



***L'avenir des territoires  
est dans  
les réseaux électroniques  
et  
la grande vitesse***

**Marshall McLuhan  
Chaire Territoires et communications  
Saint Michael College,  
Université de Toronto  
Années 60**

**En couverture**

**Entretien avec Hubert Peigné, directeur régional de l'Équipement**

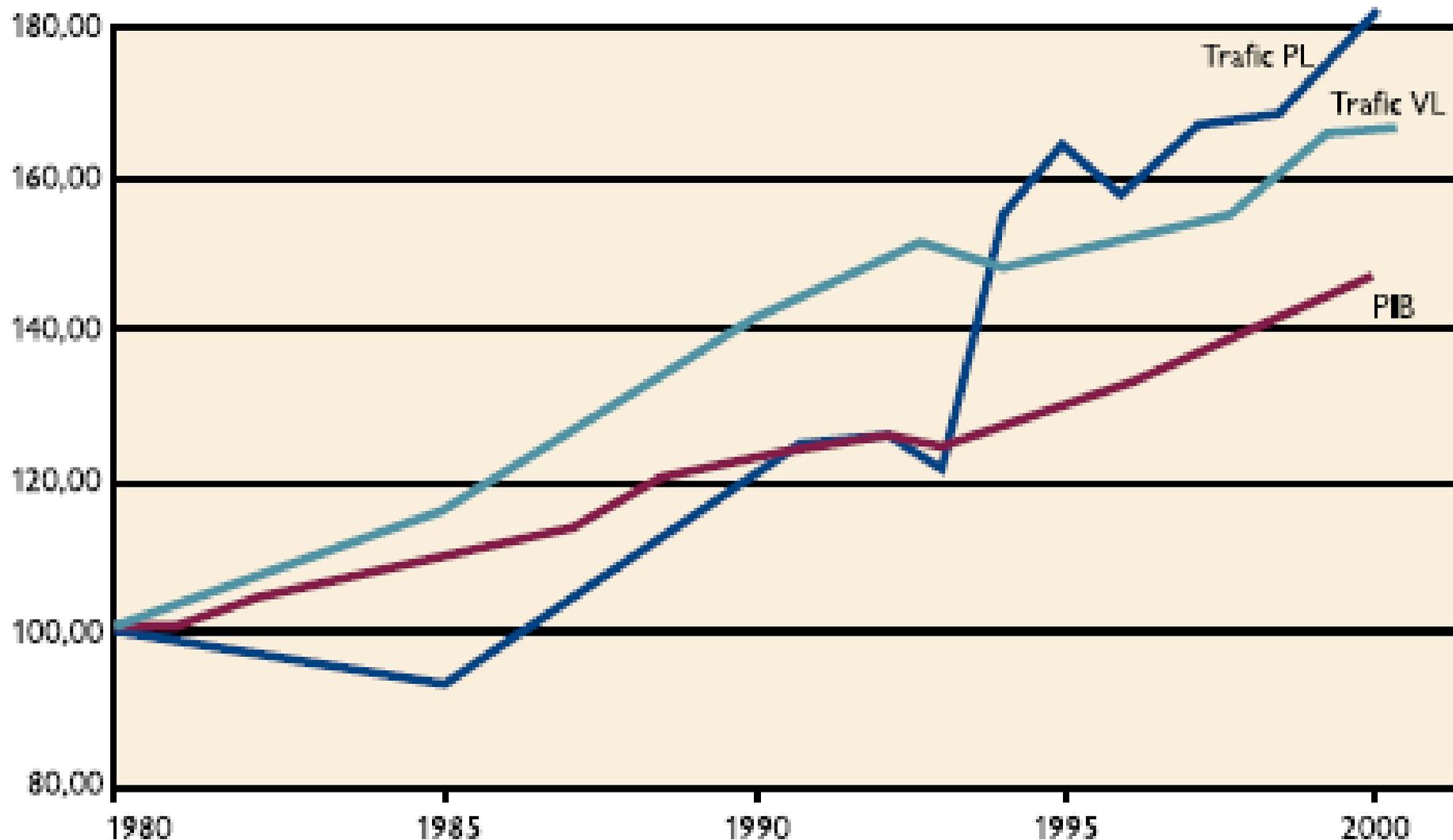
**“A courir après la voiture, on est toujours en retard d'une infrastructure.”**

***In : TPMB, numéro 305, vendredi 28 juillet 2000***

***“Arrêtons de raisonner comme si tout le monde avait une voiture. On oublie un peu vite qu'une large frange de la population n'en dispose pas.”***

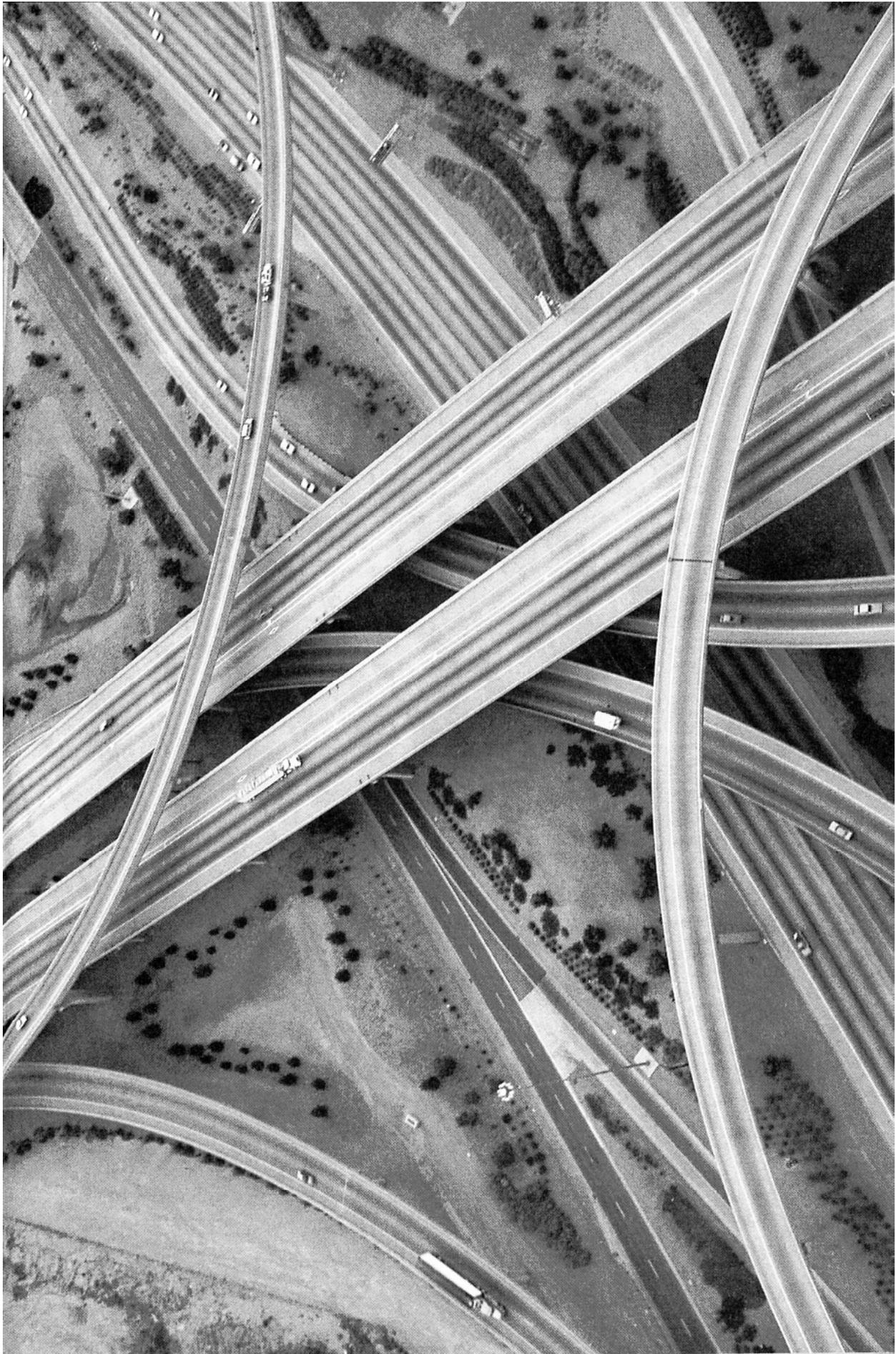
## ■ Comparaison des évolutions du trafic routier de véhicules légers et poids lourds sur le réseau national et du PIB français

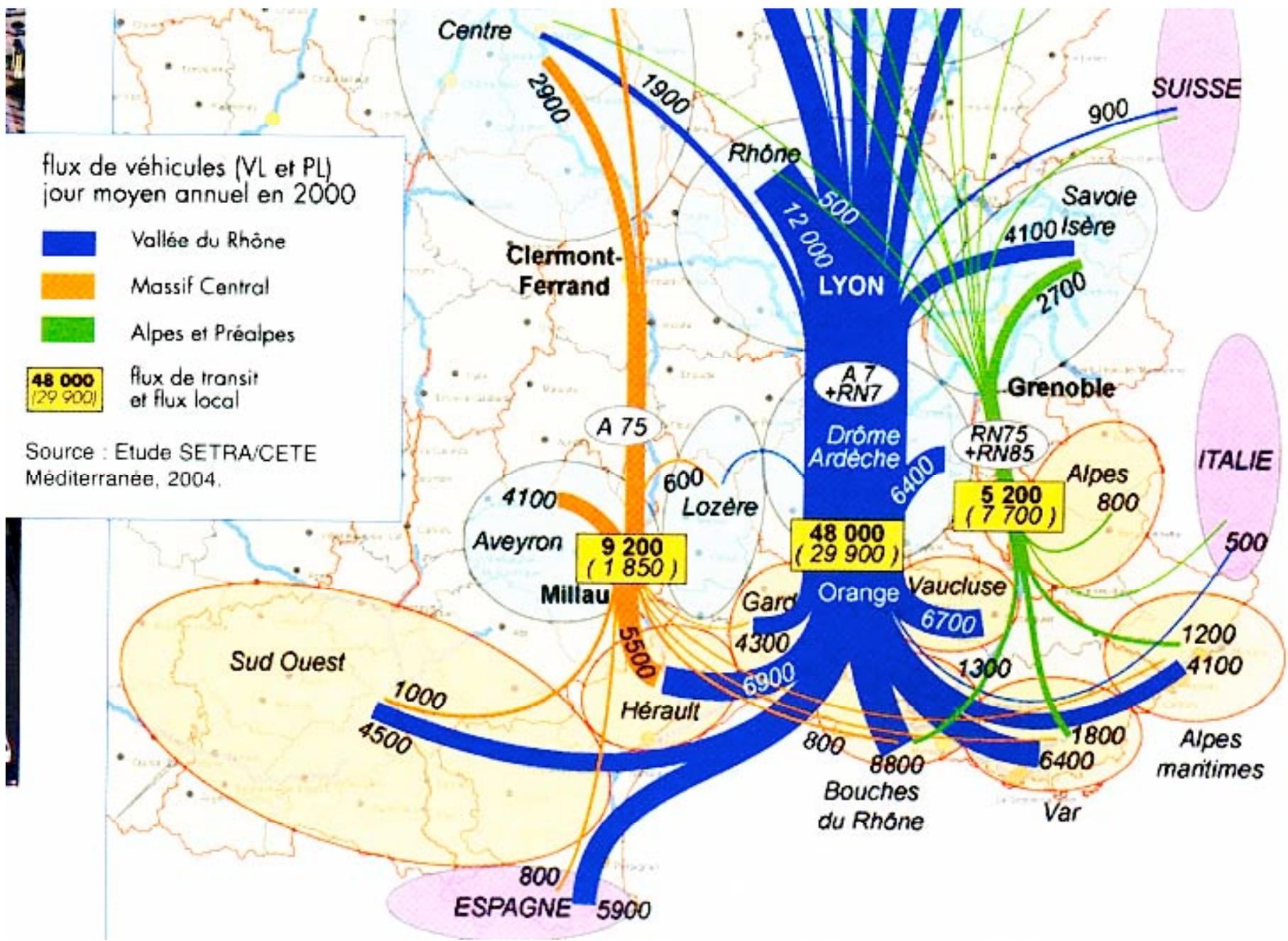
(indice 100 en 1980 sur la base des milliards de véhicules.km)



Source : CCI Rhône-Alpes

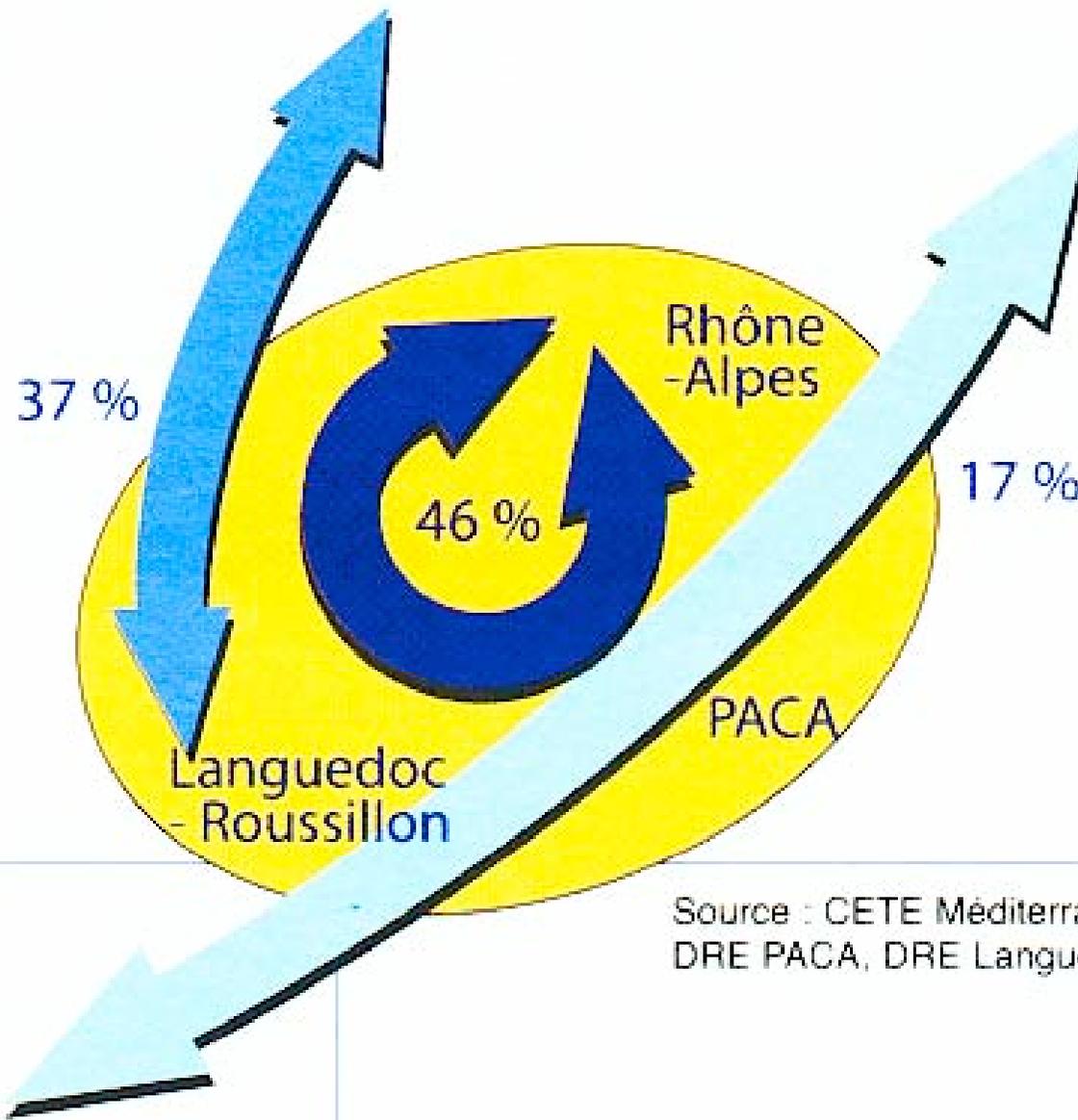
# **Demain ... la Vallée du Rhône ?**





**FLUX DE VÉHICULES DANS LA VALLÉE DU RHÔNE (VOITURES ET POIDS LOURDS) TMJA SITUATION 2000**

## NATURE DES POIDS LOURDS SUR L'A7 ET L'A9

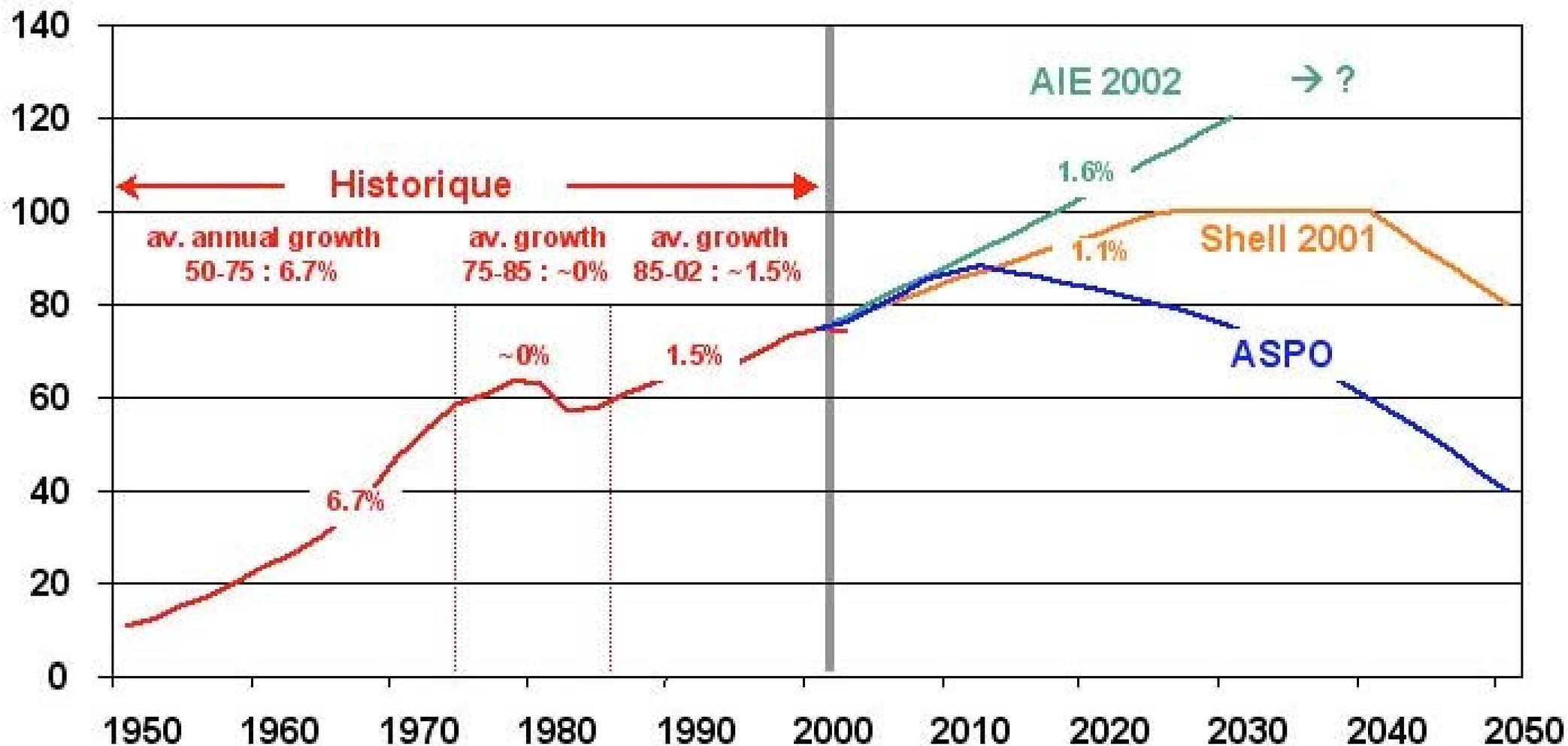


Si l'on considère plus particulièrement la répartition des poids lourds empruntant les axes A7-A9, on constate que cette dernière est constituée pour 17% de poids lourds effectuant un trafic de transit<sup>1</sup> dans les trois régions, 37% du trafic d'échange<sup>2</sup> et 46% du trafic interne<sup>3</sup> aux trois régions.

Source : CETE Méditerranée, DRE Rhône-Alpes, DRE PACA, DRE Languedoc-Roussillon, ASF, 2002.

# Pétrole - Prévisions à partir de 2002 - Source : Total 2004.

## Production et consommation mondiale en millions de barils par jour.



**AIE (Agence internationale de l'énergie) :** Prédiction de la consommation.

**ASPO (Association for the study of Peak oil) :** Prédiction de la production.

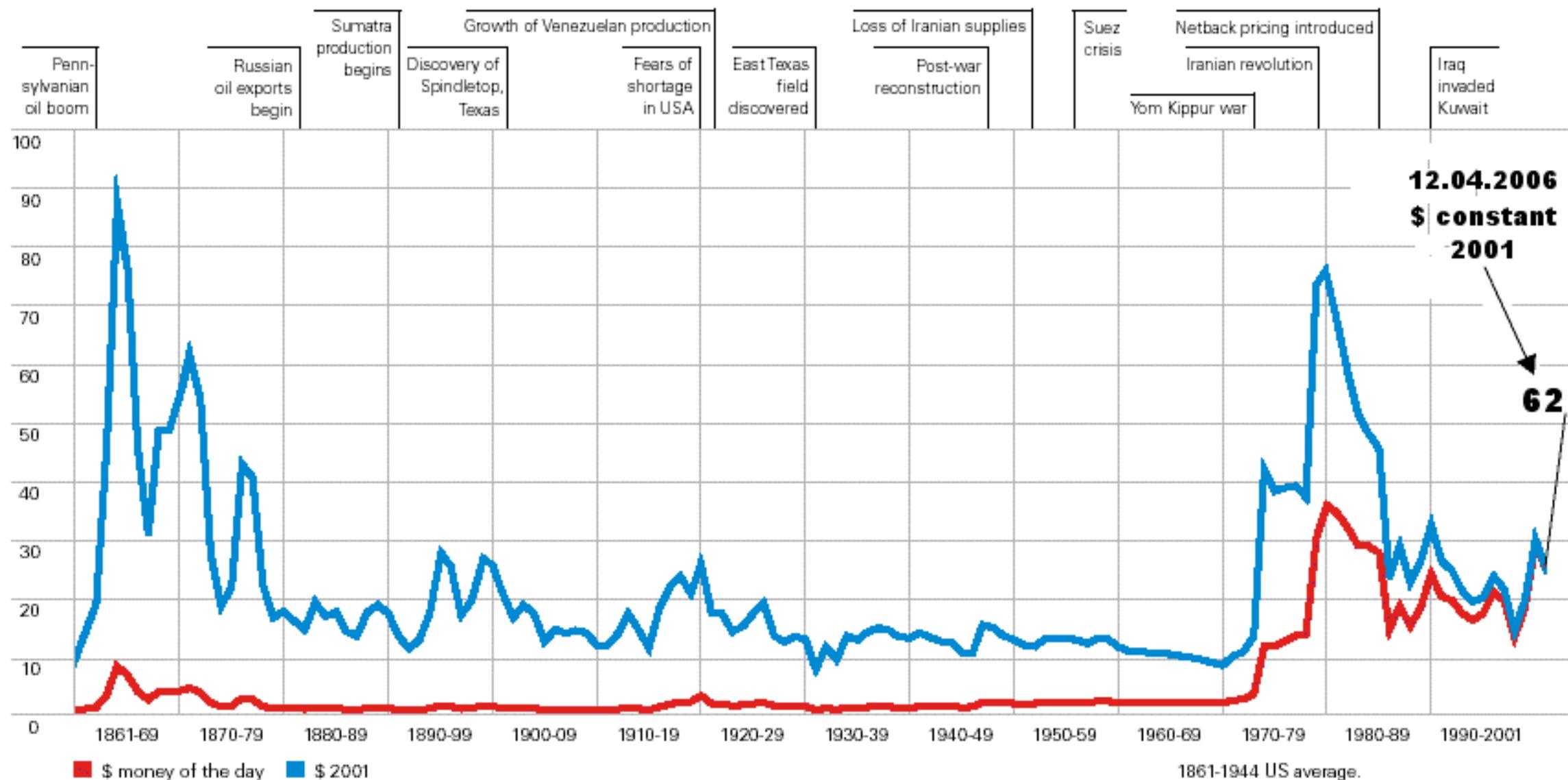
**Shell :** Prédiction de la production.

crude oil prices since 1861

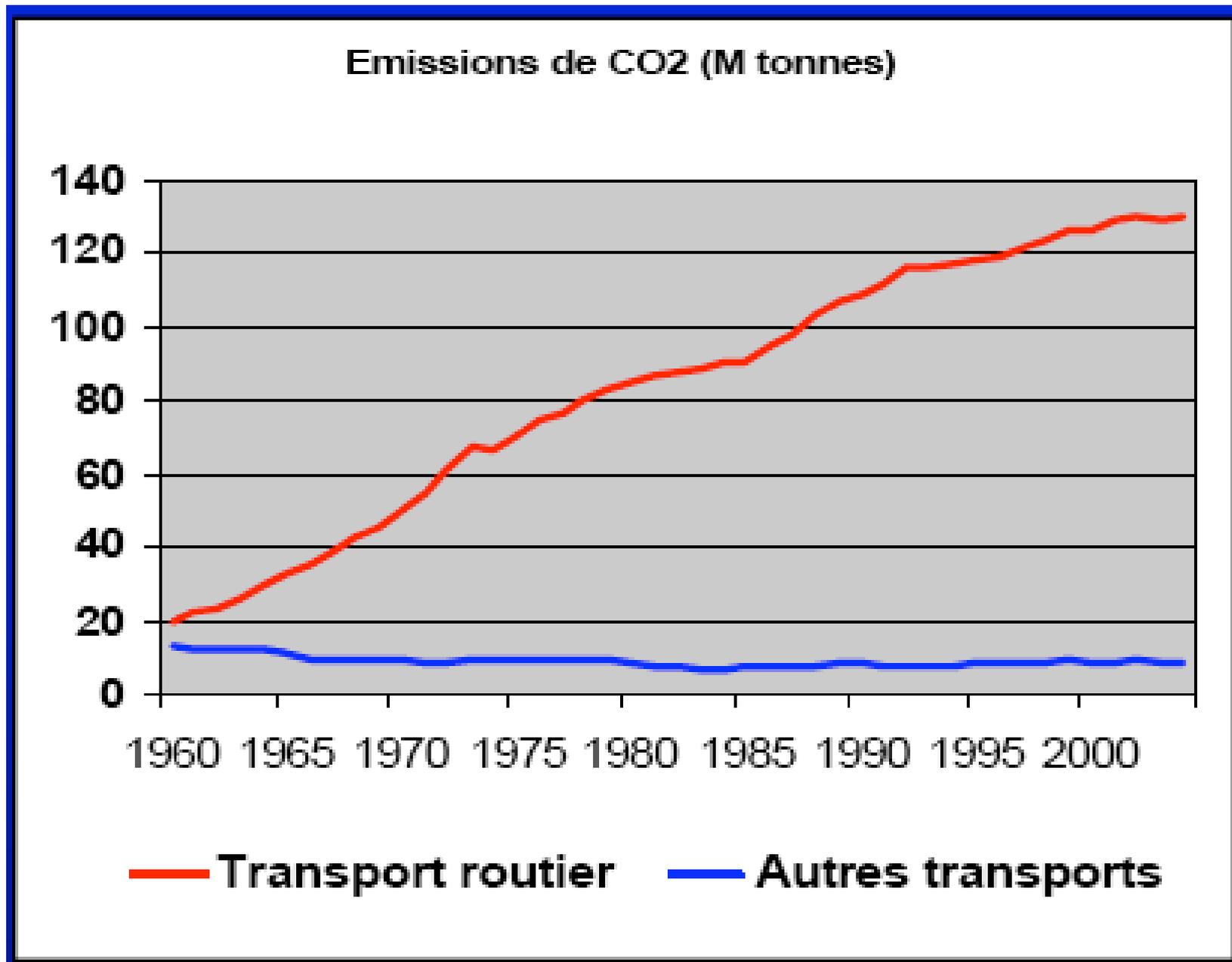
US dollars per barrel

# Prix du baril de pétrole depuis 1861 (en \$ constant 2001)

## World events

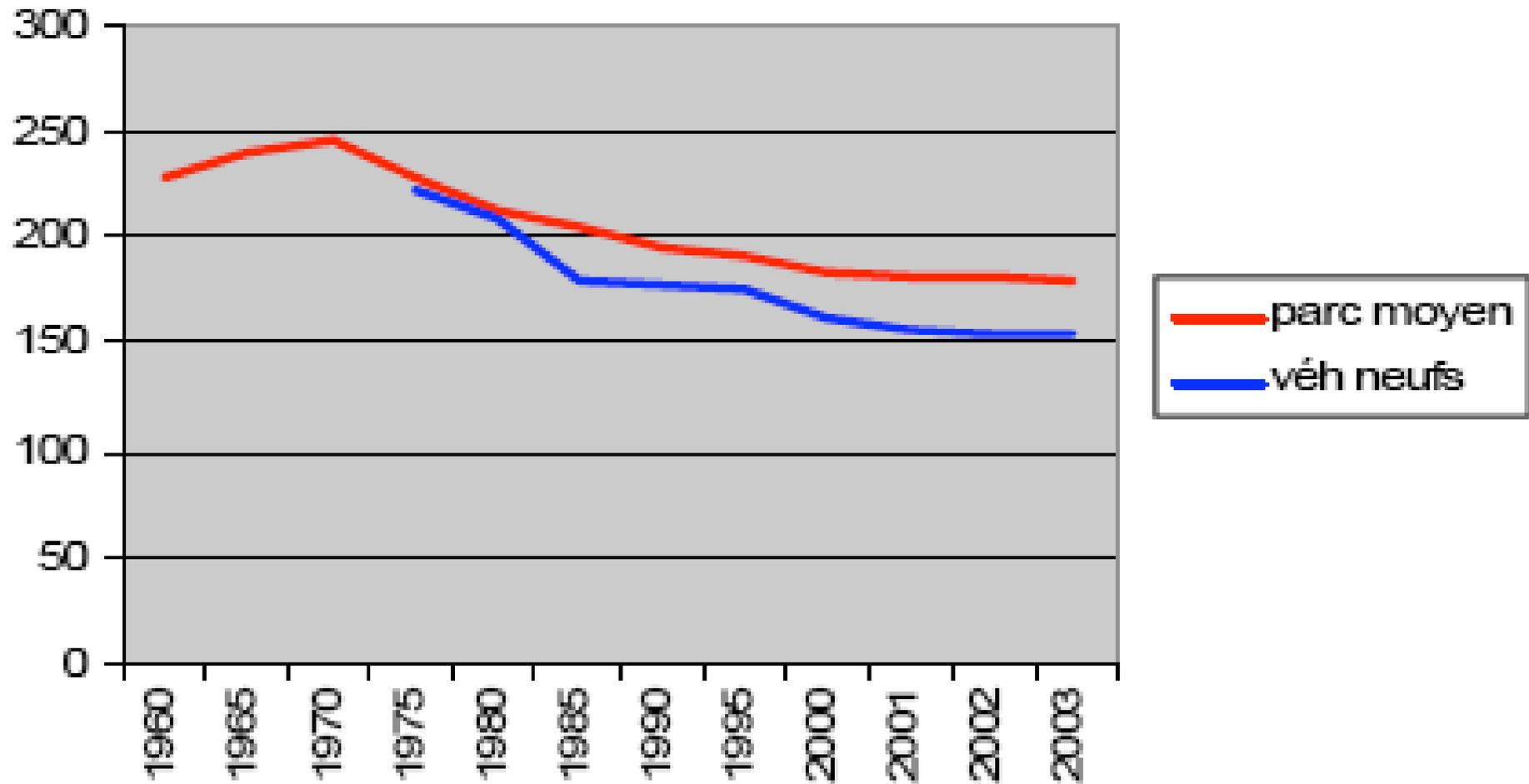


1861-1944 US average.  
1945-1985 Arabian Light posted at Ras Tanura.  
1986-2001 Brent spot.



Source : Équipement, in *Prospective 2050 de la demande de transports*, Christian Parent facteur 4, 20 octobre 2005.

## Emissions de CO2 des VP (g/km)



Source : Équipement, in *Prospective 2050 de la demande de transports*, Christian Parent facteur 4, 20 octobre 2005.

		France %	Monde %
Électricité	Nucléaire	78,2	16,9
	Hydraulique	10,0	17,1
	Énergies fossiles	10,0	64,4
	Production sans émission de gaz à effet de serre	90,0	25,0
Énergie primaire	Nucléaire	36,0	5,8
	Hydraulique	5,5	6,5
	Gaz	14,6	20,6
	Charbon	4,6	23,6
	Pétrole	36,0	36,9

**Alors que la France ne consomme pratiquement pas d'énergies fossiles pour couvrir sa consommation électrique**

**Sa proportion de consommation de pétrole comme énergie primaire est la même que celle du reste du monde**

**Principaux responsables : le tout-routier,  
le mitage du territoire et le zonage séparatif habitat//travail//commerces  
(Charte d'Athènes, Le Corbusier, 1933-1942)**

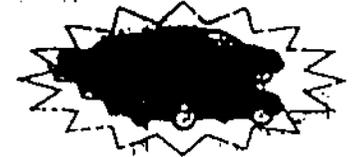
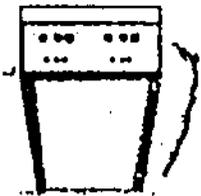


## UN EFFET DESASTREUX SUR LE BILAN ENERGIE NUISANCES

SCENARIO 1 : HYPERMARCHÉ DE PERIPHERIE

CO<sup>2</sup>

Polluants Bruit



350  
kep

890 kg

12 500  
m<sup>2</sup>.h

138 kg

200  
voit.

SCENARIO 2 : SUPERMARCHÉ DE PROXIMITÉ

CO<sup>2</sup>

Polluants

Bruit



4,5  
kep

13,5 kg

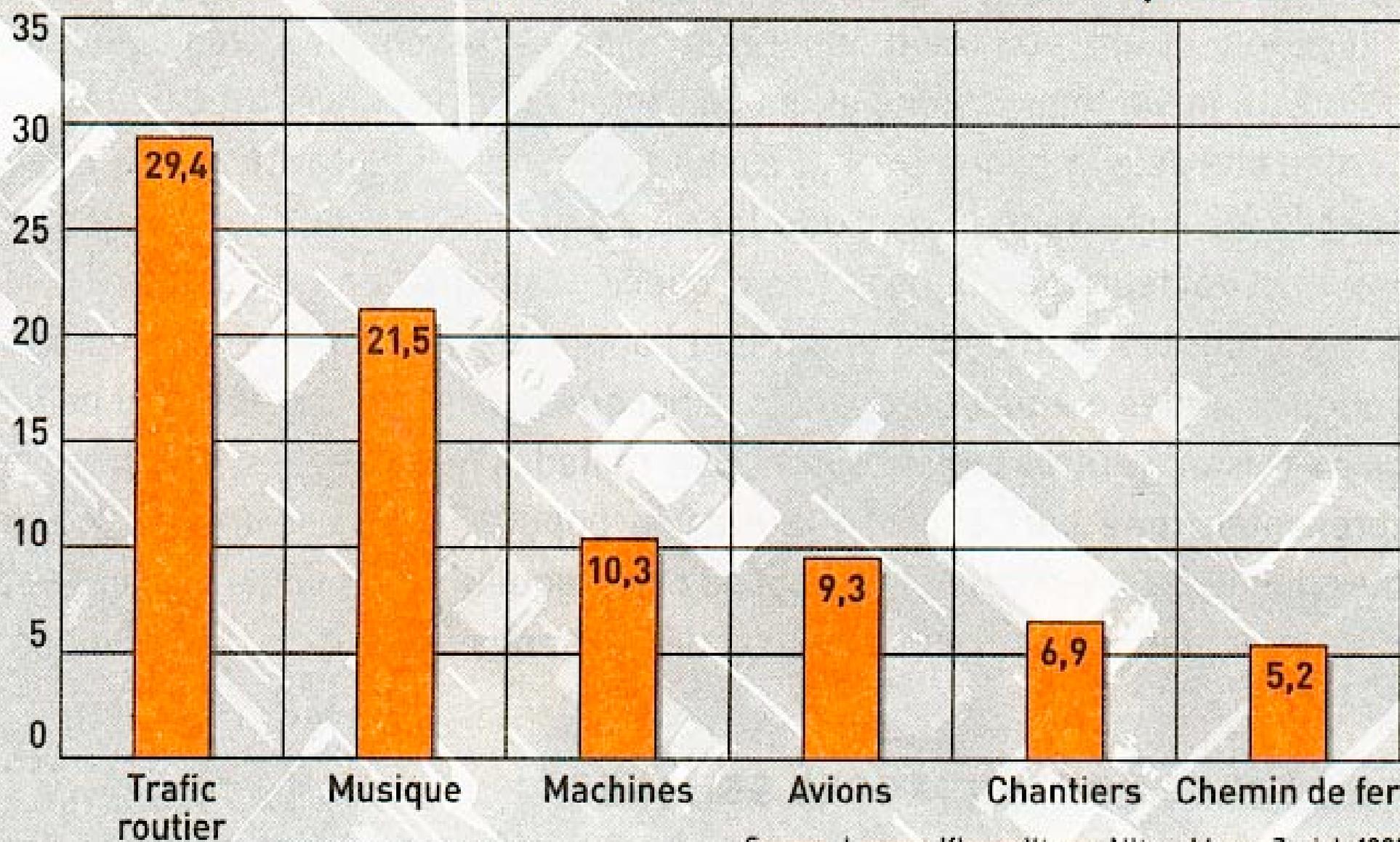
97,5  
m<sup>2</sup>.h

0,6 kg

10 voit.

Source Ademe 1994

## Les sources de bruit les plus souvent citées en Suisse (en pour-cent)



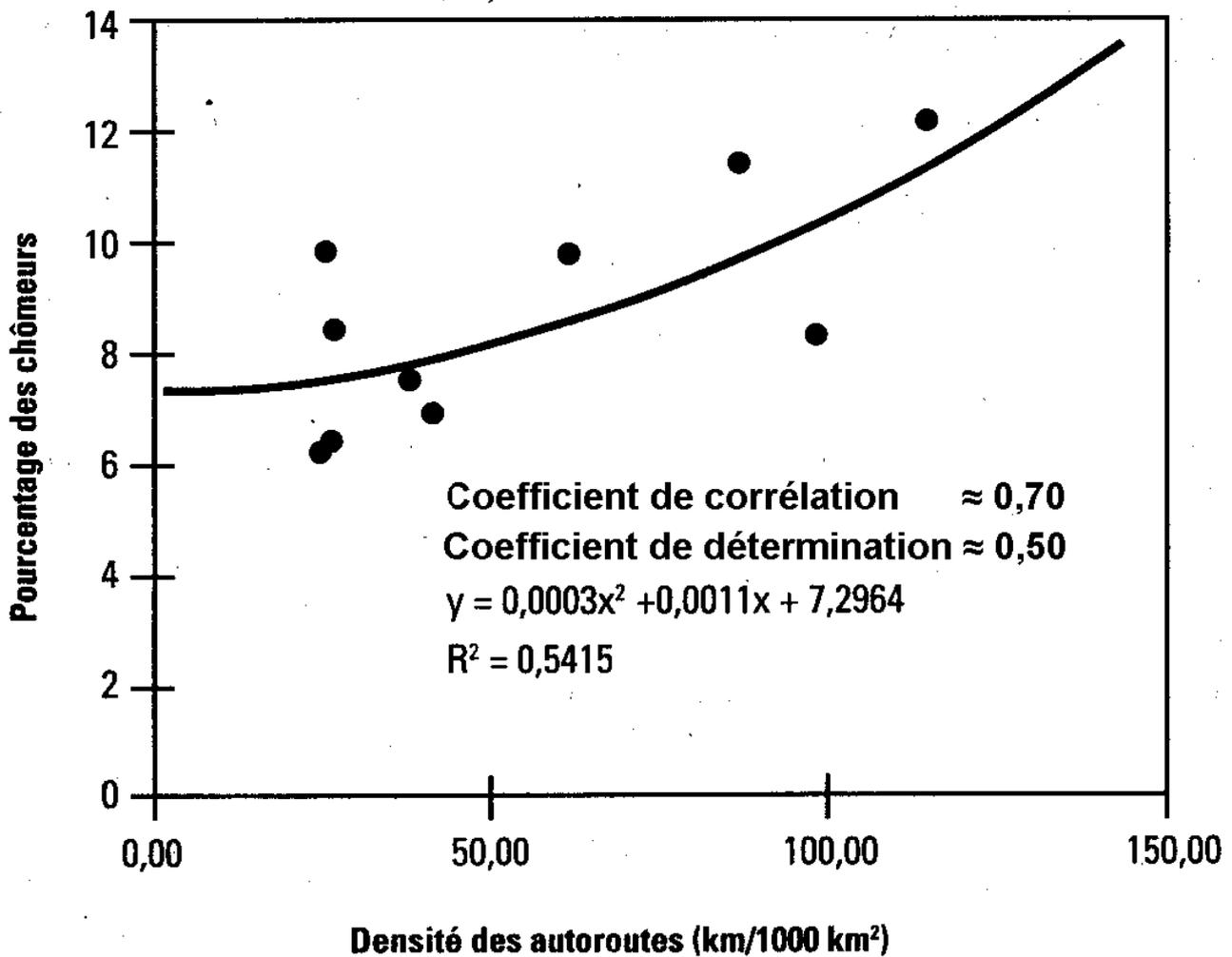
Source: Lorenz, Klangalltag - Alltagsklang, Zurich 1999

# Choix de publications remettant en cause tout lien de causalité directe entre : nouvelles grandes infrastructures routières et développement économique et réduction du chômage

1984	Savy M., <i>Production des transports et production de l'espace</i> , in Régions et transports de marchandises, Travaux et recherches de prospective, n° 86, DATAR.
1986	Klemmer P., <i>Regional Politik auf dem Prüfstand</i> , Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung, Köln, 1986.
1990	Bruinsma F., Nijkamp P, Rietveld R., <i>Employment impacts of infrastructures investments</i> , in Peschel K., Editor, <i>Infrastructure and the space economy</i> , Berlin-Heidelberg Universities.
1992	Masser I., Sviden O., Wegener M., <i>The geography of Europe futures</i> , London, 1992.
1992	Plessard F., <i>High-speed transport and regional development</i> , in EMCT Editors, Regional policy, transport networks and communications, Paris.
1992	Carrère Gilbert, <i>Transports destination 2002, le débat national, recommandations pour l'action</i> , Rapport au Ministre de l'Équipement et des Transports, Paris, juillet 1992
<b>1993</b>	<b>"Rapport Brua", Rapport du Conseil Général des Ponts &amp; Chaussées.</b>
1993	Scheele U., <i>Privatisierung von Infrastruktur. Möglichkeiten und Alternatives</i> , Köln, 1993.
1993	Tisse J. F., <i>Oligopoly and the polarization of space</i> , in European Economic Review, <b>37</b> , 1993, North-Holland editors.
1994	Whitelegg J., <i>Roads, jobs and the economy</i> , Greenpeace Report, August 1994, London.
1995	Hey Ch., Heuser T., <i>Argumentationspapier für das Europäische Parlament zum Kommissionsvorschlag für eine Entscheidung zu den Trasseuropäischen Netzen</i> , Hintergrundpapier für Greenpeace Schweiz und Österreich, Freiburg, 1995.
1996	Rider S., <i>Autobahnbau als Instrument zur Förderung regionaler Wirtschaft ? Eine Analyse aus Sicht der Ökonomie und der Politikwissenschaft</i> . Alpenpolitische Tagung, 16-19, mai 1996, Salecina, Maloja.
1996	Bleijenberg & al., <i>Concluding observations</i> , in Transport and Environments Editors, Roads an Economy, T&E publications, 96/1.
<b>1997</b>	<b>Lafont Jean, IGPC, Transport et développement durable</b> , La jaune et la Rouge, 1997.
1997	Cohen de Lara & Dron D., <i>Évaluation économique et environnement dans les décisions publiques</i> , La Documentation française, Paris, 1997.
<b>1999</b>	<b>Cour des Comptes, La politique autoroutière française, rapport public, 25 juin 1999.</b>
2000	Dron D. et Cohen de Lara, <i>Pour une politique soutenable des transports</i> , La Documentation française, paris, février 2000.
1994	Wood A., <i>North-South Trade, Employment and inequality changing fortunes in a skill</i> , Driven World, New York, 1994.

## Densité des autoroutes et chômage

Länder fédéraux de la RFA



Source : Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Oeko-Logistik GmbH,  
Friedbergerstraße 41, D-86150 Augsburg.

**Nette corrélation (0,70) entre densité des autoroutes et chômage.**

*Statistiquement, on pourrait conclure à une infernale récursivité :*

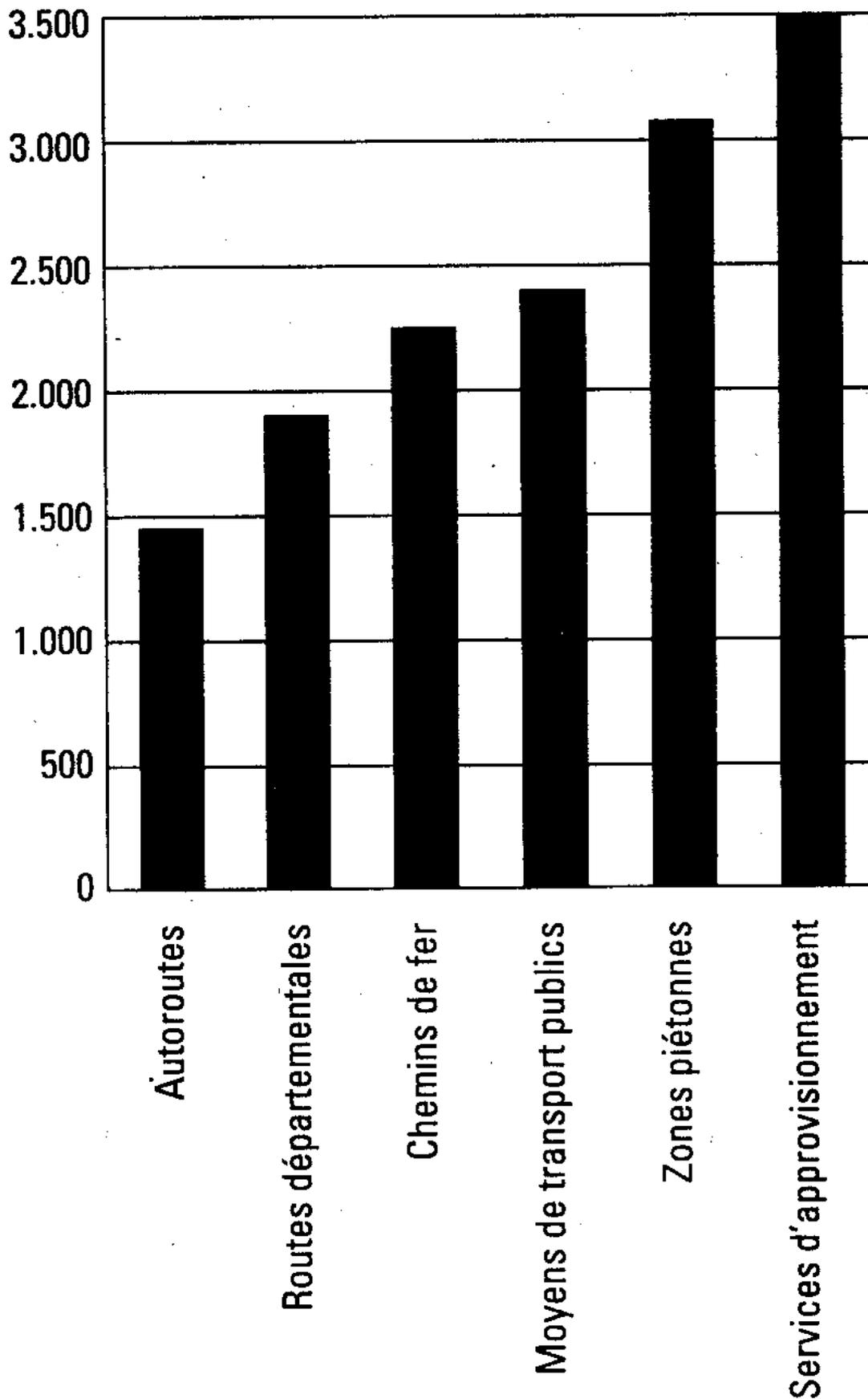
\* Le chômage dépend pour 50 % de la densité des autoroutes :  
**les autoroutes et les trafics produisent du chômage.**

\* La densité en autoroutes dépend pour 50 % du chômage :  
**le chômage pousse à construire toujours plus d'autoroutes.**

– *Toutefois, cette corrélation n'est pas nécessairement un rapport causal.*

**Mais elle rend évidente l'impossibilité de démontrer un effet positif des autoroutes sur le chômage.**

## Comparaison des effets sur l'emploi



Source : Wood A., *North-South Trade, Employment and inequality changing fortunes in a skill, Driven World*, New York, 1994.

# Bagnoles, camions, vaches à lait de l'État ?

Souvent quand un journaliste ou un politique cite :			
une entreprise	il parle des recettes	et des dépenses	et il fait le bilan : bénéfices ou déficit
le rail		il dénonce les dépenses	
la route	il valorise le " <i>remplissage des caisses publiques</i> "		

Bilan du transport routier en milliards d'euros, à fin 2004					
	caisses publiques nationales et territoriales			coûts externes (4)	Déficit total
	recettes (2)	dépenses (3)	bilan comptable		
diesel (1)	28,50	- 26,90	+ 1,66	- 14,25	- 12,65
essence	31,60	- 30,00	+1,60	- 11,85	- 10,25
total	60,10	- 56,90	+3,20	- 26,10	- 22,90

(1) Source : Total Raffinage.

(2) Toutes taxes et prélèvements : TIPP, vignette, droit de carte grise, etc.

(3) Dépenses budgétisées par l'État et les collectivités territoriales.

(4) Coûts non encore budgétisés : accidents, nuisances, pollution, etc.

Dette cumulée des autoroutes (milliards d'euro)		
	fin 1997	30.06.2005
Dette totale	36,890	51,210
dette en capital + charges différées + reports d'intérêts		
Chiffre d'affaire annuel	4,116	6,500

(1) Sources : Caisse Nationale des Autoroutes, Ministère de l'Équipement, Ministère de l'économie, des Finances et de l'industrie, Cour des Comptes.

Subventions ..... disent-ils !		
Rail	de 0 à 20 %	suivant les lignes ferroviaires et les trafics
Route	de 40 à 60 %	Le transport routier de marchandise ne couvre que : de 40 % à 60 % des coûts qu'il occasionne !

(1) Source : Direction de la Prévision du Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Commissariat au Plan, séminaire "*Quels outils financiers et fiscaux pour une politique de développement durable*".

# **Dettes du système autoroutier français <sup>(1)</sup>**

## **garantie par l'État et donc par les contribuables**

<b><i>en milliards d'euros</i></b>	<b>fin 1997</b>	<b>au 30.06.2005</b>
<b>Dettes en capital</b>	<b>19,815</b>	<b>20,958</b>
<b>Charges différées</b>	<b>10,672</b>	<b>19,182</b>
<b>Reports d'intérêts</b>	<b>6,403</b>	<b>11,070</b>
<b>Dettes totales <sup>(2)</sup></b>	<b>36,890</b>	<b>51,210</b>
<b>Chiffre d'affaire annuel cumulé <sup>(3)</sup></b>	<b>4,116</b>	<b>6,500</b>

Sources : <sup>(1)</sup> Caisse nationale des Autoroutes, Ministère de l'Équipement, Ministère de l'Économie, des finances et de l'Industrie, Cour des Comptes.

<sup>(2)</sup> Dettes cumulées des sociétés d'autoroutes (privées, Sociétés d'Économie Mixte ou à capital ouvert).

<sup>(3)</sup> Le rapport dette/chiffre d'affaire est catastrophique.

<b><i>à titre de comparaison, en milliards d'euros</i></b>	
<b>Trou du Crédit Lyonnais</b>	<b>22,900</b>
<b>Dettes de la SNCF, avant séparation entre infrastructure (RFF) et exploitation (SNCF)</b>	<b>31,130</b>
<b>Dettes de la SNCF, après séparation</b>	<b>1,980</b>

*Politique des transports  
l'avenir dans un rétroviseur*

