



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*direction générale des infrastructures, des transports et de la
mer*

Paris, le

22 DEC. 2010

Madame la Présidente,

Dans le cadre du débat public que vous animez sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône par recours à la concession, vous avez souhaité obtenir de mes services une note faisant le point les investissements de l'Etat sur le réseau routier national.

Vous trouverez ci-joint la note demandée.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression ma considération distinguée.

Le directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

Daniel Bursaux

**Mme Claude Brevan
Présidente de la commission particulière
du débat public RCEA
Commission Nationale du Débat Public
20 avenue de Ségur
75007 Paris**

La politique de l'Etat en matière d'investissement routier.

La politique de l'Etat en matière d'investissement routier s'inscrit dans un continuum qui s'étend de la régénération des réseaux au développement de ces derniers en passant par leur modernisation.

La régénération porte sur la remise en état à l'identique des chaussées lorsque celles-ci sont dégradées. La modernisation concerne l'ensemble des opérations, le plus souvent de taille modeste, qui visent à des adaptations plus progressives des infrastructures existantes pour répondre à des problèmes locaux de desserte du territoire, de sécurité, de congestion, de nuisances ou encore d'intégration environnementale sans création de nouvelles fonctionnalités. Les projets de modernisation n'ont en général pas une influence à grande échelle sur les comportements et n'induisent pas de nouveaux trafics. Ils sont généralement mis en oeuvre progressivement. Le développement enfin concerne les projets qui visent à résoudre un problème de mobilité à laquelle le système routier national ne peut répondre de manière satisfaisante, même mieux exploité ou modernisé. Les projets de développement concernent souvent des opérations d'investissement importantes qui introduisent de nouvelles fonctionnalités et peuvent avoir une incidence sur l'expression de la mobilité à grande échelle. Ces projets, pour remplir les objectifs qui leurs sont assignés, sont généralement peu susceptibles à performances constantes de faire l'objet d'une réalisation progressive.

Les opérations de régénération

Les opérations relevant de la régénération du réseau routier national non concédé sont financées par l'Etat sur ses propres crédits budgétaires. Environ 70 à 100 M€ par an sont aujourd'hui investis pour renouveler les structures et couches de roulement du réseau concerné.

Les opérations de modernisation

Les opérations relevant du volet modernisation du réseau routier national non concédé sont financés aujourd'hui dans leur très grande majorité dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Ces programmes dont la génération actuelle couvre la période 2009-2014 succèdent au volet routier des contrats de plan Etat-Région. Les financements sont assurés ici sur fonds publics dans le cadre d'une programmation pluriannuelle qui associe l'Etat via l'agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et les collectivités locales. La génération actuelle de PDMI prévoit sur l'ensemble de la période et toutes régions confondues un investissement de l'ordre de 6 Mrd€ avec un financement Etat de 60% et un financement collectivités locales de 40%. Dans ce cadre, il est prévu que 24 M€ soient investis sur la RCEA sur la période 2009-2014

Les opérations de développement

Les opérations relevant du volet développement (et quelques opérations de modernisation) relèvent de modalités de financement spécifiques qui sont définies au cas par cas sur la base d'une analyse économique, technique et juridique associant aussi une dimension d'aménagement du territoire. Cette analyse s'appuie sur un examen des enjeux auxquels le projet doit répondre (notamment s'agit il d'enjeux en lien avec une mobilité à

longue distance notamment avec un fort trafic poids lourds ou avec une mobilité plus locale?) et des modalités envisageables de financement au regard des fonctionnalités recherchées ainsi que des avantages et des inconvénients pour l'ensemble des acteurs concernés liés la réalisation du projet et au choix du mode de financement.

L'impossibilité à trouver des modalités de financement supportable par la puissance publique (Etat et collectivités locales) conduit généralement à différer la réalisation du projet de développement concerné notamment en raison du fait qu'il doit être très souvent réalisé d'un seul tenant (cf. supra). Dans certains cas toutefois, il est possible de revenir sur les fonctionnalités de l'aménagement pour permettre sa réalisation progressive par section, sur une plus longue durée, et notamment d'inscrire cette réalisation dans le cadre des PDMI.

Aujourd'hui, si l'on se réfère aux financements mis en place pour la réalisation des derniers grands projets de développement réalisés sur le réseau routier national, on s'aperçoit que les projets concernés ont tous été, à l'exception d'un seul, financés dans le cadre d'une concession (cf. tableau 1).

Nom de l'opération	Coût M€	Mode de financement mis en oeuvre
A 19	800	Concession
A 88	280	Concession
A 65	1150	Concession
Liaison Est-Ouest Avignon (LEO- section 1 du barreau central)	130	Crédits publics Etat (33%) et collectivités locales (67%)

Tableau 1: projets routiers de développement mis en service sur les 5 dernières années

S'agissant des grands projets routiers dont la réalisation est décidée mais dont les travaux n'ont pas encore débuté, on peut constater que la majorité des projets devraient être financés par voie de concession (cf. tableau 2).

Nom de l'opération	Coût estimé en M€ TTC	Mode de financement recherché
Liaison Est-Ouest Avignon (LEO- sections 2 et 3 du barreau central)	300	Non encore défini
Mise à 2x2 voies de la liaison intercommunale Nord-Ouest de Dijon	70	Crédits publics Etat (22,5%) et collectivités locales (67,5%)
A 355 Grand contournement de Strasbourg	430	Concession
Mise à gabarit autoroutier de la RN 10 dans les Landes (Belin-Saint Géours de Marenne)	600	Concession
A 150 Croix Mare-Barentin	180	Concession
RN 88 Ouest: Albi-A75	550	Crédits publics Etat (50%) et collectivités locales (50%) ¹
A 45 Lyon-Saint Etienne	1 200	Concession
A 304 Charleville-Rocroi	520	Crédits publics Etat (55%) et collectivités locales (45%)
A 831 Fontenay le Comte – Rochefort	650	Concession
L2 (Liaison A7-A50 Marseille) Nord	460	Partenariat Public Privé

Tableau 2: projets routiers de développement dont la réalisation est décidée

¹ La clé de répartition indiquée est relative à la section Albi-Rodez. Pour la section Rodez-A75, les discussions sont encore en cours.

S'agissant enfin des projets dont une inscription au schéma national des infrastructures de transport a été proposée (cf. avant-projet de SNIT de juillet 2010), on ne peut que constater que, là encore, le mode de financement recherché, lorsqu'il a été arrêté, est de manière dominante la concession (cf. tableau 3).

Nom de l'opération	Coût estimé en M€ TTC	Mode de financement recherché
Contournement de Lille	350	Crédits publics
Liaison A28-A13 (contournement Est de Rouen)	860	Concession
A31 bis (barreau Toul-Dieulouard, mise à 2x3 voies de A31 sur le tronçon Dieulouard-Metz et contournement de Thionville)	800	Non encore défini
Contournement de Tours	400	Concession
Contournement ouest de Lyon (réalisation partielle)	700	Concession
Contournement d'Arles	560	Concession
A56 Fos – Salon-de-Provence	250	Crédits publics
A16 Isle Adam-Francilienne	200	Concession
A104 Méry-sur-Oise - Orgeval	2000	Non encore défini
RN154 Nonencourt-Allaines (liaison A13-A11-A10)	800	Concession
RN7 – Roanne – Nord de Moulins	550	Concession
A9 Contournement Sud de Montpellier	400	Concession
Troyes-Auxerre	400	Non encore défini
RN19 Langres-Vesoul	600	Concession
Desserte du Chablais	160	Non encore défini
A719 (Antenne de Vichy)	110	Concession
Antenne A51sud – Est de Gap (RN94)	150	Non encore défini
RN126 Castres-Toulouse	300	Concession

Tableau 3: projets routiers de développement figurant à l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport dans sa version de juillet 2010

En conclusion, il ressort clairement que le mode concessif est aujourd'hui de très loin le mode de financement dominant pour la réalisation des grands projets de développement du réseau routier national dans l'ensemble des régions françaises.