

27 AOUT 1998

La Ministre de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement
et

Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Logement

à

Madame et Messieurs les préfets de région

OBJET : élaboration des schémas de services collectifs de transport

PJ : un document de cadrage

Le Gouvernement vient d'adopter le projet de loi pour l'aménagement durable du territoire qui prévoit l'élaboration de schémas de services collectifs, approuvés par décret, pour la mise en oeuvre des choix stratégiques de la politique nationale d'aménagement et de développement du territoire. L'élaboration de ces schémas doit s'appuyer sur une concertation conduite par l'Etat, associant les collectivités territoriales et les autres partenaires intéressés.

Dans le domaine des transports, il est prévu d'élaborer simultanément un schéma multimodal de services de transports de voyageurs et un schéma multimodal de services de transport de marchandises, qui se substitueront aux schémas d'infrastructures déjà établis en application de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Les directeurs régionaux de l'équipement ont déjà rassemblé un ensemble de réflexions et de propositions sur ces questions, dans le cadre des rapports d'orientation multimodaux établis sous votre autorité dans le courant de l'année 1997. Comme vous en avez été informé, ces rapports ont récemment fait l'objet d'un examen concerté avec les services centraux de mon ministère, en vue de préparer les entretiens qui seront organisés en temps utile avec chacun d'entre vous pour l'élaboration des contrats de plan Etat - régions.

Nous vous demandons d'engager dès maintenant les travaux préparatoires à l'élaboration des schémas de services de transport. Vous conduirez ensuite la concertation nécessaire et vous établirez des propositions dans le cadre des instructions générales qui vous seront notifiées pour l'ensemble des schémas de services collectifs.

Le document ci-joint a été élaboré par le comité stratégique interministériel mis en place, sous la présidence de M. Christian BROSSIER, pour préciser le cadre, les objectifs et la démarche d'élaboration des schémas de services multimodaux de transport, voyageurs et marchandises.

Il s'agit d'un document support à la réflexion et à la concertation dont nous voulons souligner l'essentiel.

La démarche nouvelle ici préconisée consiste à s'interroger d'abord sur les attentes des usagers avant d'envisager les différentes solutions pour y répondre, ce qui nécessite une bonne capacité pédagogique. Des séminaires d'analyse de cas concrets seront organisés en septembre prochain à l'intention des directeurs régionaux de l'équipement et de leurs collaborateurs afin de maîtriser cette démarche et les difficultés d'évaluation des projets.

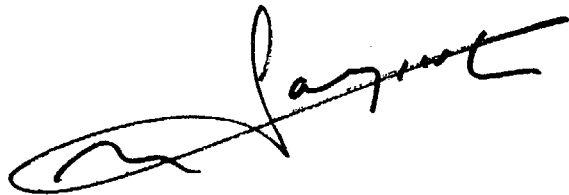
Les projets ou actions que vous proposerez de retenir dans une perspective à 20 ans devront être sélectionnés de façon rigoureuse. Vous donnerez la priorité aux équipements des agglomérations, notamment en matière de transports collectifs, ainsi qu'aux actions permettant de développer le fret ferroviaire. Vous privilégiez les opérations à forte rentabilité économique et sociale, et réalisables par étapes.

La première étape d'explicitation des objectifs de services à l'échelle des différents territoires devra, bien sûr, être en cohérence avec l'expression de la stratégie de l'Etat en région qui vous est demandée par ailleurs. Les propositions pour les schémas de services de transport pourront utilement être définies et concertées en même temps que le contenu des contrats de plan, de manière à assurer la convergence indispensable entre la planification à long terme et la programmation.

Vous rendrez compte de l'état d'avancement de la démarche sous le timbre de la direction des affaires économiques et internationales, à l'attention du comité stratégique interministériel, avec copie pour information à la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.



Dominique VOYNET



Jean-Claude GAYSSOT

**Comité stratégique interministériel
pour l'élaboration des schémas de services de transport**

le 22 juillet 1998

**Cadre, objectifs et démarche
pour une élaboration concertée au niveau interrégional**

Sommaire

1. Le cadre général de l'élaboration des schémas

11. Rôle des transports dans l'économie
12. Evolution des demandes de transport : les avenir possibles
 - . *effets structurels liés aux différents marchés*
 - . *effets des politiques publiques*
 - . *effets de la croissance économique*
 - . *enseignements à tirer*
13. Principales questions à moyen et long terme
 - . *desserte du territoire*
 - . *capacité des infrastructures*
 - . *marché et concurrence internationale*
 - . *environnement et cadre de vie*
 - . *perspectives financières*

2. Les objectifs de l'Etat

21. Orientations générales et principes d'action
22. Enjeux de services de transport
 - . *intégrer les réseaux de transport au niveau international*
 - . *améliorer les services de voyageurs intervilles et inter-régions*
 - . *organiser la mobilité quotidienne et les déplacements de proximité.*
23. Priorités de l'Etat

3. La méthode à suivre pour l'élaboration des schémas

31. expliciter les objectifs de services de transport
32. identifier et classer par objectifs les différentes actions envisageables
33. décrire et évaluer les projets
34. classer les projets par ordre de priorité

Le CIADT du 15 décembre 1997 a arrêté le principe, la démarche et le calendrier d'élaboration des schémas de services relatifs aux transports. Pour la première étape, *la présente note, établie par le comité stratégique interministériel conduit par le Ministre chargé des transports, définit le cadre, les objectifs et la démarche d'une élaboration concertée des schémas de services de transport au niveau interrégional.*

Ce cadrage sera complété ultérieurement par des documents précisant la description des services actuellement offerts par les réseaux de transport, ainsi que les perspectives à long terme d'évolution des demandes de transport et leurs impacts sur les émissions polluantes et de gaz à effets de serre.

1. Le cadre général d'élaboration des schémas

11. Rôle des transports dans l'économie

Les spécificités du système des transports

Le système des transports concerne une multiplicité d'acteurs et peut être perçu de différents points de vue : celui de l'utilisateur individuel ou professionnel, du citoyen ou du contribuable ; celui de l'individu et des collectivités locales, régionales, nationale et européenne ; celui des artisans, des salariés et des chefs d'entreprises de transport privées ou publiques. Il relève ainsi de trois logiques complémentaires : celle du marché et de la compétitivité ; celle de la solidarité et du service public ; celle enfin du cadre de vie, des ressources naturelles et de l'organisation de l'espace.

Les réseaux de transports présentent, au delà de leurs avantages directs et immédiats, de forts impacts sur l'environnement (effets externes positifs ou négatifs), des synergies engendrées par la multiplicité des utilisateurs ou des connexions, des effets de polarisation du territoire, et des temps de réaction de long terme, qu'il s'agisse de la rentabilité des infrastructures, des besoins de mobilité, des effets environnementaux ou de l'implantation des activités. S'ajoutent en outre les phénomènes de pointes de trafic et des problèmes importants de sécurité.

La dépense nationale en transport s'élevait en 1996 à près de 1460 milliards de francs, soit environ 18,5% du produit intérieur brut. Sur ce montant, la consommation finale des ménages (achats de véhicules et dépenses courantes en transport) s'est élevée à 716 milliards de francs, soit 15% de leur consommation finale totale. Le secteur des transports emploie 880 000 salariés (hors secteur automobile), en croissance d'environ 0,7% par an au cours des 10 dernières années. Le développement du transport de fret et celui du transport collectif urbain de voyageurs sont particulièrement riches en création d'emplois durables.

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement

Au sens de la Commission des comptes des transports, les dépenses de transport de l'Etat se sont élevées en 1996 à 79,2 milliards de francs, dont :

- *59,1 milliards pour le fonctionnement* : 12,1 milliard pour la route ; 32,4 milliard pour le fer ; 4,4 milliard pour le transport collectif urbain ; 10,1 milliard pour les autres modes ;
- *20,1 milliard pour l'investissement* : 10,9 milliard pour la route ; 5,9 milliard pour le fer ; 2,5 milliard pour le transport collectif urbain ; 0,7 milliard pour les autres modes.

Pour la même année, les dépenses de transport des collectivités locales se sont élevées à 116,8 milliards de francs, dont :

- *74,7 milliards pour le fonctionnement* : 39,3 milliard pour la route ; 0,2 milliard pour le fer ; 34,1 milliard pour le transport collectif urbain ; 1,1 milliard pour les autres modes ;
- *42,1 milliard pour l'investissement* : 32,9 milliard pour la route ; 0 milliard pour le fer ; 8,9 milliard pour le transport collectif urbain ; 0,3 milliard pour les autres modes.

Plus précisément, sur les dix dernières années, les investissements de transport dans le champ d'intervention de l'Etat ont représenté environ 61 milliards par an (auxquels s'ajoutent plus de 30 milliards par an pour la voirie départementale et communale), répartis comme suit :

- . 25 milliards sur le réseau routier national, dont 13 pour les autoroutes concédées et 12 pour le réseau non concédé ;
- . 17,5 milliards sur le chemin de fer (infrastructure et matériel roulant) dont 8 pour les lignes nouvelles à grande vitesse et 9,5 pour le réseau existant ;
- . 10,2 milliards pour les transports collectifs urbains, dont 7,1 en région l'Île de France (infrastructure et matériel) et 3,1 pour la province (lignes nouvelles en site propre) ;
- . 0,6 milliard pour les voies navigables ;
- . 1,6 milliards pour les ports maritimes ;
- . 4 milliards pour l'aérien, dont 0,8 de circulation aérienne, 2 pour les aéroports de Paris et 1,2 pour les aéroports de province.

Les conditions d'équilibre financier des services

Les services de transport se développent dans un marché commercial encadré par des règles (normes techniques, conditions d'accès, contrôles...) fixées au plan international et européen. Au delà de ces règles, l'intervention des pouvoirs publics a essentiellement pour objet de créer les conditions de réalisation de services de transport que les mécanismes du marché ne peuvent spontanément fournir. Trois types de situations doivent être distinguées à cet égard :

1. *L'exploitation du service dégage des excédents commerciaux* qui permettent d'amortir tout ou partie des dépenses d'infrastructures : c'est notamment le cas des autoroutes concédées à fort trafic, des grands aéroports, des lignes ferroviaires à grande vitesse et de certaines grandes lignes classiques, de certains services de fret ferroviaire.
2. *L'exploitation doit être subventionnée au moins en phase de démarrage*. Ainsi, cette intervention publique temporaire s'applique actuellement au transport combiné.
3. *Le service est organisé et subventionné de façon permanente par la collectivité*. C'est le cas du réseau routier non concédé, d'un certain nombre de lignes ferroviaires, du transport collectif régional et local (urbain notamment), de certaines lignes aériennes et des liaisons avec les îles.

12. Evolution des demandes de transport : les avenir possibles

Les grandes orientations de la politique multimodale des transports doivent être fondées sur

une bonne compréhension des demandes de transport et de leurs déterminants.

Les évolutions globales de la demande de transport sont conditionnées par l'environnement économique (la croissance, l'emploi les échanges extérieurs), et par l'évolution des comportements des usagers (évolution des modes de vie, niveau d'équipement automobile, attrait de la grande vitesse ferroviaire...) ou celle des systèmes de production et de distribution. Elles sont également influencées par les interventions et initiatives des autorités publiques nationales et européennes et des entreprises de transport, en matière de réglementation technique ou sociale, de tarification ou taxation et de qualité de service offert.

Ces différents facteurs sont analysés ci-après.

1° Effets structurels liés aux différents marchés

- Les déplacements urbains et périurbains (*comportements de mobilité quotidienne*) sont étroitement liés à la transformation de la ville et au phénomène d'étalement urbain: sous l'effet conjugué d'un recours accru à l'automobile et d'autres facteurs économiques et culturels, les pôles d'activité (commerces, loisirs, grandes entreprises) s'implantent en périphérie des agglomérations ; l'habitat se localise à des distances de plus en plus éloignées pour trouver des terrains moins chers.

Le nombre de déplacements quotidiens par personne reste stable depuis des années, ainsi que leur durée moyenne. Cependant, la répartition de ces déplacements selon les modes de transport a fortement évolué au dépens de l'usage des deux roues et de la marche à pied. La part des transports collectifs s'est maintenue à un niveau le plus souvent modeste au cours des deux dernières décennies, sauf dans les cas de politiques locales actives en faveur des transports collectifs et autres modes alternatifs à l'automobile.

La distance parcourue augmente sensiblement (notamment celle des trajets domicile - travail), traduisant un élargissement sensible de l'espace du quotidien en relation avec les possibilités offertes par les réseaux de transport. Cependant, les mouvements de délocalisation de l'habitat et des activités induits par le faible coût du transport ont pour effet d'accroître les différenciations géographiques et sociales.

Même s'il convient de tenir compte pour les vingt prochaines années d'une moindre croissance démographique urbaine, d'une certaine limitation de la portée de déplacements, et de l'augmentation du coût des transports en périphérie des grandes agglomérations, liée à la congestion des infrastructures, ces facteurs ne pourront à eux seuls inverser les tendances précédemment constatées.

- Les trafics de voyageurs intérieurs interurbains ont connu par le passé une croissance soutenue. Le trafic routier a progressé de 4,6% par an au cours des 20 dernières années. Le transport aérien s'est développé à partir des années 1970, avec une croissance supérieure à 10% par an entre 1970 et 1980. Après avoir progressé jusqu'en 1985, le trafic ferroviaire s'est stabilisé depuis, la hausse des tarifs annulant l'impact positif sur les trafics de la mise en service de nouveaux TGV.

Ces fortes croissances vont se ralentir (en termes relatifs) avec l'arrivée à maturité des marchés automobile et aérien : dans l'hypothèse d'une croissance économique future voisine de celle de la période 1970-1992 (2,3% par an en moyenne), le total des trafics des différents modes ne progresserait plus que de 1,7% à 2,7 % par an en moyenne au lieu de

3,6 % pendant la période précédente. Cependant, en valeur absolue sur les 20 ans à venir, de tels accroissements des trafics routiers et aériens resteraient comparables à ceux observés dans le passé.

Les perspectives de croissance du transport ferroviaire de voyageurs s'améliorent, mais elles restent très sensibles à la qualité des services offerts (fréquences, grande vitesse, services transeuropéens...) et aux tarifs payés par l'utilisateur. Compte tenu de la sensibilité aux prix relatifs, l'amélioration de l'offre de services passera prioritairement par des efforts d'organisation et d'efficacité.

- **Les trafics de marchandises** connaîtront une progression sensible, liée aux dynamismes des transports internationaux. Même si le rythme de progression de ces trafics se ralentit, leur part relative passera de 40% à 50% dans les 20 prochaines années (en tonnes-kilomètres).

De 1970 à 1996, le trafic routier a été multiplié par 2,5. Ce mode est devenu le mode dominant avec une part de marché de 80%. Pendant la même période, le trafic ferroviaire a reculé de 25% et le trafic fluvial a été divisé par 2. Ces reculs s'expliquent pour partie par l'évolution de l'appareil productif et des marchandises à transporter, mais également par la baisse relative des prix routiers.

Le trafic ferroviaire fret devrait cesser de régresser, à condition que puisse être assurée la qualité de service attendue par les chargeurs. Compte tenu de l'évolution de la structure des échanges (moindre impact des restructurations industrielles), l'accroissement du transport à longue distance sera plus favorable au chemin de fer que par le passé. Celui-ci bénéficie déjà des effets de la construction du tunnel sous la Manche qui contribuent pour 0,3 point à sa croissance annuelle de 0,8 %. De même, le développement attendu du trafic des ports français pourrait en hypothèse moyenne contribuer pour 0,4 point à sa croissance.

2° Effets des politiques publiques

Les politiques publiques sont de nature à modifier la demande de transport par la réglementation (normes techniques de véhicules, règles d'usage des infrastructures), la tarification (taxes sur l'automobile et les carburants), les subventions aux services (transports régionaux et urbains) et l'offre d'infrastructure.

Elles relèvent d'interventions régionales et locales (politiques urbaines, par exemple), de dispositions nationales et européennes (normes techniques et taxation) et d'accords mondiaux (en particulier, les engagements pour limiter l'effet de serre)

- **Pour les déplacements urbains et périurbains**, le phénomène majeur réside en périphérie, précisément dans des zones à faible densité où l'organisation de transports collectifs est plus difficile. L'étalement urbain y provoque une forte croissance des déplacements, alors que les déplacements vers les centres s'accroissent faiblement.

Dans la continuité des évolutions passées, les perspectives de croissance des demandes de transport automobile sur la période 1996 - 2020 seraient les suivantes :

Circulations urbaines et périurbaines	Trafics (milliards de véh. - km)		Evolution (en %)
	1994	2020	1994 - 2020
Ile de France	30	46	+ 52 %
ZPIU de plus de 300 000 habitants	61	100	+ 63 %
ZPIU de moins de 300 000 habitants	63	123	+ 95 %
TOTAL	154	269	+ 74 %

Par rapport à ces évolutions « au fil de l'eau », une évolution mieux maîtrisée de la mobilité urbaine pourrait reposer :

- d'une part, sur des instruments de régulation nationale tels que la réglementation et la taxation des véhicules et de leur usage qui pourrait inciter, en permettant une meilleure prise en compte des coûts externes, à une plus grande diffusion de véhicules à faible consommation et à une baisse des circulation urbaines ;

- d'autre part, sur des politiques locales volontaristes d'organisation des transports et de maîtrise de l'urbanisation telles que la concertation engagée autour des plans de déplacements urbains en offre aujourd'hui l'opportunité.

- **Pour les transports interurbains**, ces interventions publiques peuvent conduire à des évolutions assez contrastées des demandes de transport à l'horizon 2020. Différentes hypothèses ont été représentées ci-après, à partir d'un scénario "au fil de l'eau" (le scénario A, qui extrapole les évolutions antérieures, sans tenir compte des inflexions politiques récentes) par trois scénarios notés B à D (voir annexe) dans lesquels varient les données relatives :

- à l'évolution de la TIPP, entre le maintien au niveau de l'année 1998 (scénario A) jusqu'à la hausse de 5% par an en francs constants (scénario D), soit plus de 13 francs le litre de super ou de gasole en 2020 ;

- au prix des transports ferroviaires de voyageurs, entre la stabilité (scénario A) et la décroissance de 10% (scénario D) ;

- au prix du transport aérien, entre une décroissance marquée (scénario A) et une légère hausse (scénario D) liée à la taxation du kérosène à 50% ;

- au coût du fret routier, entre le maintien des pratiques sociales passées (scénario A) et une amélioration au delà de l'application du contrat de progrès (scénarios C et D).

Dans une perspective de croissance du PIB de 2,3% en moyenne annuelle, les évolutions extrêmes des demandes de transport sur la période 1996 - 2020 (représentées par les scénarios A et D, les scénarios B et C conduisant à des résultats intermédiaires) seraient les suivantes :

VOYAGEURS interurbains	trafics 1996	trafics 2020 (milliards de voy - km)		évolution 1996 - 2020 (en %)	
		scénario A	scénario D	scénario A	scénario D
Réseau routier national	248,2	480,0	348,2	+ 93 %	+ 40 %
Chemins de fer (hors RIF)	50,9	75,0	96,2	+ 47 %	+ 89 %
Aérien (lignes intérieures) ¹	13,1	34,9	26,4	+ 166 %	+ 100 %
TOTAL	312,2	590,0	470,7	+ 89 %	+ 51 %

¹Exprimées en nombre de passagers transportés sur les lignes intérieures, les perspectives d'évolution 1996 - 2020 seraient respectivement de + 158 % (scénario A) et de + 87 % (scénario D), dans l'hypothèse où l'étape moyenne augmenterait de 15 % sur la période considérée.

MARCHANDISES	(milliards de tonnes - km)				
Routier	213,8	427,8	336,0	+ 100 %	+ 57 %
Ferroviaire	48,3	56,5	71,9	+ 17 %	+ 49 %
Fluvial	5,7	4,0	5,8	- 30 %	+ 2 %
TOTAL	267,8	488,3	413,7	+ 82 %	+ 54 %

Ces résultats soulignent la nécessité de politiques très volontaristes pour infléchir l'évolution des demandes de transport interurbaines, qui sont moyennement sensibles au prix des carburants.

La part du transport routier de marchandises, qui était 80% en 1996, pourrait à l'horizon 2020 progresser jusqu'à 87% (scénario A), ou se stabiliser à 81% (scénario D). Pour les voyageurs, la part du transport par la route pourrait passer de 80% en 1996 à 81,5% (scénario A) ou à 74% (scénario D). Les scénarios diffèrent également par la variation des trafics interurbains totaux, avec une amplitude de l'ordre de 20% pour les voyageurs et de 15% pour les marchandises.

Cependant, ces modélisations ne prennent pas en compte l'impact de politiques ciblées, telles que le développement du cabotage maritime ou une meilleure desserte ferroviaire des ports nationaux qui acheminent la moitié du tonnage de notre commerce extérieur et peuvent avoir un impact non négligeable sur les trafics ferroviaires de fret.

3° Effets de la croissance économique

Quel que soit le scénario de politiques publiques, le niveau de croissance moyen annuel du PIB aurait sur les demandes de transports interurbains les effets suivants :

VOYAGEURS interurbains	Taux de croissance 1971-1996	CROISSANCES ANNUELLES SUR LA PERIODE 1996 - 2020						Réduction des taux de croissance
		Augmentation des taux de croissance	Croissance médiane du PIB 2,3% par an				Scénario de régulation	
			Croissance forte du PIB 2,9% par an	A	B	C		
Réseau routier national	4,4%	+ 0,3 %	2,8%	2,6%	2,5%	1,4%	- 0,4 %	
Chemins de fer (hors Ile de France)	1,6%	+ 0,15 %	1,6%	1,7%	2,1%	2,7%	- 0,2 %	
Aérien (lignes intérieures)	9,3%	+ 0,5 %	4,2%	3,4%	3,2%	3,0%	- 0,6 %	
TOTAL	3,6%	+ 0,3 %	2,7%	2,5%	2,5%	1,7%	- 0,4 %	
MARCHANDISES								
Routier	3,8%	+ 0,9 %	2,9%	2,6%	2,5%	1,9%	- 0,7 %	
Ferroviaire	-1,1%	+ 0,65 %	0,7%	1,0%	1,1%	1,7%	- 0,65 %	
Transport fluvial	-3,1%	+ 0,9 %	-1,5%	-1,0%	-0,8%	0,0%	- 1 %	
TOTAL	2,4%	+ 0,8 %	2,5%	2,3%	2,2%	1,8%	- 0,7 %	

Le modèle révèle la forte sensibilité des résultats à la croissance économique, qui est le paramètre le plus déterminant des futurs possibles des demandes de transport.

Une croissance plus forte (2,9% par an au lieu de 2,3%) favoriserait plus les voyageurs routiers et que ferroviaires ; inversement une faible croissance (1,9% par an) pénaliserait moins le mode ferroviaire que la route ou l'avion.

Une variation de 1 point de la croissance annuelle moyenne du PIB pourrait entraîner un écart de 1,5 points de croissance annuelle du trafic total de marchandises, voire plus.

En d'autres termes, la croissance renforcerait la nécessité de politiques volontaristes en même temps qu'elle devrait permettre d'en dégager les moyens

4° Enseignements à tirer

La demande de transport continuera de croître à un rythme ralenti par rapport à la période 70-95 mais qui resterait voisin de celui de la croissance du PIB : entre 1,1 fois pour le scénario A et 0,75 fois pour le scénario D.

La prédominance routière et la hiérarchie des parts modales se maintiendraient. Seule une politique combinant une internalisation plus importante des coûts externes de la route, le renforcement de la réglementation sociale et des efforts commerciaux et tarifaires du mode ferroviaire permettrait une croissance substantielle de ce dernier, le maintien des parts modales pour les marchandises et une amorce de reconquête pour les voyageurs.

Il convient toutefois de souligner les limites des modèles utilisés. Ils reproduisent les comportements observés dans le passé en termes de consommation ou de sensibilité aux prix, comportements qui peuvent changer sensiblement aux cours des 20 prochaines années

Ils ne prennent que partiellement en compte les modifications du positionnement et de l'efficacité des opérateurs, de même que l'impact des politiques d'aménagement du territoire, des politiques sociales ou encore de l'évolution des dispositifs réglementaires qui sont de nature à changer les données de la concurrence intermodale.

Les hypothèses sur la croissance économique et la régulation des transports sont fortement liées à l'environnement international et échappent en grande partie aux choix nationaux.

Les conséquences des différents scénarios sur l'économie nationale n'ont pas été évaluées, mais pourraient être sensiblement différentes, en ce qui concerne les volumes de ressources publiques mobilisées pour les infrastructures et les services de transports, les variations du produit des taxes (notamment la TIPP), les effets sur les coûts de production ou de distribution des produits et la localisation des activités, les conséquences sur la consommation des ménages (tourisme, par exemple).

Néanmoins, l'examen de ces scénarios montre que :

- **l'élaboration des schémas de services de transport ne peut se faire sur la base d'une seule hypothèse d'évolution des demandes** : les incertitudes à une échéance de 25 ans sont multiples et nécessitent la prise en compte de différents avènements possibles qui expriment notamment le caractère plus ou moins volontariste des politiques de régulation des transports (voir chapitre 3 ci-après).

- dans ce contexte incertain, **l'engagement de politiques volontaristes est indispensable pour orienter la demande de transport vers des avènements compatibles**

avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable, telles qu'elles résultent des choix nationaux et des engagements européens et mondiaux de notre pays : *le chapitre 2 ci-après* définit dans ce sens les objectifs et priorités de l'Etat.

13. Principales questions à moyen et long terme

En regard de sa densité démographique, notre pays dispose d'un ensemble d'infrastructures déjà bien développé pour ses transports interurbains: un réseau national routier qui irrigue bien le territoire, complété par un réseau autoroutier dont le maillage est très avancé, un réseau ferroviaire dont les performances ont été dopées par la mise en service de lignes à grande vitesse, un réseau aéroportuaire qui dessert la quasi totalité du territoire.

Les principales questions auxquelles les schémas de services de transport devront apporter des réponses sont les suivantes :

1° La desserte des territoires

Les moyens de transport intervilles et interrégions se révèlent beaucoup plus complémentaires que concurrents.

A coté de la route qui est devenue le mode dominant avec 80% du trafic interurbain, le transport ferroviaire de voyageurs est bien adapté au transport de masse reliant les grandes villes (trajets de 200 à 800 kilomètres), les réseaux de ville et les pôles touristiques. Le transport ferroviaire de marchandises est d'autant plus adapté que le trajet est plus long, le transport combiné permettant sur des moyennes et longues distances d'articuler la complémentarité de la route et du rail.

Le transport aérien répond aux besoins pour les trajets d'au moins 400 kilomètres et y répond d'autant mieux que la distance est importante (plage de concurrence pour des trajets de deux heures et demie à quatre heures en voiture ou en train).

Le transport maritime offre des opportunités susceptibles de se développer en international, cabotage ou continuité territoriale.

Si l'on veut assurer à tous les territoires une bonne accessibilité aux services offerts par les grandes agglomérations (universités...), il existe le plus souvent des possibilités importantes d'amélioration des services de transport à des coûts relativement modestes.

2° La capacité des infrastructures

La croissance encore soutenue de la demande globale de transport dans les vingt prochaines années, voyageurs et marchandises, entraînera, dans des proportions plus ou moins importantes selon l'évolution des demandes, des problèmes de congestion (routière,

ferroviaire et aéroportuaire) qui seront concentrés, pour l'essentiel, sur certains axes nationaux (le couloir rhodanien, le couloir languedocien, les radiales vers Paris), sur les points d'entrée du territoire (aéroports franciliens), et surtout dans les noeuds des réseaux que constituent les grandes agglomérations à forte intensité de trafic (la région Ile de France, Lyon, Marseille, la côte d'Azur, le sillon mosellan...). S'y ajoutent les risques de congestion de l'espace aérien en raison du fort trafic de survol du territoire français.

Cette congestion provient essentiellement de l'accumulation des différentes catégories de trafic sur les mêmes axes, ou à certaines périodes, par les goulots d'étranglements naturels de la géographie, ou par la densité des activités urbaines.

Face à ces perspectives d'évolution, des augmentations de capacité par la réalisation d'investissements développant les réseaux demeureront nécessaires. Mais compte tenu de la difficulté objective et des coûts associés à la réalisation de nouvelles infrastructures dans les zones denses les plus menacées par les risques de congestion, la mise en oeuvre de politiques d'exploitation adaptées, utilisant notamment les nouvelles technologies d'information, doit devenir l'une des priorités des schémas de services.

3° Le marché et la concurrence internationale

Le secteur des transports est passé, pour une large partie de son activité, d'une économie largement administrée (coordination des transports) à une économie régulée par le marché. La concurrence se joue essentiellement sur la capacité de chaque mode de transport à répondre aux principales attentes de la clientèle en termes de prix et de qualité de service : fiabilité, réactivité, souplesse, ponctualité, rapidité.

Dans le domaine ferroviaire, la reconquête de parts de marché nécessitera des efforts soutenus d'adaptation, tant en marchandises qu'en voyageurs.

Le domaine aérien est largement déterminé par la concurrence internationale. Le trafic international régulier au départ de l'ensemble des aéroports français compte plus de 43 millions de passagers annuels. Sur ce total, 9,7 millions, soit 22% partent des aéroports de province, mais il s'agit pour l'essentiel de trafic à destination de l'Europe et du Maghreb. Ainsi, seul un tout petit nombre d'aéroports dispose à l'heure actuelle d'un marché justifiant l'exploitation de liaisons internationales régulières autres que vers l'Europe et l'Afrique du nord.

Le trafic maritime de voyageurs (28 millions de passagers annuels) est, pour l'essentiel, sur les liaisons transmanches. Un vingtaine de ports ont une fonction prépondérante d'échange international de fret. Pour le trafic de marchandises conteneurisées, un nombre limité de complexes portuaires peuvent véritablement jouer un rôle au plan mondial, dans une logique de « port continental », essentiellement le complexe portuaire de la Basse-Seine et celui de Marseille-Fos.

4° L'environnement et le cadre de vie

En sus de la congestion, du bruit et de l'insécurité, les transports posent les problèmes d'environnement suivants :

Consommation d'énergie et effet de serre:

Les transports en France consomment actuellement plus de 60 % du pétrole utilisé, qui représentent plus de 75 % de sa valeur marchande finale. Ils absorbent près de la moitié de la consommation d'énergies fossiles et c'est le seul secteur dont la consommation augmente de façon continue, au taux moyen de l'ordre de 2% par an. Ils sont responsables de 37% des émissions de CO² en France, dont 80% pour la route et 5% pour l'aérien.

Suite au sommet de Kyoto, le Conseil des ministres de l'Union Européenne a confirmé l'engagement de la France de stabiliser d'ici 2010 ses émissions de CO² au niveau de 1990, au sein d'une Union qui doit les diminuer de 8%.

La part des transports dans les émissions de CO² en France est en croissance, et c'est donc ce domaine pour lequel, dans notre pays comme dans l'Union Européenne et aux Etats-Unis, l'action apparaît la plus nécessaire et la plus efficace.

Nuisances régionales et locales

Elles sont liées aux infrastructures elles-mêmes (déchets, pollution des eaux) et à la concentration des trafics (bruit, odeurs et pollution de l'air). Elles sont plus sensibles dans les zones urbaines denses ou dans des espaces confinés (vallées alpines, couloirs de transport).

Cependant, le renouvellement du parc avec les nouvelles normes techniques des véhicules, s'il ne peut suffire, atténuera sensiblement la pollution locale de l'air dans les dix prochaines années.

Enfin, comme déjà noté, la consommation d'espace pour le développement urbain et périurbain est fortement liée à l'organisation des transports et au développement des infrastructures.

Atteintes aux espaces naturels sensibles:

Les infrastructures de transport peuvent porter atteinte à diverses catégories d'espaces d'intérêt biologique ou paysager :

- *les espaces protégés* de haute valeur patrimoniale (parcs nationaux, réserves naturelles, forêts de protection, sites classés) ;

- *la continuité des milieux naturels* par des corridors biologiques qui maintiennent la biodiversité (zones humides, ZNIEFF, parcs régionaux...) ;

- *les espaces montagnards*, principalement les massifs alpins et pyrénéens et dans une moindre mesure, le Massif Central, les Vosges et le Jura ;

- *les espaces naturels de grande étendue à vocation touristique et récréative*, éloignés des sources de bruit.

5° Les perspectives financières

Sur les dix dernières années, le financement des 61 milliards par an d'investissements de transport a été couvert par des ressources publiques à hauteur de 28 milliards (moitié Etat, moitié collectivités locales), soit 45% de la ressource totale. Le reste est payé par l'utilisateur (capacité d'autofinancement et emprunt des entreprises de transport).

Toutefois une partie importante de ces emprunts (9 à 11 milliards par an) constitue un surendettement du secteur ferroviaire qui devra être remboursé par des contributions

publiques. S'y ajoute l'endettement auquel certaines sociétés autoroutières (SAPN et STRF) ont à faire face.

La poursuite de l'effort d'investissement va poser des problèmes difficiles dans les prochaines années.

La réalisation des grandes opérations déjà déclarées d'utilité publique (T.G.V. Est, par exemple) et le maintien du rythme de réalisation des autres investissements (contrats de plan, investissements ferroviaires courants, transports collectifs urbains...), ainsi que le nécessaire renforcement de l'effort d'entretien des réseaux existants sont de nature à mobiliser un volume important de contributions publiques dans les dix années à venir.

Par ailleurs, l'attribution de nouvelles concessions autoroutières, dans le cadre des règles nationales et européennes, pourra nécessiter des subventions publiques pour la partie de l'investissement non couverte par les recettes du péage.

Ainsi, *la marge de choix est faible dans les prochaines années* : pour retrouver le plus tôt possible des marges financières permettant d'engager de nouvelles opérations, il faudra tout à la fois :

- étaler certaines réalisations déjà prévues,
 - phaser de manière plus systématique des projets nouveaux,
 - veiller plus strictement à la maîtrise des coûts des projets
- effectuer des choix pertinents, en privilégiant les réalisations les plus efficaces tant sur le plan économique que sur celui de la protection de l'environnement.

Par ailleurs, les ressources mobilisables seront dépendantes de la croissance économique. Qu'il s'agisse des ressources fiscales ou des ressources de l'usager liées au trafic, un écart de la croissance du PIB dans les 20 ans à venir aura des répercussions sensibles sur la capacité de financement des investissements de transport (en remarquant toutefois que les besoins d'investissements seront, eux-aussi, fonction de cette croissance).

2. Les objectifs de l'Etat

21. Orientations générales et principes d'action

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, la finalité de la politique des transports est de satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

Selon les termes du projet de loi pour l'aménagement durable du territoire, les schémas multimodaux de services de transport de voyageurs et de transport de marchandises déterminent les différents objectifs de services de transport aux usagers et leurs modalités de mise en oeuvre ainsi que les critères de sélection des actions préconisées, en répondant aux exigences économiques, environnementales et sociales du développement durable.

Dans cette perspective, la politique générale des transports devra, dans les 20 ans à venir, se fonder sur les principes d'action suivants:

1° Tirer le meilleur parti des réseaux existants, afin de retarder l'échéance et d'adapter la nature des nouvelles infrastructures qui s'avéreront nécessaires :

- par *des mesures de régulation* (gestion des trafics, attribution des sillons ferroviaires ou des créneaux horaires dans les aéroports, tarifications spécifiques) visant à limiter l'effet des perturbations du trafic, à retarder l'échéance de la saturation par une utilisation plus efficace des réseaux et des infrastructures, à canaliser la croissance de la demande, et à gérer au mieux les insuffisances de l'offre face à la demande ;

- par *des aménagements de capacité*, qui permettent d'accroître l'offre de transport avec des coûts d'aménagement d'infrastructures très inférieurs à ceux d'une infrastructure nouvelle ;

- par *l'amélioration des interfaces entre les réseaux*, s'appuyant sur les performances des ports, aéroports, gares et autres lieux d'interconnexion, et sur la coopération entre les opérateurs.

2° Favoriser les complémentarités entre modes de transport, en exploitant au maximum les possibilités de développement des modes de transport alternatifs aux voitures individuelles et aux camions, dans tous les créneaux où une offre de service compétitive peut être apportée :

- dans les *zones rurales à faible densité* où le transport collectif routier (autocars, taxis collectifs) se révèle souvent plus efficace et plus économique que toute autre solution ;

- pour les *déplacements urbains et périurbains* où la priorité est aux transports collectifs (chemin de fer, métro, tramway, autobus) surtout dans les zones denses, vers les centres villes et avec les agglomérations secondaires ; l'automobile conservant sa prééminence pour les déplacements entre les zones à faible densité ;

- pour les *liaisons voyageurs de ville à ville*, où la desserte rapide, ferroviaire (T.G.V., TER, pendulaire...) ou par autocar, est complémentaire à l'automobile sur les moyennes distances, notamment lorsque les flux sont suffisamment massifs ; la desserte aérienne est mieux adaptée pour les distances les plus importantes ;

- pour les *transports de marchandises*, avec le développement du fret ferroviaire (notamment grâce à la constitution d'un réseau à priorité fret), et celui du transport combiné pour les flux massifs à moyenne et longue distance (en améliorant notamment la desserte ferroviaire des ports), et avec une meilleure utilisation des voies navigables et du cabotage maritime, afin de contribuer à limiter l'accroissement du fret routier, notamment dans les zones les plus sensibles (traversées alpines et pyrénéennes).

3° Réaliser les infrastructures nouvelles qui s'avéreront nécessaires, là où elles peuvent être aménagées dans des conditions économiques, sociales et environnementales acceptables.

Compte tenu des caractéristiques écologiques et économiques des territoires concernés, notamment dans les zones à haute valeur environnementale, il conviendra de *bien peser l'ensemble des enjeux liés à la réalisation d'infrastructures nouvelles destinées à répondre à la croissance du trafic*: le développement économique (industrie, tourisme, agriculture, services), la compétitivité à l'échelle européenne (grandes métropoles, ports et aéroports internationaux), la qualité du cadre de vie (mobilité quotidienne, équité sociale, préservation des nuisances), la préservation des écosystèmes ou des zones à risques naturels majeurs.

4° Limiter les nuisances des transports

Les objectifs de limitation des ***pollutions locales de l'air*** résultent de nos engagements internationaux, des directives européennes et de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 qui fixent, pour les différentes substances polluantes des objectifs de qualité (précisés, le cas échéant, par les plans régionaux de la qualité de l'air).

En sus de l'évolution nécessaire des normes techniques des véhicules et des carburants et de la promotion de carburants alternatifs, la part croissante des transports dans les émissions polluantes en zone urbaine rend nécessaire une organisation des déplacements privilégiant le développement des modes alternatifs à l'automobile.

Les objectifs de limitation ou de compensation des atteintes aux ***espaces naturels sensibles*** concernent différentes catégories d'espaces :

- *les espaces protégés* seront préservés des grands aménagements et les modalités de gestion des infrastructures devront répondre aux objectifs de préservation liés à leur statut.

- *la trame verte* nécessitera certaines limitations aux extensions d'infrastructures ou à défaut des mesures compensatoires assurant la continuité des couloirs biologiques concernés.

- *les espaces montagnards* devraient faire l'objet de dispositions particulières visant à limiter l'accueil d'ouvrages et de trafics supplémentaires dans les vallées déjà aménagées. Priorité sera donnée au mode ferroviaire pour le transit international franchissant les Alpes et les Pyrénées.

- *les espaces naturels de grande étendue à vocation touristique et récréative* seront préalablement identifiés et la réduction de leurs dimensions par la réalisation de nouvelles infrastructures devra être soigneusement pesée.

Les objectifs de réduction des impacts du ***bruit des infrastructures*** sur les populations riveraines concernent le tracé et la conception des infrastructures nouvelles, le traitement des points noirs du bruit (isolement des façades, réduction des vitesses, ouvrages antibruit) et l'organisation des circulations urbaines, utilisant notamment les infrastructures de contournement pour la reconquête des voies traditionnelles et leur affectation à des usages d'intérêt local.

Dans les ***zones à risques naturels majeurs***, (inondations, glissements de terrains...) l'implantation de nouveaux ouvrages devra ne pas aggraver les risques naturels et garantir la pérennité de l'ouvrage et la sécurité de son usage.

L'objectif du Gouvernement de lutte contre ***l'insécurité routière*** est de diviser par deux les chiffres de l'insécurité routière sur cinq ans. Cela implique notamment d'aménager une infrastructure offrant un haut niveau de sécurité sur les axes structurants assurant les grandes liaisons. Il convient en outre d'identifier et de traiter les itinéraires et portions

d'itinéraires présentant un niveau d'insécurité ou de risque significativement supérieur à la moyenne et de procéder sur le réseau national et en agglomération à des aménagements de sécurité incitant les automobilistes au respect des limitations de vitesse.

Le volet de la **sécurité civile** sera également pris en compte, lié à l'accroissement des matières dangereuses transportées sur les réseaux routiers ou ferrés. Dans ce domaine, le transport fluvial doit être privilégié.

5° Orienter l'évolution de la demande de transport à long terme, afin d'en maîtriser les développements qui présenteraient plus d'inconvénients que d'avantages.

L'Union européenne s'est engagée lors du sommet de Kyoto sur des objectifs chiffrés de limitation de gaz à effet de serre. Si la contribution demandée au secteur des transports n'est pas encore définitivement précisée, il est clair que les tendances actuelles de fort accroissement des émissions de CO² dans le secteur des transport devront être fortement réduites à l'horizon 2010 (échéance de Kyoto), puis inversées à plus long terme, compte tenu de nouveaux engagements probables et des risques de tension sur le marché de l'énergie au niveau mondial. Il faudrait en effet, selon l'OCDE, diminuer de 50% dès 2030 les émissions de gaz à effet de serre des transport par rapport à 1990 pour espérer stabiliser le climat.

Dans une perspective de croissance de la circulation routière totale (urbaine et interurbaine) de 50% à 60% à l'horizon 2020, de telles réductions ne pourront être atteintes par les seuls progrès techniques de diminution des consommations unitaires des véhicules. Elles nécessiteront des transferts entre modes de transport, une meilleure maîtrise de l'évolution des demandes, et pourraient conduire à des modifications structurelles dans les modes de production et les modes de vie.

22. Enjeux de services de transport

Sont présentés ci-dessous les objectifs de l'Etat en matière de services de transports pour l'aménagement durable du territoire, ainsi que la nature des actions de l'Etat susceptibles de favoriser les évolutions correspondantes. Les schémas de services de transport devront expliciter ces objectifs à l'échelle des territoires concernés.

1° Intégrer les réseaux de transport au niveau international

a) Organiser dans une approche multimodale les flux de transit et d'échanges

Il apparaît indispensable de développer une offre multimodale de transport à longue distance pour assurer la sécurité des approvisionnements, le débouché des ports internationaux, la fluidité des trafics dans les secteurs congestionnés et la des préservation espaces à haute valeur environnementale. Il faut à cet effet :

- **Maintenir la fluidité des grands axes internationaux**, en adaptant les réponses, selon les situations régionales et locales : vulnérabilité économique, capacités résiduelles, problèmes environnementaux,..., notamment par l'utilisation d'itinéraires alternatifs routiers

et les mesures d'exploitation correspondantes (information routière et gestion des trafics), la modulation des péages et l'aménagement de contournements routiers de grandes agglomérations.

- **Développer l'offre de transport ferroviaire** pour accompagner les potentialités du marché, en constituant progressivement un réseau ferroviaire à priorité fret, en synergie avec les ports nationaux, et en procédant à des aménagements et des mesures d'exploitation localisés de capacité ferroviaire.

- **Organiser un service performant de transport combiné à l'échelle européenne**, notamment en favorisant la concentration des principaux flux dans un nombre limité de terminaux d'échanges multimodaux de niveau européen, situées autour des métropoles, des grands ports et des noeuds de communication importants, et en veillant à la qualité de la desserte routière de ces plates-formes.

- **Développer les potentialités du transport maritime**, en facilitant l'accueil et le développement du cabotage maritime, ainsi que les procédures de passage de la marchandise au sein des ports.

- **Maintenir les potentialités du transport fluvial**, en assurant le maintien de l'offre de transport fluvial sur toutes les liaisons - notamment celles à grand gabarit - sur lesquelles la demande de transport de fret restera soutenue.

- **Garantir des capacités d'accueil pour le fret aérien** en forte croissance, avec des aéroports disposant d'une accessibilité permanente (trafic de nuit, notamment) qui soit acceptable en terme de bruit.

b) Conforter les relations entre les grandes aires métropolitaines françaises avec les principaux pôles européens

L'objectif est d'intégrer les réseaux régionaux et nationaux dans des chaînes de transport européennes permettant de relier nos territoires et nos régions aux grands pôles économiques européens, avec les priorités géostratégiques suivantes :

- **Fluidifier l'axe nord - sud** Lille-Paris-Lyon-Méditerranée reliant l'Angleterre, le Bénélux et l'Allemagne au nord, avec l'Espagne et l'Italie au sud, et les antennes des vallées de la Meuse, de la Moselle et du Rhin.

- **Contribuer à la structuration de l'arc méditerranéen** reliant la Catalogne à la partie sud de la France, au Piémont et à la Lombardie, qui est complémentaire à l'arc Rhénan (Londres - Francfort - Milan).

- **Mieux intégrer la façade atlantique** dans les courants d'échanges européens : liaisons nord-sud avec l'Espagne et l'Europe du nord ; et surtout, liaisons est-ouest avec l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, en évitant l'Île de France.

c) Renforcer la position dans l'espace européen de nos grands aéroports, pour conforter face à la concurrence ces plates formes, qui constituent les points d'entrée préférentiels de l'Europe pour les voyageurs intercontinentaux.

- **Soutenir les plates-formes aéroportuaires d'Île de France**, face à la concurrence des autres sites européens pour les vols intercontinentaux : ces aéroports permettent en effet aux métropoles régionales d'être indirectement mais facilement reliées à de nombreux pays

- **Développer la dimension internationale des aéroports desservant nos métropoles régionales**, tant avec les principaux pôles européens qu'avec, le cas échéant, des destinations plus lointaines, en rendant possible l'éclosion de trafic long courrier régulier au départ de ces plates-formes, notamment par l'adaptation des infrastructures à l'arrivée de lignes internationales.

- **Adapter la desserte terrestre de ces aéroports** afin d'assurer des délais terminaux réduits et fiables, notamment avec les transports régionaux et urbains.

- **Faciliter la communication entre les réseaux aériens et ferroviaires**, notamment en matière d'information, de billetterie, de traitement des bagages...

d) Développer les activités portuaires et renforcer leurs positions dans l'espace européen, en valorisant, face à la concurrence, les atouts des plates formes portuaires, qui constituent les points d'entrée préférentiels pour le fret intercontinental et les passagers transmanche.

- **Adapter les ports français aux évolutions du transport maritime**, en contribuant en priorité à améliorer les conditions de leur exploitation (coûts et qualité du service), en les intégrant dans des plates formes multimodales et en développant leur desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale.

- **Assurer à la France des places portuaires d'envergure internationale**, notamment le port du Havre, pour conforter la France dans la compétition mondiale pour les trafics intercontinentaux de conteneurs, avec le projet port 2000 qui a fait l'objet d'un débat public.

- **Permettre le développement de l'activité des ports d'outre-mer** et de leur desserte terrestre.

2° Améliorer les services de voyageurs inter-villes et inter- régions

Il convient de poursuivre l'amélioration de l'accessibilité des diverses parties du territoire, notamment pour assurer de bonnes liaisons avec les pôles de niveau régional ou les aires métropolitaines voisines.

- **Améliorer la desserte des territoires à l'écart des réseaux rapides**

L'objectif est de garantir des liaisons fiables, efficaces et accessibles à tous, entre les petites et moyennes localités et les pôles régionaux qui regroupent les services et les activités nécessaires aux populations et aux entreprises.

Pour les zones d'accès difficile, l'action portera essentiellement sur des mesures ponctuelles d'amélioration qualitative des services de transport destinés à faciliter l'accès aux grandes villes et aux réseaux rapides.

- **Organiser des liaisons rapides et fréquentes entre les villes voisines**, pour assurer les déplacements réguliers au sein des systèmes ou réseaux de villes et renforcer leurs liens de complémentarité.

L'amélioration de la qualité des services pourra faire appel à la technologie pendulaire, à quelques lignes à grande vitesse et à quelques compléments au maillage du réseau routier, sous forme d'itinéraires alternatifs, permettant de traiter des problèmes de congestion locale.

L'adaptation des infrastructures ferroviaires permettra d'améliorer les services de transports régionaux, selon les dispositions arrêtées par les régions dans le cadre des schémas régionaux de transport.

- **Assurer une bonne complémentarité entre les réseaux régionaux et nationaux**, en organisant des systèmes de rabattements terrestres par les services régionaux de voyageurs vers les gares ferroviaires et les plates formes aéroportuaires qui assurent la correspondance avec les liaisons nationales et internationales

- **Pour les départements et territoires d'outre-mer**, veiller à la qualité des liaisons avec la métropole et à l'ouverture de ces territoires sur les espaces géographiques auxquels ils appartiennent

3° Organiser la mobilité quotidienne et les déplacements de proximité

Les services de transport en milieu urbain doivent être appréhendés à l'échelle des bassins de vie ou des bassins d'emplois, en s'appuyant sur la coopération entre les autorités responsables des différents réseaux d'infrastructure et de transport en vue de coordonner les actions et d'harmoniser leurs politiques respectives.

Ces politiques doivent se fonder sur les objectifs fixés par la loi pour l'élaboration des plans de déplacements urbains :

- **répondre aux besoins de déplacements quotidiens**, en terme quantitatifs (fréquences, durées de trajets, encombrements) et qualitatifs (desserte, confort, sécurité, adaptation aux personnes à mobilité réduite) tant pour les personnes que pour les marchandises, par un développement harmonieux et complémentaire des modes individuels et collectifs, motorisés et non motorisés ;

- **assurer la cohésion sociale**, en garantissant la desserte en transports collectifs des différents quartiers urbains dans des conditions satisfaisantes d'accessibilité et de sécurité ;

- **réduire l'usage de l'automobile en ville**, en encourageant notamment les entreprises et les collectivités à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun ou le covoiturage, et en favorisant le développement des transports collectifs et les autres modes alternatifs à l'automobile ;

- **participer à la reconquête du cadre de vie urbain**, et au meilleur respect de l'environnement : partage de l'espace public rare entre la circulation, le stationnement et les autres usages ; développement des modes de transport et aménagements « de proximité », gares et points d'échange, piétons et deux roues ;

- **maîtriser les effets des réseaux de transport sur l'urbanisation**, afin de contenir les limites de la ville et infléchir les effets destructurants de la mobilité en assurant à tous les citoyens la possibilité effective d'accéder aux services, activités et patrimoines urbains.

Afin de rendre effectif le droit pour tous de se déplacer dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité, l'Etat devra porter son effort :

- sur l'aboutissement et la mise en oeuvre des *plans de déplacements urbains* ;
- sur l'aide aux autorités organisatrices pour la *réalisation d'infrastructures de transport en site propre et l'adaptation des infrastructures ferroviaires nécessaires* pour répondre aux demandes de déplacements urbains et périurbains, ainsi que sur les équipements et systèmes qui favorisent la connexion entre les modes de transport ;
- sur la *poursuite des contournements d'agglomération (routiers et ferroviaires)*, afin d'assurer la continuité des liaisons interurbaines, et de faciliter l'adaptation de la voirie traditionnelle au cadre de vie local.
- sur la mise en place d'une *exploitation coordonnée des réseaux principaux d'agglomération* : routes, transports collectifs, stationnement et gares d'échanges.
- sur l'aide aux autorités responsables des politiques locales de déplacements urbains, en vue notamment:
 - . de renforcer les complémentarités entre les modes de transport ;
 - . d'assurer l'interconnexion entre les réseaux nationaux, régionaux et locaux
 - . d'améliorer l'efficacité des logistiques urbaines de fret
 - . de développer des systèmes de péages urbains destinés à mieux réguler la demande de circulation et de stationnement.

23. Priorités de l'Etat

L'Etat devra moduler son effort financier selon les différents enjeux d'aménagement du territoire, compte tenu des contraintes qui pèsent sur ressources publiques globales consacrées aux transports.

En conséquence, la sélection des propositions pour la mise en oeuvre des différents objectifs tiendra compte des **deux priorités suivantes** :

- **les grands équipements des agglomérations et régions urbaines, et prioritairement les transports collectifs**, car c'est en ville où se concentrent les principaux problèmes de croissance de la demande de déplacements, de préservation du cadre de vie et de cohésion sociale ;
- **les actions permettant de développer le trafic ferroviaire fret**, et notamment les conditions de constitution et de fonctionnement d'un réseau ferroviaire à priorité fret, en synergie avec les ports nationaux.

Ces deux grandes priorités devront s'articuler à la fois avec les impératifs du développement économique et de justice sociale, et avec le respect par la France des engagements de Kyoto.

3. La méthode à suivre pour l'élaboration des schémas

Trois idées majeures caractérisent la démarche des schémas multimodaux de services de transport :

a) s'interroger d'abord sur les objectifs de services à l'utilisateur que l'on recherche avant d'envisager les moyens d'y parvenir. Une infrastructure nouvelle n'est pas un objectif en soi, mais un moyen parfois indispensable, mais pas nécessairement le plus efficace, pour atteindre un objectif d'amélioration du service.

b) évaluer les avantages et inconvénients des différentes actions envisageables, selon les principes de l'instruction cadre relative à l'évaluation des grands projets d'infrastructure de transport (circulaire du 3 octobre 1995) et les instructions spécifiques aux différents modes de transport, actualisées pour tenir compte des acquis les plus récents en matière d'appréciation des effets. Ces instructions qui sont plus particulièrement conçues pour les grands projets d'infrastructures peuvent être adaptées à d'autres interventions sur le système de transport qui affectent les services.

c) comparer les différents moyens d'améliorer un service, en s'appuyant sur les résultats de ces évaluations et en privilégiant les actions les moins coûteuses en contributions publiques. Avant de proposer un investissement lourd et coûteux, comme une infrastructure nouvelle, il est essentiel d'examiner toutes les solutions à moindre coût, en utilisant au mieux les possibilités d'adaptation des infrastructures existantes, des modes de transport alternatifs, de la réglementation et de la tarification...

L'élaboration des schémas de service se fera de manière concertée en associant les collectivités territoriales intéressées, les organismes socioprofessionnels représentatifs et les associations, ainsi que le prévoit le projet de loi pour l'aménagement durable du territoire.

Le présent chapitre définit la méthode à suivre par les instances au niveau régional et interrégional chargées de préparer les propositions d'actions à inscrire dans les schémas des services de transport, compte tenu de leur intérêt économique et des contraintes financières.

1° Expliciter les objectifs de l'Etat à l'échelle du territoire étudié

Les objectifs de services de transport de l'Etat sont définis au niveau national en deuxième partie de la présente note.

Ces objectifs seront explicités à l'échelle des territoires concernés (régionale, interrégionale nationale ou internationale selon les cas), **sur la base d'un diagnostic des services existants** (durée, fréquence, confort, sécurité, environnement...).

Seront notamment précisés :

- les axes de transport ou liaisons origine-destination sur lesquels le service doit être amélioré et les justifications de ces améliorations

- les niveaux de service qu'il apparaît souhaitable d'atteindre à l'horizon 2020 ;

- les priorités relatives entre les différents services à améliorer.

2° Identifier et classer par objectifs les projets d'amélioration des services

Pour chaque catégorie d'objectifs de l'Etat (Cf. chapitre 2), une liste d'actions ou de projets à inscrire dans le schéma de service sera établie. Lorsqu'un projet répond à plusieurs objectifs, il sera classé dans l'objectif auquel se rattache sa fonction principale. Les actions ou projets proposés pourront concerner à titre d'illustration :

- **des règles d'usage des infrastructures à l'échelle interrégionale, régionale ou locale** : modulations tarifaires, réglementation du transit routier, contrôles des véhicules...

- **des mesures d'exploitation des infrastructures existantes** : attribution de sillons ferroviaires, information des usagers, billétique, systèmes de régulation du trafic...

- **des aménagements liés à la création ou l'amélioration de services de transports collectifs** (autocars, trains, avions, navires) sur l'infrastructure actuelle, lorsque ces services relèvent de l'initiative publique (transport ferroviaire de voyageurs ou transport aérien relevant du FPTA, transport maritime lié à la continuité territoriale...) ; les améliorations peuvent porter sur la fréquence, la capacité et le confort du matériel, les correspondances...

- **des aménagements de gares et plates-formes d'échanges**, destinées à augmenter leur capacité d'accueil ou améliorer les conditions d'échanges (coordination des horaires) ;

- **des aménagements ponctuels d'infrastructures existantes** en termes de débit, d'adaptation au trafic, de sécurité ou de sûreté, d'environnement (bruit)...

- **des aménagements lourds d'infrastructures existantes ou création d'infrastructures nouvelles.**

3° Décrire et évaluer les projets

Chaque projet proposé sera décrit avec les informations suivantes :

- **Moyens nécessaires à mettre en œuvre** : infrastructures, matériels, personnel, organisation, systèmes

- **Coûts initiaux et charges annuelles induites** ; on précisera, pour chacune des opérations retenues la part du financement non couverte par les recettes de l'utilisateur, tant en

fonctionnement qu'en investissement ; cette part de contribution publique sera elle même partagée entre l'Etat et les collectivités locales, selon les clés de financement envisagées pour les prochains contrats de plan.

L'évaluation des projets proposés sera effectuée en se référant aux différents avènements d'évolution des demandes de transport, qui expriment le caractère plus ou moins volontariste des politiques de régulation des transports. Elle sera réalisée selon la même procédure quel que soit le mode de transport, afin de permettre la comparaison entre les différentes actions envisagées.

L'évaluation portera sur :

a) l'intérêt socio-économique des projets pour la collectivité nationale

Les actions d'amélioration des services de transport (mesures de régulation et d'exploitation, création de services collectifs, aménagements d'infrastructures...) entraînent deux catégories d'effets socio-économiques, monétaires ou non monétaires :

- *des avantages pour les différentes catégories d'usagers et d'intervenants dans la chaîne du transport* (bénéficiaires directs), que l'on peut évaluer en gains monétaires, gains de temps, de confort... (ou des pertes éventuelles sur les réseaux concurrents) ;

- *des effets externes, positifs ou négatifs* : augmentation ou atténuation des nuisances (bruit, pollution, effet de serre), impacts sur les espaces sensibles (biodiversité, sites protégés) ou des zones à risques, effets sur la distribution spatiale des activités et le développement économique des territoires concernés (création nette d'emplois) ;

Le bilan de la collectivité - comparaison actualisée des coûts et des avantages collectifs -, permet d'apprécier l'intérêt relatif des différentes actions susceptibles de répondre à un objectif d'amélioration du service de transport et de sélectionner celles qui ont le meilleur rapport coût - avantages. Lorsque les effets sont incertains ou difficiles à estimer, il s'agira de minimiser les risques les plus importants.

b) les contributions publiques nécessaires à leur réalisation compte tenu de la part supportée par les usagers

La majorité des actions d'amélioration des services de transport entraînent des dépenses nouvelles de fonctionnement et d'investissement qu'il convient d'évaluer. En contrepartie, elles génèrent pour l'opérateur des recettes supplémentaires liées au trafic, qui peuvent, selon les cas, couvrir tout ou partie des dépenses de fonctionnement et d'investissement.

Par différence entre la dépense totale et les recettes supplémentaires de l'usager, des subventions de l'Etat et/ou des collectivités locales à l'opérateur seront nécessaires, et s'imputeront sur des ressources publiques limitées et dont la maîtrise s'impose sur le long terme.

C'est pourquoi la comparaison des différentes actions envisageables conduira à privilégier les actions progressives et les phasages ayant proportionnellement un moindre impact sur les finances publiques. A défaut, il conviendra d'explicitier et de justifier la démarche et les propositions.

c) leur contribution à la mise en oeuvre des objectifs préalablement définis et sélectionnés, ainsi que l'ordre de préférence des projets ou actions répondant aux mêmes objectifs.

4° Classer les projets par ordre de priorité

Pour chaque catégorie nationale d'objectifs de services de transport, les projets proposés seront présentés selon **trois ordres de priorité temporels** :

- **les opérations à engager dans les cinq à six prochaines années**
- **les opérations à réaliser dans les 15 à 20 ans**
- **les opérations à prévoir à plus long terme**

Seront précisés pour chacun des trois niveaux de priorité, les enveloppes financières correspondantes, et les contributions publiques nécessaires, en dépenses d'investissement et en dépenses de fonctionnement.

Ces priorités seront, le cas échéant, modulées selon les différents avènements d'évolution des demandes de transport.

Elaboration des schémas de services de transport

Analyse et projection des demandes de transport à l'horizon 2020
Note de synthèse

Les grandes orientations de la politique multimodale des transports doivent être fondées sur une bonne compréhension de l'évolution des demandes de transports et de leurs déterminants.

A cette fin, le service économique et statistique du ministère a procédé à des projections des demandes de transport à l'horizon 2020, en s'appuyant sur une approche économétrique fondée sur l'analyse des évolutions passées².

Ces travaux ont permis de **projeter plusieurs avenir possibles** pour l'évolution des demandes de transports : voyageurs interurbains ; marchandises ; déplacements urbains ;

- sur la période 1996 - 2020

- selon le mode de transport : routier ; ferroviaire ; fluvial ; aérien ; maritime ;

- en fonction d'hypothèses relatives :

. d'une part, à l'environnement économique général ; trois hypothèses de croissance moyenne annuelle du PIB ont été retenues :

forte : 2,9 % - moyenne 2,3 % - faible 1,9 %

. d'autre part, aux interventions des pouvoirs publics et à la politique des opérateurs de transport.

Quatre scénarios ont été testés en matière de politique des transports :**- un scénario A caractérisé par l'absence de mesures de régulation des transports**

. maintien de la TIPP à son niveau de 1998, en francs constants (soit 3,81 francs pour le super sans plomb et 2,41 francs pour le gasole

. stabilité des prix ferroviaires voyageurs et décroissance marquée des prix aériens

. baisse des coûts du fret routier (passage aux 44 tonnes, maintien des pratiques sociales passées)

Scénario A évolution des prix des transports entre 1996 et 2020					
<i>voyageurs</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>	<i>marchandises</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>
prix moyen carburants	0,03 %	+ 1 %	transport routier	- 0,5 %	- 11 %
transport ferroviaire	- 0 %	0 %	transport ferroviaire	<i>non retenu</i>	<i>non retenu</i>
transport aérien int.	- 1,5 %	- 31 %	transport fluvial	+ 0,4 %	+ 10 %

²L'atelier du Commissariat général du plan sur les orientations stratégiques de la politique de transport, auquel participent les ministères concernés, a procédé à un examen de la pertinence de la démarche et de la fiabilité des outils utilisés (Commissariat général du plan ; « Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015 » ; Juin 1998)

- un scénario B qui suppose la poursuite des inflexions apportées récemment à la politique des transports :

- . TIPP : maintien au niveau de 1998 pour l'essence (soit 3,81 francs pour le super sans plomb) et hausse modérée de la TIPP gazole (soit 3,08 francs au lieu de 2,41 actuellement)
- . stabilité des prix ferroviaires voyageurs et baisse moyenne des prix aériens³
- . faible croissance des prix du fret routier, avec l'application du contrat de progrès

Scénario B évolution des prix des transports entre 1996 et 2020					
<i>voyageurs</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>	<i>marchandises</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>
prix moyen carburants	0,49 %	+ 12 %	transport routier	+ 0,30	+ 7 %
transport ferroviaire	- 0 %	0 %	transport ferroviaire	<i>non retenu</i>	<i>non retenu</i>
transport aérien int.	- 0,4 %	- 9 %	transport fluvial	+ 0,4 %	+10 %

- un scénario C qui vise à améliorer l'internalisation des coûts externes et le partage modal, sans limiter la mobilité voyageurs :

- . TIPP : maintien au niveau de 1998 pour l'essence (soit 3,81 francs pour le super sans plomb) et rattrapage de la TIPP gasole (soit 3,81 francs au lieu de 2,41 actuellement)
- . baisse de 10% des prix ferroviaires voyageurs (gains de productivité et politique commerciale)
- . très faible baisse des prix aériens,
- . application du contrat de progrès avec passage aux 35 heures

Scénario C évolution des prix des transports entre 1996 et 2020					
<i>voyageurs</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>	<i>marchandises</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>
prix moyen carburants	0,76 %	+ 20 %	transport routier	+ 0,66 %	+ 17 %
transport ferroviaire	- 0,4 %	- 10 %	transport ferroviaire	<i>non retenu</i>	<i>non retenu</i>
transport aérien int.	- 0,2 %	- 4 %	transport fluvial	+ 0,4 %	+10 %

- un scénario D qui vise à un rééquilibrage plus volontariste des parts modales :

- . le prix du gasole augmente de 5 % par an en francs constants entre 1998 et 2020 ; les prix TTC du super et du gasole convergent en 2020 à plus de 13 francs le litre (valeur 1996)
- . baisse de 10% des prix ferroviaires voyageurs (gains de productivité et politique commerciale)
- . légère hausse des prix aériens (taxation du kérosène à 50%)
- . application d'horaires de travail à 160 heures par mois pour le transport routier de marchandises (au lieu de 200 heures pour le contrat de progrès)

Scénario D évolution des prix des transports entre 1996 et 2020					
<i>voyageurs</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>	<i>marchandises</i>	<i>par an</i>	<i>en 24 ans</i>
prix moyen carburants	3,78 %	+ 143 %	transport routier	+ 2,1	+ 64 %
transport ferroviaire	- 0,4 %	- 10 %	transport ferroviaire	<i>non retenu</i>	<i>non retenu</i>
transport aérien int.	0,2 %	+ 5 %	transport fluvial	+ 0,4 %	+10 %

³En ce qui concerne les prix aériens, les scénarios A, B, C se différencient par un impact de plus en plus faible de la libéralisation (scénarios B et C) et par un niveau de plus en plus élevé de taxation du kérosène ; par rapport au scénario C, le scénario D inclut en outre l'incidence d'une hausse du prix du pétrole.

Résultats des projections de la demande à l'horizon 2020

a) Trafics 2020 en mds de voy-km ; b) Croissances 96-2020 ; c) Parts modales 2020

TRANSPORTS DE VOYAGEURS	Trafics à l'horizon 2020 (en milliards de voyageurs-kilomètres)						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	1996	B ⁵	A	B	C	D	B ⁵
Routes (réseau routier nat.)	248,2	499,1	480,0	462,7	452,8	348,2	418,2
<i>dont autoroutes concédées</i>	81,9	231,5	219,7	208,4	202,0	139,2	181,0
Ferroviaire (hors Ile de France)	50,9	79,1	75,0	76,7	83,5	96,2	73,5
Aérien (intérieur)⁴	13,1	32,6	34,9	29,1	28,1	26,4	24,8
TOTAL	312,2	610,8	590,0	568,5	564,3	470,7	516,6

	Croissances annuelles sur la période 1996 - 2020						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	70-96	B	A	B	C	D	B
Routes (réseau routier nat.)	4,4%	3,0%	2,8%	2,6%	2,5%	1,4%	2,2%
<i>dont autoroutes concédées</i>	9,7%	4,4%	4,2%	4,0%	3,8%	2,2%	3,4%
Ferroviaire (hors Ile de France)	1,6%	1,9%	1,6%	1,7%	2,1%	2,7%	1,5%
Aérien (intérieur)	9,3%	3,9%	4,2%	3,4%	3,2%	3,0%	2,7%
TOTAL	3,6%	2,8%	2,7%	2,5%	2,5%	1,7%	2,1%
<i>circulation routière totale (interurbain + urbain)</i>				2,1%			
<i>dont circulation urbaine</i>				1,7%			

	Parts modales en 2020						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	1996	B	A	B	C	D	B
Routes (réseau routier nat.)	79,5%	81,7%	81,4%	81,4%	80,2%	74,0%	81,0%
<i>dont autoroutes concédées</i>	26,2%	37,9%	37,2%	36,7%	35,8%	29,6%	35,0%
Ferroviaire (hors Ile de France)	16,3%	12,9%	12,7%	13,5%	14,8%	20,4%	14,2%
Aérien (intérieur)	4,2%	5,3%	5,9%	5,1%	5,0%	5,6%	4,8%

⁴Pour établir les perspectives d'évolution 1996 - 2020, exprimées en nombre de passagers transportés sur les lignes intérieures, on retient l'hypothèse selon laquelle, toutes choses par ailleurs, l'étape moyenne augmente de + 0,6% par an au cours de la période considérée.

⁵Dans ce tableau et les suivants, les chiffres extrêmes sont donnés pour le seul scénario B à titre d'illustration. Les taux marginaux d'évolution sont sensiblement les mêmes pour les autres scénarios.

Résultats des projections de la demande à l'horizon 2020

a) Trafics 2020 en mds de t-km ; b) Croissances 96-2020 ; c) Parts modales 2020

TRANSPORTS DE MARCHANDISES	Trafics à l'horizon 2020						
	en milliards de tonnes-kilomètres						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	1996	B	A	B	C	D	B
Transport routier	213,8	480,5	427,8	392,4	384,1	336,0	336,0
Transport ferroviaire	48,3	70,7	56,5	61,2	63,3	71,9	53,0
Transport fluvial	5,7	6,1	4,0	4,5	4,7	5,8	3,0
TOTAL	267,8	557,3	488,3	458,1	452,1	413,7	392,0

	Croissances annuelles sur la période 1996 - 2020						
	en %						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	71-96	B	A	B	C	D	B
Transport routier	3,8%	3,4%	2,9%	2,6%	2,5%	1,9%	1,9%
Transport ferroviaire	-1,1%	1,6%	0,7%	1,0%	1,1%	1,7%	0,4%
Transport fluvial	-3,1%	0,3%	-1,5%	-1,0%	-0,8%	0,0%	-2,6%
TOTAL	2,4%	3,1%	2,5%	2,3%	2,2%	1,8%	1,6%

	Parts modales en 2020						
	en %						
	Croissance forte du PIB : + 2,9%	Croissance médiane du PIB + 2,3%				Croissance faible du PIB : + 1,9%	
	SCENARIO DE REGULATION DES TRANSPORTS						
	1996	B	A	B	C	D	B
Transport routier	79,8%	86,2%	87,6%	85,7%	85,0%	81,2%	85,7%
Transport ferroviaire	18,0%	12,7%	11,6%	13,4%	14,0%	17,4%	13,5%
Transport fluvial	2,1%	1,1%	0,8%	1,0%	1,0%	1,4%	0,8%

NB : Ces projections ne prennent pas en compte l'impact d'une politique active du mode ferroviaire qui pourrait apporter un surcroît de trafic substantiel, estimé sur la base des résultats récents à un minimum de 10 %. Les croissances respectives de la route et du fer seraient alors de 2,3 % et 1,6 % par an dans le scénario B et de 1,7 % et 2,1 % dans le scénario D.

La sensibilité des projections aux politiques d'offres d'infrastructures a été testée avec deux hypothèses contrastées :

- **une hypothèse favorable à la route**, avec la mise en service, sur la période 2005 - 2020
 . de 250 kilomètres par an d'autoroutes nouvelles (y compris l'aménagement des routes nationales à 2 fois 2 voies)
 . de 35 kilomètres par an de lignes ferroviaires aménagées à grande vitesse (ou l'équivalent sous forme d'augmentations de vitesses moyennes sur d'autres relations du réseau actuel).

- **une hypothèse favorable au ferroviaire voyageurs**, avec la mise en service, sur la période 2005 - 2020
 . de 110 kilomètres par an de lignes ferroviaires aménagées à grande vitesse, (ou l'équivalent sous forme d'augmentations de vitesses moyennes sur d'autres relations du réseau actuel).
 . ne seraient réalisés à l'horizon 2020 que les autoroutes déjà décidées, dont la réalisation est prévue à l'horizon 2005)

Hypothèses d'infrastructures	Kilomètres d'autoroutes y compris les RN à 2 fois 2 voies	Kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse
Situation au 1er janvier 1996	8342	1226
Réalisations à l'horizon 2005 (opérations décidées)	11895	1775
Hyp. 2020 favorable à la route	16085	2290
Hyp. 2020 favorable au rail	11895	3415
Hyp. 2020 médiane	14595	2690

Résultats des projections 2020 : scénario B de régulation des transports
 croissance économique médiane : PIB + 2,3 % par an

TRANSPORTS DE VOYAGEURS selon politiques d'infrastructures	Trafics 2020 en milliards de voyageurs-kilomètres		
	Hyp. médiane	Hyp. fav. à la route	Hyp. fav. au rail
Routes (réseau routier national)	462,7	468	452
<i>dont autoroutes concédées</i>	208,4	215	195
Ferroviaire (hors Ile de France)	76,7	72,5	81
Aérien (intérieur)	29,1	30	27
TOTAL	568,5	571	560
	Croissances annuelles sur la période 1996 - 2020		
Routes (réseau routier national)	2,6 %	2,7 %	2,5 %
<i>dont autoroutes concédées</i>	4,0 %	4,1 %	3,7 %
Ferroviaire (hors Ile de France)	1,7 %	1,5 %	1,9 %
Aérien (intérieur)	3,4 %	3,5 %	3,1 %
TOTAL	2,5 %	2,5 %	2,5 %

TRANSPORTS DE MARCHANDISES selon politiques d'infrastructures	Trafics 2020 en milliards de tonnes-kilomètres		
	Hyp. Médiane	Hyp. fav. à la route	Hyp. fav. au rail
Transport routier	392,4	400,7	377,5
Transport ferroviaire	61,2	58,0	71,3
Transport fluvial	4,5	4,5	4,5
TOTAL	458,1	463,2	453,4
	Croissances annuelles sur la période 1996 - 2020		
Transport routier	2,6 %	2,7 %	2,4 %
Transport ferroviaire	1,0 %	0,8 %	1,6 %
Transport fluvial	-1,0 %	-1,0 %	-1,0 %
TOTAL	2,3%	2,3 %	2,2 %