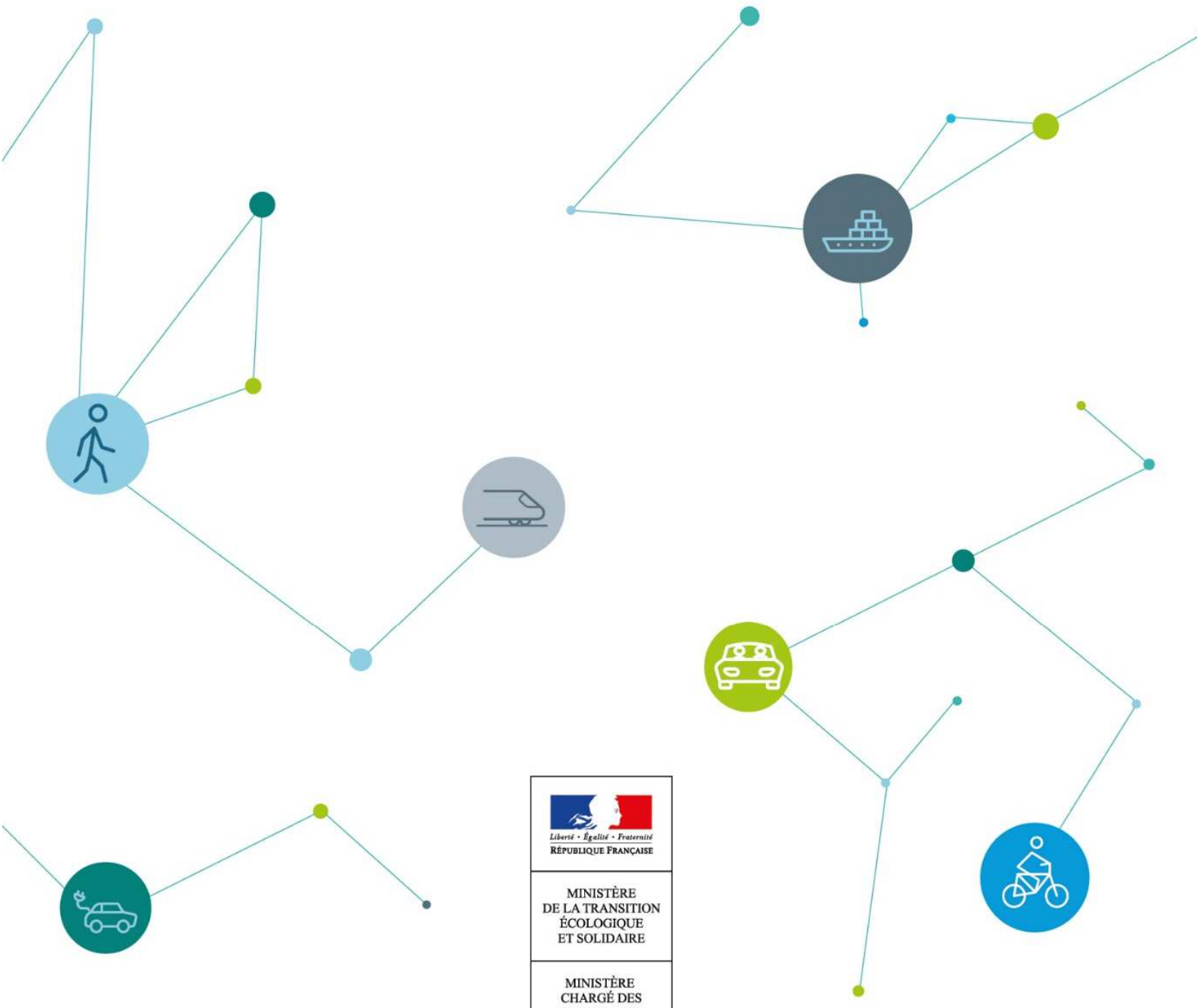
LOI MOBILITÉS

Dossier de presse • *Septembre 2018*

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE TRANSPORTS

Présentation des priorités du Gouvernement



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

LE CHOIX DE L'AVENIR

ecologique-solidaire.gouv.fr

« ***Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien***.

La réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de département de France, mais ***c'est bien de repenser, de réarticuler les mobilités du XXIe siècle****, la capacité à rejoindre le point le plus pertinent pour une ville qui n'est pas toujours la capitale.*

Ce qu'il nous faut penser, c'est autre chose pour demain *; ce sont les investissements pour ces nouvelles mobilités, c'est notre organisation collective pour ces nouvelles mobilités ; c'est les corrections à tous ces dysfonctionnements, ces engorgements qui aujourd'hui gâchent le quotidien de tant de nos concitoyens ».*

Discours du Président de la République Emmanuel MACRON
Rennes, le 1er juillet 2017

« ***Avec la programmation que nous présentons, le Gouvernement s'engage dans une démarche inédite*** *: sortir des impasses du passé en définissant une trajectoire claire, priorisée et financée pour nos investissements.*

C'est un choix de sincérité vis-à-vis de nos concitoyens et des territoires*, qui attendent de l'Etat des engagements vraiment concrets. C'est aussi un acte de démocratie et de transparence, en soumettant pour la première fois au Parlement notre politique d'investissements pour les transports.*

Cette programmation répond à une priorité fixée par le Président de la République : agir pour les transports du quotidien*. C'est bien le sens de cette programmation, pleinement intégrée dans le projet de loi d'orientation des mobilités : mettre notre politique d'investissements au service d'une nouvelle politique de mobilités, une politique luttant contre l'assignation à résidence de nos concitoyens dans tous les territoires, portant une ambition inédite pour la mobilité propre, et accompagnant les révolutions du digital et des nouvelles mobilités »*.

Elisabeth BORNE, Ministre chargée des Transports

SOMMAIRE

Une démarche inédite pour transformer notre politique d'investissements..... 4

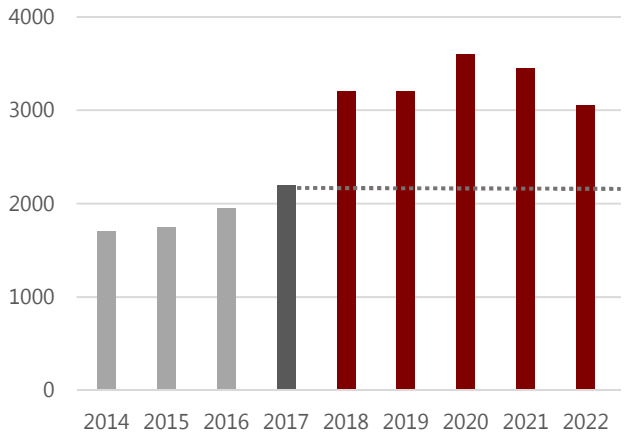
Un choix clair : investir davantage pour les transports..... 6

5 programmes d'investissements prioritaires 8

UNE DEMARCHE INEDITE POUR TRANSFORMER NOTRE POLITIQUE D'INVESTISSEMENTS

Depuis 15 mois, le Gouvernement est engagé dans une transformation profonde de notre politique de mobilité, au premier plan de laquelle notre stratégie d'investissements dans les infrastructures.

Le système hérité de ces dernières décennies a en effet largement montré ses limites. Il se traduit tout d'abord par une impasse nourrie de nombreuses promesses non financées : ce sont près de 10 Md€ de plus que les ressources disponibles sur le quinquennat qui auraient été nécessaires pour réaliser tous les projets d'infrastructures annoncés par le passé. Il témoigne aussi de choix d'investissements qui ne répondaient pas pleinement à la priorité qui doit être donnée aux déplacements de la vie quotidienne.



Evolution des besoins de financements de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour réaliser tous les projets annoncés par le passé. (Millions d'euros)

Pour engager cette transformation en profondeur, le Gouvernement s'est fixé un calendrier et une méthode inédite. Objectif : définir une stratégie d'investissements cohérente, répondant aux priorités, et mettant en adéquation les engagements et les ressources. Ainsi, le Gouvernement a porté depuis mai 2017 :

- **Dès le départ, une pause dans la réalisation de nouveaux grands projets d'infrastructures** (routiers, ferroviaires et fluviaux), annoncée par le Président de la République le 1er juillet 2017, pour se donner le temps de redéfinir les priorités en matière d'investissements et les besoins en termes de ressources.

- **Des Assises nationales de la mobilité**, menées de septembre à décembre 2017, 3 mois qui ont permis de concerter les grandes orientations de la politique des mobilités. Parallèlement, de nombreux échanges ont eu lieu avec les élus des territoires pour identifier les besoins prioritaires, échanger sur les calendriers des projets et leurs modalités de réalisation.

- **La mise en place d'un Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)**, en octobre 2017. Composé de 16 membres (parlementaires nationaux et européens, représentants des grandes associations de collectivités, experts) et présidé par Philippe DURON, il a pour mission de proposer une stratégie en matière d'investissements dans les infrastructures de transports. Son rapport rendu au Gouvernement le 1er février dernier constitue depuis plusieurs mois la base du travail mené pour préparer cette programmation.

- **Le lancement d'audits indépendants sur l'état des réseaux** routier, ferroviaire et fluvial, afin de disposer de toutes les données sur les investissements nécessaires.

- **La préparation d'une programmation des investissements de transports**, intégrée au projet de loi d'orientation des mobilités qui sera présenté en Conseil des ministres en octobre 2018.

Le Gouvernement présente aujourd'hui les grandes orientations et priorités de la programmation, fort du travail réalisé depuis 15 mois en particulier par le Conseil d'orientation des infrastructures,

Durant les prochaines semaines, la Ministre chargée des Transports rencontrera à nouveau chaque président de région pour finaliser la programmation relative à chaque territoire, permettant ainsi de présenter au mois d'octobre une programmation complète dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités.

Une volonté de transparence pour nos investissements

Cette programmation est une démarche inédite :

- **Elle va permettre de définir de façon claire, priorisée et financée la politique d'investissements** dans les transports pour la prochaine décennie.

- **Elle traduit une volonté : celle de la transparence vis-à-vis du Parlement et des citoyens**, avec une programmation qui sera pour la première fois débattue et votée par la représentation nationale.

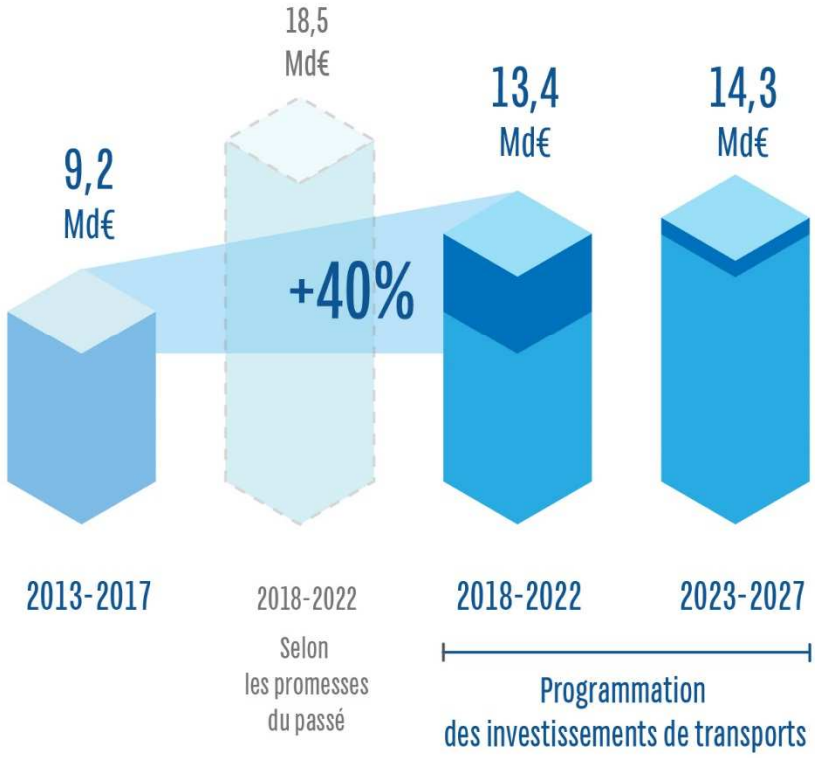
- **Le COI, instance indépendante, verra son existence et ses missions pérennisées dans la loi**. Il sera chargé de faire des propositions au Gouvernement et de s'assurer de la bonne mise en œuvre de cette programmation.

UN CHOIX CLAIR : INVESTIR DAVANTAGE POUR LES TRANSPORTS

La programmation des investissements de transports traduit de manière opérationnelle des choix et des priorités assumées par le Gouvernement.

Le premier choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements prévus sur les 10 prochaines années. Avec cette programmation, les calendriers présentés seront techniquement et financièrement tenus. Il s'agit donc d'une feuille de route précise, tout autant que d'une ambition.

Le deuxième choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La programmation prévoit donc d'investir 13,4 Md€ sur la période 2018-2022. Cela représente une augmentation de +40% des investissements de l'État par rapport à la période 2013-2017. La programmation s'inscrit dans la perspective d'une enveloppe quinquennale en progression à 14,3 Md€ sur la période 2023-2027.



Ce choix politique très clair est nécessaire pour à la fois maintenir un niveau de qualité pour nos infrastructures, garantir la sécurité et la qualité des déplacements de nos concitoyens au quotidien, soutenir la performance de notre économie, assurer la transition vers une mobilité plus propre, renforcer la cohésion du territoire et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

Cette décision s'appuie sur le travail considérable réalisé par le COI dans son rapport remis au Gouvernement, qui a confirmé les priorités fixées dès le début du quinquennat et les a traduites en propositions de programmation.

Pour l'année 2019, la programmation se traduit par des crédits en hausse de +300 M€, par redéploiement au sein du budget de l'Etat. Cette trajectoire d'investissements repose par ailleurs sur la mobilisation de ressources nouvelles pour financer la programmation à hauteur de 500M€/an à compter de l'année 2020. Les travaux du Gouvernement sur ce sujet sont en cours, sur la base des propositions formulées dans le rapport du COI.

Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions et assise sur l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

- **Faciliter les déplacements du quotidien** ;
- **Accélérer la transition écologique**, en poursuivant la politique de rééquilibrage modal en faveur des modes propres pour les voyageurs comme les marchandises ;
- **Contribuer à la cohésion des territoires** en améliorant l'accessibilité et l'attractivité des villes moyennes, des territoires ruraux, et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en métropole comme dans les outre-mer ;
- **Renforcer l'efficacité des transports de marchandises** au service de notre économie.

Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables, présentés ci-après.

5 PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES

Cette hausse des investissements se traduit par 5 programmes clés définis par le Gouvernement.

1. Entretenir et moderniser les réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants : la première des priorités

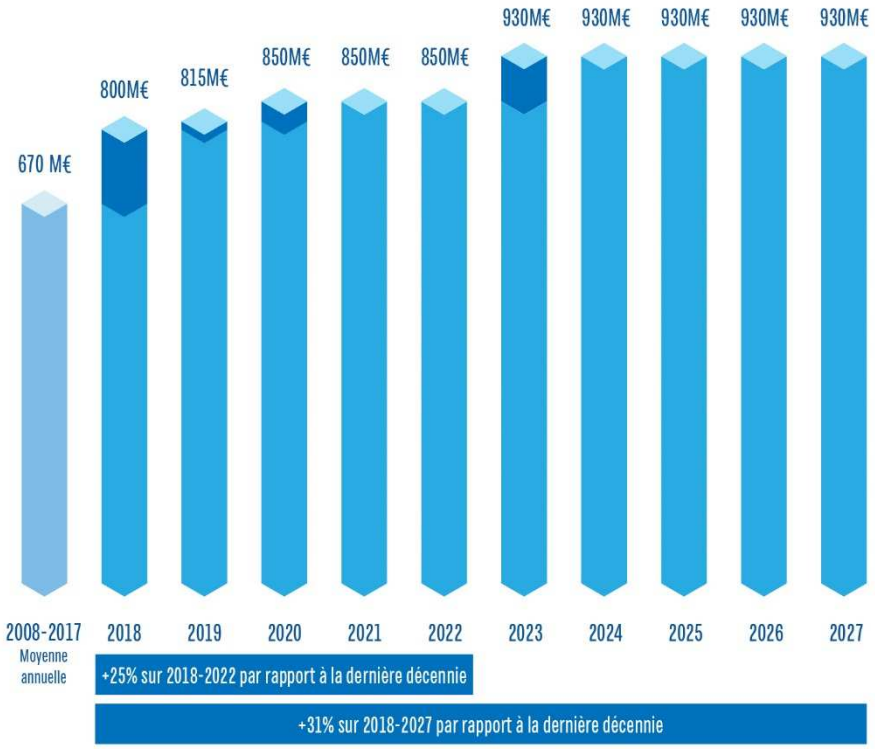
L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée.

Sur le **réseau routier national non concédé**, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.

Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permet d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.

Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.

Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'Etat). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. **Cela représente +31% de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25% sur le seul quinquennat 2018-2022.** Hors entretien courant, les opérations de modernisation sont en particulier en progression de +70% sur la décennie.



En matière **ferroviaire**, comme cela a été annoncé par le gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'Etat de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. **Ce sont 3,6 Mds€ annuels qui sont investis sur 10 ans sur le réseau existant.**

Cet effort sans précédent sera complété de 200M€ /an supplémentaires à partir de 2022, ce qui permettra de lancer des projets comme la nouvelle génération de signalisation ferroviaire, pour augmenter par exemple de 20% le nombre de trains entre Paris et Lyon ou réduire de moitié les incidents d'infrastructure entre Marseille et Nice.

L'Etat apportera également toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité (notamment de mise en sécurité des passages à niveau), de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

3,6 Md€/an investis sur 10 ans dans le réseau ferroviaire existant

+50% par rapport aux 10 dernières années

+200 M€ investis en complément à partir de 2022

Enfin, concernant le **réseau fluvial**, sur lequel le manque de moyens a également entraîné une dégradation, l'Etat augmentera progressivement les crédits consacrés à la régénération et la modernisation des voies navigables (automatisation, téléconduite d'ouvrages), pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. Cela permettra, en complément des capacités d'investissement propres de l'établissement public VNF, d'atteindre **un niveau de régénération / modernisation globale d'environ 160 M€/an à cet horizon**.

530M€ investis sur 2018-2022 dans le réseau fluvial

Un doublement des investissements par rapport à la décennie précédente

2. Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien

La priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les métropoles, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.

L'Ile-de-France, qui connaît des enjeux d'aménagement et de qualité de vie particuliers, nécessite une poursuite des programmes entamés pour réduire la saturation et construire un réseau maillé renforçant le caractère multipolaire de la métropole parisienne. Cela repose d'une part sur l'achèvement du programme lancé en partenariat avec les collectivités pour l'amélioration de l'offre ferroviaire, avec le prolongement d'EOLE et la modernisation des RER. Cela passe d'autre part par la construction des 200 km de lignes de métro automatique du Grand Paris Express, dans le cadre

de la nouvelle feuille de route du projet établie par le Gouvernement, techniquement et financièrement réaliste.

Au-delà de la région capitale, le recours au ferroviaire dans les déplacements quotidiens est aujourd'hui trop faible en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives à la voiture individuelle augmentent. Il faut donc accroître significativement la part des transports ferroviaires dans les déplacements dans les grandes métropoles grâce à des investissements de capacité, de modernisation et d'interconnexion avec les autres modes de transport.

Après la construction progressive du réseau TGV depuis 4 décennies, **il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires**. Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire ambitieuse à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

Ce programme s'inscrit dans les ambitions définies dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, reposant sur un effort mené par SNCF Réseau de modernisation des gares pour en améliorer la performance et la robustesse.

Au global **ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les 10 années à venir (hors Ile-de-France),** associant Etat, collectivités ou SNCF. L'Etat prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

2,6 Md€ investis sur 10 ans
dans les nœuds ferroviaires urbains,
dont 50% par l'Etat

3. Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et territoires ruraux

Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région, son attractivité, son accès aux services publics. Pourtant, partout à travers le pays, nombreux sont les territoires qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nécessaires à leur désenclavement, et constatent la lenteur de travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-Régions.

Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'Etat prévoit donc de porter **une vingtaine d'opérations de désenclavement routier au sein des contrats de plan Etat-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans**, destinés à améliorer la qualité du réseau routier national desservant les villes moyennes et les territoires ruraux notamment en terme de sécurité et de niveau de service.

Il s'agit d'opérations très concrètes pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours.

1 Md€ investis sur 10 ans
dans une vingtaine d'opérations
de désenclavement routier

Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront.

Ce programme s'inscrit dans une politique globale de cohésion des territoires reposant sur l'ensemble des modes de transports : modernisation du réseau ferroviaire, sur les lignes structurantes comme de desserte fine, liaisons aériennes d'aménagement du territoire, etc.

> **A noter :** Les investissements pour l'Outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les Contrats de Convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

4. Développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie

La programmation devra permettre de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie.

Pour cela, **l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui permettront d'engager environ 1,2 Md€ sur 10 ans pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien**.

Trois thématiques sont identifiées, avec pour chacune des enveloppes spécifiques qui seront détaillées dans la programmation :

- Le développement des pôles d'échanges multimodaux et des transports en commun ;
- L'accompagnement des innovations, des nouveaux services de mobilité et des véhicules autonomes et connectés ;
- Le soutien aux modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Par ailleurs, en zone urbaine, l'Etat favorisera les transports en commun, les modes de déplacements partagés et propres. Il portera ainsi notamment sur son réseau les investissements permettant la

réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (covoiturage par exemple).

1,2 Md€ investis sur 10 ans
pour soutenir les mobilités propres et partagées
à travers des appels à projets

5. Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises

Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre : de soutenir le développement de nos ports, et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes ; et d'avoir des offres ferroviaires et fluviales efficaces sur les axes stratégiques. **L'Etat investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.**

Ils sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services. L'Etat renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

En complément de ces investissements, l'Etat confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges. L'Etat soutient enfin les programmes d'investissements des Grands Port Maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats Etat-Région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins.

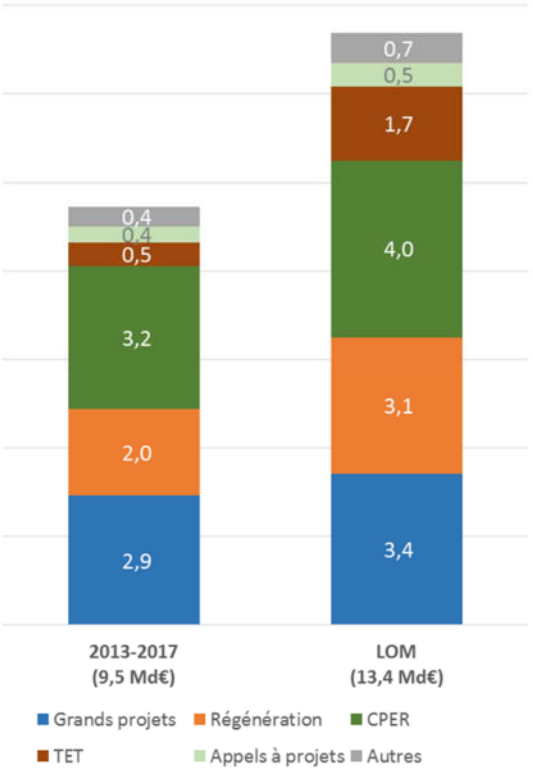
2,3 Md€ investis par l'Etat sur 10 ans,
en complément des différentes politiques publiques
de soutien au secteur

Une nouvelle approche pour la poursuite des grands projets

Tout en tenant compte de ces grandes priorités, le Gouvernement ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons interurbaines ferroviaires (améliorations d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.)**, et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier** (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement, et de congestion). Enfin, le Gouvernement honorera ses engagements européens sur les projets de Canal Seine-Nord Europe et de Lyon-Turin.

Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, **le Gouvernement s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le COI, reposant sur une réalisation phasée des projets** commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

La discussion se poursuivra avec les présidents de région pour finaliser le phasage et les modalités de chaque projet.



Répartition des grands volumes de dépenses (Millions d'euros)
NB : Parmi les grands projets dans la trajectoire Lom (2018-2022), 1,5 Md€ sont consacrés au paiement des partenariats public-privé engagés précédemment

Répartition des 13,4 Md€ (2018-2002) par mode :

- ***51% rail***
- ***38% routier***
- ***6% fluvial, portuaire***
- ***5% mobilités***

LOI MOBILITÉS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Tél. 33 (0)1 40 81 21 22