande de transports à l'horizon 2025

2.1. Une étude sur la demande de transport en 2025 : pourquoi et comment ?

La demande de transport évolue régulièrement en fonction de l'environnement économique, des changements de comportement des usagers et de celle des systèmes de production et de distribution. Il est donc nécessaire de procéder régulièrement à une mise à jour des scénarios de demande de transport, en se fondant notamment sur des hypothèses actualisées de croissance économique et démographique, de niveau d'infrastructures, et prenant en compte les évolutions de trafic observées les années précédentes.

Les directions du ministère chargées des transports ont donc actualisé les différentes hypothèses et méthodes antérieures afin d'établir, sur la base des comptes des transports 2002, un ensemble de projections de la demande de transport à l'horizon 2025. Une concertation avec les autres ministères concernés (Économie et finances, Écologie et développement durable, DATAR, Commissariat général du Plan) a ensuite permis d'harmoniser les hypothèses et de valider les résultats des projections.

Ceux-ci n'ont pas l'ambition d'apporter des réponses définitives à toutes les interrogations soulevées. Ils ne prennent notamment pas en compte certaines ruptures susceptibles d'intervenir sur le plus long terme (par exemple des ruptures technologiques qu'apporteraient des systèmes innovants). Ils ne constituent pas non plus des objectifs à atteindre mais ils apportent des éclairages sur des évolutions probables : ils fournissent un repérage utile des principales tendances prévisibles et serviront de référence pour apprécier les écarts qui pourraient se dessiner au fil des ans entre les évolutions observées et celles qui étaient attendues. Ils constituent ainsi une aide précieuse à la décision.

2.2. Une croissance moins forte des transports dans les vingt prochaines années

Les flux de transports ont connu dans le passé une croissance forte, tendanciellement supérieure à celle de l'activité économique, notamment avec l'ouverture des frontières et l'élargissement du marché européen. Cependant, les évolutions démographiques et l'arrivée à maturité de certains marchés, notamment l'usage de l'automobile, conduiront, dans les vingt prochaines années à une nette réduction des rythmes annuels de croissance sur l'ensemble **des secteurs du transport**.

- **Les transports intérieurs de marchandises** connaîtraient une progression de l'ordre de 1,5 % par an ; la croissance du transport maritime par les ports français serait de 1,3 % par an, avec un développement particulièrement important du trafic conteneurisé (3,7% et plus).
- **Pour les voyages par avion**, après la baisse enregistrée entre 2001 et 2003, la reprise du trafic de passagers (intérieur et international) devrait se traduire par une croissance du trafic des aéroports comprise entre 2,2 % et 3,1 % par an.
- **Pour les voyages intérieurs interurbains**, la croissance annuelle des trafics tous modes confondus serait de 1,8 % par an au lieu de 3,1 % au cours des

vingt dernières années, cette baisse (en termes relatifs) correspondant à l'arrivée à maturité des marchés automobile et aérien.

- **Pour les déplacements urbains et périurbains**, la croissance serait plus faible sous l'effet de la démographie urbaine et de la stabilité du nombre moyen de déplacements par personne et des budgets temps. Le volume des déplacements (en voyageurs-kilomètres) serait quasiment stable pour les résidents des villes-centres ; il augmenterait de 50 % à 90 % pour ceux de la banlieue et de la périphérie (entre 1994 et 2025).

Ces tendances permettent de cadrer les enjeux pour les différents **modes de transport** :

- **Le trafic routier** sur les grands itinéraires nationaux (voyageurs et marchandises) devrait augmenter d'environ 50 % (fourchette de 40 % et 60 % selon la croissance du PIB), ce qui constituerait une nette rupture avec les croissances beaucoup plus fortes observées aux cours des vingt dernières années.
- **Le trafic de fret ferroviaire** devrait se développer sur les axes massifiés, à condition d'apporter la qualité de service et la capacité nécessaires. Ce développement aurait toutefois un impact limité sur la croissance globale du transport routier de marchandises (inférieur aux conséquences des aléas de la croissance économique).
- **Le trafic ferroviaire de voyageurs** se développerait à un rythme comparable à celui du trafic routier, sa croissance restant en grande partie liée à la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse.
- **Le trafic fluvial** connaîtrait une croissance positive liée notamment au projet Seine-Nord Europe.
- **Le transport aérien intérieur** aurait une croissance très ralentie par rapport aux périodes passées ; ce ralentissement, lié à la maturité de la demande et au développement des TGV qui dépasserait 2.6 % par an sur la période, pourrait être sensiblement atténué par une présence plus significative des compagnies à bas coûts sur le marché intérieur.

Les transports urbains et périurbains desservant et reliant les zones denses disposent d'un important potentiel de croissance lié aux améliorations de la qualité de l'offre (fréquences, confort) et aux difficultés de circulation automobile prévisibles dans ces zones.

Enfin **les risques de congestion** des grandes infrastructures seraient localisés sur un nombre limité d'axes de transport et de plates-formes d'échanges : les axes nord-sud (routiers et ferroviaires), certains pôles d'échanges (ports et aéroports de niveau international), ainsi que dans les grandes agglomérations qui constituent des nœuds de transport. Compte tenu des infrastructures nouvelles prévues par le CIADT du 18 décembre 2003, et des marges de progrès à attendre d'une meilleure utilisation des réseaux existants (aménagement localisés de capacité, gestion des sillons, étalement de la demande...), les difficultés les plus importantes à l'horizon 2025 devraient se situer sur les aéroports de Paris, sur la vallée du Rhône et l'axe languedocien.

2.3. Vers un changement significatif dans la croissance des différents modes

2.3.1. - Mobilité quotidienne : la voiture a le vent en poupe et les kilomètres parcourus continuent à augmenter... mais moins que par le passé

La mobilité quotidienne (et notamment les déplacements urbains et périurbains) est étroitement liée à la transformation de la ville et au phénomène d'étalement urbain qui conduit à un recours accru à l'automobile.

L'évolution de ces déplacements a été caractérisée au cours des dernières années par une forte progression des déplacements en voiture, un allongement des distances et un poids croissant des habitants des périphéries.

Ces différents facteurs vont perdurer au cours des vingt prochaines années, mais avec des effets atténués compte tenu du ralentissement démographique, de la stabilisation des vitesses de déplacements dans les grandes aires urbaines, et des politiques publiques de maîtrise du développement périurbain et du développement des transports collectifs sous la responsabilité des collectivités locales.

2.3.2. – Voyageurs interurbains : croissance en baisse pour la route et l'aérien, en hausse pour le ferroviaire

Les trafics de voyageurs intérieurs interurbains ont connu par le passé une croissance soutenue.

Ces fortes croissances vont se réduire (en termes relatifs) avec l'arrivée à maturité des marchés automobile et aérien.

La croissance du transport automobile serait nettement inférieure à la période passée, conséquence de la faible augmentation du parc automobile (le niveau d'équipement des ménages arrive à maturité) et du vieillissement de la population.

La demande de transport aérien intérieur¹ atteint déjà une certaine maturité, avec une forte concurrence des TGV sur les lignes radiales ; la croissance du trafic aérien intérieur serait faible dans les prochaines années et en tous cas inférieure à celle des TGV.

Les perspectives de croissance du transport ferroviaire de voyageurs sont importantes (au moins égales à la progression du trafic routier), compte tenu de la réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse prévues par le CIADT du 18 décembre 2003; mais elles resteront très sensibles à la qualité des services offerts (fréquences, grande vitesse, services trans-européens...) et aux tarifs payés par l'utilisateur.

Compte tenu de la sensibilité de la demande aux prix relatifs, la compétitivité du transport ferroviaire passera prioritairement par des efforts de fiabilité, de qualité de service et de sûreté. Par ailleurs ces prévisions ne tiennent pas compte de l'ouverture prévisible du transport international de voyageurs à la concurrence.

¹ Il s'agit de l'ensemble des liaisons intérieures de la métropole, c'est-à-dire non compris les liaisons entre la métropole et l'Outre-mer.

Voyageurs interurbains	Taux de croissance annuel moyen (voy. x km)	
	1980 – 2002 (en pourcentage)	2002 – 2025 (en pourcentage)
transport intérieur		
Réseau routier national	3,5	1,8
Fer : réseau national, hors IdF	1,5	1,8
Aérien intérieur	4,4	1,7
TOTAL	3,1	1,8

2.3.3. Marchandises terrestres : le fret ferroviaire devrait cesser de régresser

Les transports de marchandises connaîtraient une croissance sensible, qui traduit une progression continue des distances parcourues moyennant une certaine stabilité des tonnages échangés. Le rythme de progression de ces transports se ralentirait par rapport à la période précédente, tant pour les transports nationaux que pour les transports internationaux.

De 1980 à 2002, le volume du transport routier (en tonnes-kilomètres) a augmenté de 85 % alors que le transport ferroviaire et le transport fluvial étaient en recul. La route est devenue le mode dominant avec une part de marché passée de 65 % à 82 %.

Le transport ferroviaire fret devrait cesser de régresser, à condition que puisse être assurée la qualité de service attendue par les chargeurs. Ce trafic devrait bénéficier de l'accroissement du transport à longue distance et des effets de concentration des flux sur des axes massifiés, où sont prévus des aménagements importants des infrastructures ferroviaires telles que la magistrale Eco-fret Luxembourg- Espagne ou la liaison nouvelle Lyon - Turin. En outre, les effets de l'ouverture à la concurrence totale en 2007 du secteur du fret ferroviaire restent à étudier.

Le transport fluvial devrait se maintenir en volume, compte tenu d'un marché de vracs et de pondéreux structurellement stable. La réalisation de la liaison Seine-Nord lui apportera une croissance positive sur le long terme.

Marchandises	Taux de croissance annuel moyen (tonnes x km)	
	1980 – 2002 (en pourcentage)	2002 – 2025 (en pourcentage)
transport intérieur		
Transport routier	2,9	1,5
Transport ferroviaire	-1,2	1,2
Transport fluvial	- 2,0	0,5
TOTAL	1,8	1,5

Récapitulatif des transports intérieurs

Voyageurs interurbains transport intérieur	Évolution en volume (milliards de voyageurs x km)		
	1980	2002	2025
Réseau routier national	142	302	457
<i>dont : autoroutes concédées</i>	29	109	208
Fer : réseau national	45	63	96
<i>dont : TGV</i>	0	40	>72
Aérien intérieur	5,3	13,7	20,3
TOTAL	194	379	573

Marchandises transport intérieur	Évolution en volume (milliards de tonnes x km)		
	1980	2002	2025
Transport routier	138	257	365
Transport ferroviaire	65	50	66
Transport fluvial	10,9	6,9	7,8
TOTAL	213	314	439

2.3.4. Transport maritime : augmentation modérée pour les vracs, plus soutenue pour les marchandises diverses et trafics conteneurisés

Pour les trafics maritimes de marchandises, les évolutions estimées sont les suivantes :

- les vracs liquides (pétrole brut, produits pétroliers raffinés, produits chimiques, gaz) seraient en faible diminution (- 15 %) ou en croissance modérée (de 10 à + 40 %) selon la politique énergétique ;
- les vracs solides (charbons, minerais, engrais, vracs agroalimentaires et céréales) seraient en croissance faible à modérée (de + 0 % à + 60 %) selon la conjoncture dans la sidérurgie, la consommation de charbon et le dynamisme des échanges du secteur agricole ;
- les marchandises diverses seraient en croissance modérée ou plus soutenue (de +35 % à + 140 %), selon qu'il y a reprise ou ralentissement du trafic maritime de fret transmanche ou plus généralement trans-européen ;
- les trafics conteneurisés, selon diverses études internationales, devraient encore connaître une croissance forte amenant à un triplement de trafic, voire plus.

En tonnage, ces évolutions conduisent à une fourchette approximative de 360 à 600 millions de tonnes en 2025.

2.3.5. Transport aérien : après la stagnation des années 2000-2003, une perspective de croissance de 1,3 à 3,1 % par an

Plusieurs scénarios de croissance sont possibles, selon l'environnement politique international, les niveaux de croissance économique, les politiques nationales, la stratégie des opérateurs internationaux :

- Le scénario « compagnies globales » correspond au développement d'un transport aérien dominé par les alliances d'opérateurs et par la mise en correspondance des réseaux (« hub ») ;
- Le scénario « réseau maillé » correspond à un développement des réseaux « point à point », favorable aux aéroports régionaux ;
- Le scénario « Europe des infrastructures » prend notamment en compte un transfert significatif du mode aérien au profit du transport ferroviaire ;
- Le scénario « vie à distance » correspond à un mode de vie où la demande de mobilité pour des déplacements à longue distance est fortement réduite.

Perspectives 2003-2025 d'évolution de trafic des aéroports, selon différents scénarios

Taux de croissance annuel moyen 2003-2025 des passagers (hors transit)	Réseau maillé	Compagnies globales	Europe des infrastructures	Vie à distance
aéroports de Paris	2,7%	3,2%	2,2%	1,4%
aéroports régionaux (48 principaux)	3,5%	3,0%	2,1%	1,2%
ensemble des 49 aéroports	3,1 %	3,1 %	2,2 %	1,3 %

2.4. Des effets sur l'environnement compatibles avec les objectifs du Plan Climat

Baisse très importante des émissions de polluants locaux

Les nuisances environnementales globales des transports sont liées au volume des trafics sur chacun des modes, mais aussi aux caractéristiques techniques des véhicules utilisés.

La circulation totale sur l'ensemble des réseaux routiers (véhicules légers et poids lourds) devrait s'accroître (par rapport à la situation 2002) de + 14,8 % en 2010 (soit 1,7 % par an) et de + 40,7 % en 2025 (soit 1,5 % par an)

Les émissions de polluants locaux liées au transport routier (NOx, COVNM, CO, SO₂, poussières), calculées à partir du modèle COPERT -III, connaîtraient dès 2010 des baisses très importantes (de 62 % à 97 % en 2010 par rapport à 1990) en raison du renouvellement du parc de véhicules avec les nouvelles normes européennes.

Des émissions de CO₂ compatibles avec les objectifs du Plan Climat

Les nuisances environnementales globales des transports sont liées au volume des trafics sur chacun des modes, mais aussi aux caractéristiques techniques des véhicules utilisés.

La circulation totale sur l'ensemble des réseaux routiers (véhicules légers et poids lourds) devrait s'accroître (par rapport à la situation 2002) de + 14,8 % à l'horizon 2010 (soit 1,7 % par an) et de + 40,7 % à l'horizon 2025 (soit 1,5 % par an).

Dans la perspective d'une baisse régulière des consommations unitaires des véhicules légers, de l'ordre de 1 % par an, liée à l'accord de 1998 avec les constructeurs européens et à la diésélisation du parc, les émissions de CO₂ liées à la circulation totale automobile augmenteront en 2010 de 8,1 % par rapport à 2002 et de 28,9 % par rapport à 1990 (année de référence pour l'application des accords de Kyoto).

En tenant compte des mesures du Plan Climat autres que la poursuite de la mise

en œuvre de l'accord ACEA et la mise en place des autoroutes de la mer, cela conduirait à des émissions totales de gaz à effet de serre conformes à l'objectif fixé par ce Plan qui prévoit une économie de 16 millions de tonnes équivalent CO² dans le secteur des transports à l'horizon 2010. Ceci permet de tenir l'engagement pris par la France dans le cadre du protocole de Kyoto de maintenir ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990 (soit 560 millions de tonnes équivalent CO²).

2.5. Des résultats sensibles aux choix des politiques publiques et au niveau de la croissance économique

Certaines politiques publiques sont de nature à modifier la demande de transport :

- la réglementation et la taxation des véhicules et de leur usage qui favoriseraient la diffusion de véhicules à faible consommation et la baisse des circulations urbaines ;
- la mise en œuvre de politiques locales volontaristes d'organisation des transports (développement des transports collectifs, partage de la voirie...) et de maîtrise de l'urbanisation ;
- la tarification d'usage des transports : évolution de la TIPP pour les voitures particulières ; prix relatifs du transport aérien et du transport ferroviaire de voyageurs ; prix du transport routier de marchandises ;
- le développement d'infrastructures nouvelles, autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse, capacités nouvelles pour le fret, canal à grand gabarit, telles que prévues par le CIADT du 18 décembre 2003.

En combinant les différentes hypothèses d'investissement et de tarification pour le transport de marchandises, on peut donner un ordre de grandeur des fourchettes de la demande de transport par mode. Bien entendu, la somme des valeurs hautes et basses n'a pas de sens particulier puisque les hypothèses diffèrent selon les modes.

Transports en 2025 en milliards de tonnes-kilomètres

(croissance du PIB : 1,9 % par an)

	Scénario central	Fourchettes
Transport routier	365	339 - 393
Transport ferroviaire	66	60 - 78
Transport fluvial	7,8	7,0 - 8,2

Le niveau de PIB aura également des effets déterminants :

- par rapport au scénario central (1,9 % de croissance par an sur la période 2002-2025), une variation du PIB de 0,4 % entraînerait un écart de même sens de la croissance annuelle de la demande de transport de 0,4 % pour les voyageurs et de - 0,3 % ou + 0,7 % pour les marchandises ;
- une croissance plus forte du PIB (2,3 % par an) favoriserait davantage les voyages routiers que ferroviaires ; inversement, une faible croissance (1,5 %

par an) pénaliserait moins le mode ferroviaire comparativement aux modes routier et aérien.

2.6. Pour une politique des transports plus efficace, pilotée au niveau national et régional

Un ministère qui s'adapte et anticipe

Les projections de la demande de transport à l'horizon 2025 apportent des repères précieux pour la mise en œuvre de la politique des transports au niveau national et régional.

Elles illustrent la démarche prospective qui est au cœur de la modernisation du ministère dans tous les champs, et notamment dans le champ des transports.

Cette démarche sera pilotée au niveau central, avec la création du secrétariat général qui assure la stratégie d'ensemble de l'administration du ministère. Au sein de ce secrétariat général, la direction des affaires économiques et internationales sera chargée d'animer les compétences économiques en matière de transport et d'organiser les travaux de prospective, dont les projections 2025 de la demande de transport constituent l'une des étapes

Les services territoriaux du ministère sont appelés à piloter la politique des transports au plus près des besoins des populations et notamment à mettre en œuvre avec le maximum d'efficacité les décisions du CIADT concernant le développement des infrastructures.

La région, lieu d'animation et de suivi de la politique des transports

L'échelon régional est évidemment le plus pertinent pour apprécier les besoins en transports et adapter la politique aux spécificités des territoires. Avec l'accélération de la décentralisation et la création des directions générales en région, qui vont être de véritables pôles d'animation des politiques publiques, le rôle des services déconcentrés est considérablement renforcé. En matière de transports, leurs missions s'élargissent :

- Développer une analyse plurimodale de la situation et de l'évolution des transports ;
- Contribuer à l'élaboration et au suivi des projets d'infrastructures ;
- S'assurer du bon fonctionnement et de la qualité des services de transport

Dans ce contexte, l'approche économique est déterminante. C'est pourquoi les économistes transport du ministère de l'Équipement se sont organisés en réseau, permettant de faciliter la diffusion d'informations, l'échange d'expériences, le partage des connaissances. Ce réseau rassemble aujourd'hui plus de 350 personnes.

Les priorités régionales pour la mise en œuvre des décisions du CIADT

Quelques priorités :

- **Routes** : connaître les trafics de l'ensemble des modes sur les infrastructures présentes, étudier les nouveaux projets décidés par le CIADT, réaliser des évaluations nécessaires aux débats publics, réaliser les bilans socio-économiques des projets.

- **Transports terrestres** : porter la politique multimodale, connaître les impacts des services déficitaires sur les territoires et les finances publiques, articuler les systèmes de transport à différentes échelles, organiser les débats publics des grands projets du CIADT, assurer les interfaces avec les professionnels.
- **Transports maritimes et ports** : améliorer la partie terrestre du transport maritime, connaître les hinterlands des ports, engager les autoroutes de la mer. Il s'agit, par une meilleure connaissance des fonctionnements, d'améliorer l'intégration des ports dans les réseaux de transport.
- **Aviation civile** : conduire les études relatives aux projets de nouveaux aéroports, observer les reports modaux, analyser la qualité du service aéroportuaire.

Un exercice de prospective régionale

L'étude sur les transports à l'horizon 2025 va devenir le cadre de référence pour les politiques de transport nationale et régionales. A partir de cette étude, il sera demandé aux services de l'État dans les régions d'engager un travail collectif de prospective des transports sur les axes, les pôles, les territoires régionaux pertinents, selon des méthodes harmonisées au niveau national. Ce travail contribuera à la mise en œuvre des décisions du CIADT du 18 décembre 2004 relatives aux grands projets d'infrastructures et constituera la première étape pour la préparation d'une prochaine génération de contrats de plan Etat-Région, dont le Gouvernement doit arrêter le calendrier et les modalités au cours des prochains mois.