

DATAR / Schéma national d'aménagement & de développement du territoire

Réseaux & Territoires

Extraits
se rapportant au canal
Rhin-Rhône et à la politique
des transports

*L'introduction et les commentaires
dans les marges sont du CLAC.*

DATAR

Délégation à l'aménagement
du territoire
et à l'action régionale
1, av. Ch. Floquet, 75007 Paris

RAPPORT
DE LA COMMISSION
« Réseaux et Territoires »

5 juillet 1996

Président

Jean FRANÇOIS-PONCET,
ancien ministre, président de la
commission des Affaires
économiques du Sénat

Rapporteurs

Michel SAUZAY, conseiller ré-
férendaire à la Cour des comptes,
Michel MERCADIER, chargé de
mission à la DATAR

PLAN DU RAPPORT

- I. Problématique de la commission
- II. Politique des transports
- III. Desserte des territoires
- IV. Technologies de l'information
- V. Grands axes européens
- VI. Conséquences : objectifs pour les dif-
férents réseaux de transport

SOMMAIRE DÉTAILLÉ EN PAGE 2

La loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite loi Pasqua, créait, dans son article 2, un « Schéma national d'aménagement et de développement du territoire », qui devait être présenté au Parlement avant le 4 février 1996 et être réexaminé tous les 5 ans.

Cinq commissions ont été chargées d'y réfléchir à l'initiative de la DATAR. Celles-ci ont remis leurs avant-projets à Jean-Claude Gaudin, ministre de l'Aménagement du Territoire, le 16 juillet 1996.

Le présent rapport émane de la commission présidée par Jean François-Poncet. Divine surprise pour les anti-canal, il remet en question la décision de réaliser la liaison Saône-Rhin !

Enfin ! Un rapport officiel dénonce la faible performance probable d'un canal qui « constituera avec ses nombreuses écluses une partie lente et coûteuse pour les transporteurs utilisant l'axe Rhin-Rhône ».
En matière d'investissement,

« il conviendra de réexaminer, sous un angle multi-modal, un certain nombre d'investissements lourds comme la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône ». Plus radicale encore, la commission « s'interroge sur l'intérêt de constituer un réseau à grand gabarit ». Le bon sens finira-t-il par s'imposer ?



Rapport disponible à la Documentation française,
29-31, quai Voltaire, 75344 Paris Cedex 07.
Prix : 120 F.



Plan du rapport

I – Problématique et orientations de la commission	p. 3
II – Objectifs, contraintes et cohérence de la politique des transports	p. 4
1 – Evolution de la demande de transport	p. 4
1.1 – Principaux constats	p. 4
1.2. – Quelles solutions aux menaces de congestion ?	p. 5
1.3. – Quelles réponses volontaristes pour infléchir les évolutions prévisibles ? p. 6	
2 – Les capacités de financement	p. 6
2.1. – Quelles sont les ressources disponibles entre 2005 et 2015 ?	p. 7
2.2. – Quels devraient être les critères de choix des investissements pour une bonne allocation de ressources financières rares ou insuffisantes ?	p. 7
2.3. – Sur quelles priorités et selon quels mécanismes redéployer les ressources ? p. 8	
<i>III – La desserte des territoires</i>	
1 – <i>Les mailles larges de la grande vitesse</i>	
2 – <i>Les implications territoriales</i>	
<i>IV – Technologies de l’information et développement du territoire</i>	
1 – <i>Un enrichissement considérable de l’offre</i>	
2 – <i>Des espoirs nouveaux pour le développement</i>	
3 – <i>Le rôle des pouvoirs publics</i>	
V – Grands axes européens et priorités géostratégiques	p. 9
1 – Les enjeux de l’axe Nord-Sud	p. 9
1.1. – Les instruments de la multimodalité	p. 9
1.2. – <i>La coordination des péages et de l’investissement routier</i>	
2 – <i>L’arc méditerranéen</i>	
2.1. – <i>Le réseau ferroviaire</i>	
2.2. – <i>Le réseau routier</i>	
3 – <i>Le sud-ouest européen</i>	
4 – <i>L’arc atlantique</i>	
VI – Conséquences : des objectifs pour les différents réseaux de transports	p. 11
1 – <i>Routes et autoroutes</i>	
2 – Réseau ferroviaire et transport combiné	p. 11
3 – Voies fluviales : transport et tourisme	p. 11
4 – Les ports français en Europe	p. 12
5 – <i>Aéroports et dessertes aériennes</i>	

Les parties indiquées en italique ne sont pas traitées dans cet extrait réalisé par Saône & Doubs Vivants – WWF

I. Problématique et orientations de la commission

1 – Comme l'ont souligné avec insistance les travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma national d'aménagement et de développement du territoire⁽¹⁾, notre pays est entré dans une phase nouvelle de son histoire économique : celle de la poursuite et de l'approfondissement de la construction européenne mais dans le cadre d'une intégration internationale qui accroît fortement les mouvements des hommes, des marchandises et des capitaux. (...)

2 – Dans cette perspective nouvelle pour le développement national, la commission Réseaux et territoires a choisi, en s'appuyant sur la Loi d'orientation du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire et sur les travaux récents réalisés dans le cadre du Commissariat général du Plan, de retenir quelques principes directeurs et un nombre limité de choix stratégiques dont les conséquences sur les articulations entre réseaux et territoires seront analysées en fonction des perspectives d'évolution de la demande des transports et des contraintes de financement liées à la situation de l'économie française à l'horizon des vingt prochaines années. (...)

En France, la croissance des transports interurbains attendue d'ici 2010 (+ 65 % pour les déplacements de personnes et + 50 % pour les transports de marchandises) dans un scénario de croissance moyenne (2,4 % de croissance du PIB par an) est entraînée par la croissance plus forte des échanges internationaux. Elle permettra des inflexions significatives dans le développement des réseaux. (...)

Ensuite, l'extension des réseaux ne doit pas être présentée comme une solution globale au développement des territoires par le biais notamment du désenclavement. Une autoroute ou une gare TGV ne contribueront véritablement au développement d'une ville moyenne que si elles s'accompagnent de la création d'un ensemble de services technologiques, financiers, universitaires qui contribuent à l'implantation d'activités nouvelles. Prises isolément, les gares TGV de Saône-et-Loire n'ont pas induit de développement économique local. (...)

Il revient donc au décideur public d'assurer, de manière aussi continue que possible, la cohérence de ses choix stratégiques en matière d'infrastructures,

en inscrivant ses projets dans le cadre d'une politique globale et ce à deux niveaux.

D'une part, il faut coordonner la mise en œuvre des principaux instruments de la politique des transports : la réglementation et surtout son contrôle, la politique de tarification, le choix des investissements, leur mode de financement et la rationalisation de leur gestion. La commission insiste sur le fait que pour les réseaux de transports et encore plus pour les nouveaux réseaux (télécommunications, énergie) qui vont se développer dans un système de plus en plus concurrentiel, le rôle de l'État-régulateur sera au moins aussi important que celui de l'État investisseur direct ou indirect.

Une politique audacieuse de modulations tarifaires apparaît comme un élément essentiel de détermination des équilibres de demain.

D'autre part, la cohérence intermodale doit être une préoccupation essentielle dans le choix des politiques mises en œuvre. Il faut veiller à mieux intégrer les schémas sectoriels définis pour chaque mode de transport (ou ultérieurement pour d'autres réseaux) qui peuvent avoir tendance à se développer de façon trop isolée en fonction de découpages administratifs mais aussi de structures de financement parfois mal adaptées.

A ces deux préoccupations majeures – politique de régulation (tarification...) et cohérence intermodale – s'ajoute pour la commission celle d'une meilleure prise en compte des questions liées à l'environnement. Les progrès réalisés ces dernières années pour parvenir à une meilleure quantification des coûts externes liés au développement des réseaux sont encore insuffisants. Pourtant une meilleure prise en compte quantifiée des conséquences de certains choix, notamment dans le domaine de transport routier, conduirait à une approche différente et sans doute plus exacte des taux de rentabilité réels des projets comparés ferroviaires et routiers ou de certains projets encore en développement (transport combiné, autoroute ferroviaire...).

Ceci est nécessaire pour que les considérations de développement du territoire et d'environnement soient mieux prises en compte dans les décisions. (...)

L'extension des réseaux ne doit pas être présentée comme une solution globale au développement des territoires

Il faut veiller à mieux intégrer les schémas sectoriels définis pour chaque mode de transport

La quantification des coûts externes liés au développement des réseaux est encore insuffisante

Des orientations prioritaires : (...)

Le choix des priorités géographiques pour les différents réseaux passe par quatre priorités :

- renforcer l'axe nord-sud, axe majeur de développement économique qui correspond aux trafics terrestres les plus importants ;
- contribuer à l'émergence d'un arc sud-européen (de la Catalogne à la partie sud de la France, au Piémont et à la Lombardie) complémentaire de l'arc rhénan (Londres, Francfort, Milan) ;
- relier la péninsule ibérique au territoire national ;
- relier la façade atlantique à l'axe nord-sud et au-delà au centre de l'Europe, par la réalisation de quelques liaisons ouest-est.

(1) et notamment ceux du groupe présidé par Adrien Zeller : « Face au défi de l'intégration internationale : le nécessaire renforcement des territoires ».

II. Objectifs, contraintes et cohérence de la politique des transports

Les spécificités du système des transports rendent difficile l'application de la seule logique du marché et de la concurrence

La politique des transports ne peut être que globale et multimodale

Avec une croissance économique de 2,4 %, la croissance du trafic serait de 2,1 % par an pour les marchandises

Au cœur de la vie quotidienne et de la compétitivité économique, des logiques de marché et de service public, les infrastructures et services de transports sont aussi au centre d'enjeux complémentaires et parfois contradictoires :

– Répondre à une demande croissante de déplacements de voyageurs comme de marchandises, tout en s'efforçant de la maîtriser.

– Assurer le développement équilibré du territoire, tant au niveau européen, au niveau régional et interrégional, qu'au niveau des déplacements de la vie quotidienne.

– Renforcer la compétitivité de l'ensemble des réseaux pour le développement de l'emploi et la santé de l'économie.

– Prendre en compte les impératifs d'environnement et de développement durable.

Ainsi les spécificités du système des transports rendent difficile l'application de la seule logique du marché et de la concurrence. Les pouvoirs publics sont amenés à compléter ces mécanismes pour faire prévaloir des objectifs d'intérêt général tels que : la prise en compte du temps long, l'utilisation de la ressource rare que constituent les infrastructures publiques, l'aménagement équilibré des territoires, la capacité de l'économie à surmonter les crises, le développement durable et la cohésion sociale.

Il a été observé, au chapitre précédent, que l'imbrication des problèmes, des modes de transport, des échelles de temps et d'espace font que la politique des transports ne peut être que globale et multimodale : les pouvoirs publics disposent de différents leviers d'intervention pour réguler le système des transports aux différents niveaux, européen, national ou local : la définition des règles techniques et sociales, les règles économiques de concurrence et d'accès aux marchés, les politiques de tarification pour harmoniser les charges entre les modes et services de transport, les politiques d'investissements d'infrastructure et leurs modalités de financement.

Enfin, les méthodes d'évaluation des coûts et des choix d'investissement constituent un instrument majeur de pilotage et de cohérence des différents leviers d'intervention de la puissance publique sur le marché des transports.

Dans ce domaine de la politique générale des transports, les propositions de la commission « Réseaux et territoires » s'appuient sur l'analyse :

- de l'évolution de la demande de transport,
- et des capacités de financement.

Elles portent sur des orientations volontaristes relatives à la régulation des marchés, à la tarification et aux modalités de financement des différentes infrastructures, compte tenu de priorités et de critères de choix.

II.1. L'évolution de la demande de transport

II.1.1. Principaux constats

Des projections intermodales de trafics interurbains réalisées par le ministère de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme conduisent, dans des hypothèses vraisemblables d'évolution de la croissance économique (autour de 2,4 % par an), de la tarification et de l'offre de transport, à une croissance globale des trafics :

– pour les voyageurs, de 2,4 à 3,2 % par an, légèrement supérieure à celle du PIB (1,9 à 2,9 % par an), mais inférieure à celle des 20 dernières années (4 % par an), du fait d'une certaine saturation de la demande routière et aérienne ;

– pour les marchandises, de 2,1 % par an, dans la continuité des tendances passées, principalement tirée par le trafic international. (Voir le tableau page suivante.)

Dans le prolongement des tendances actuelles, les parts de marché de la route continueraient à augmenter, mais dans des proportions moins importantes que par le passé. La répartition entre les modes de transport sera

cependant très sensible aux politiques tarifaires (pour les marchandises, la part de marché de la route varierait de 78 % à 84 % selon les hypothèses ; elle n'était que de 75 % en 1992), aux décisions d'investissements prises par les pouvoirs publics et aux politiques commerciales menées par les opérateurs.

Mais l'évolution des trafics est avant tout sensible à la croissance de l'économie et des revenus. Une forte reprise de la croissance du PIB (4 % par an sur la période) entraînerait une augmentation plus que proportionnelle des trafics, avec un fort risque de congestion sur certains axes (couloir rhodanien, franchissements alpins et pyrénéens) mais aussi dans les nœuds du trafic que constituent les grandes agglomérations.

En matière de tarification, il apparaît que les usagers du réseau routier national (routes et autoroutes) payent les coûts collectifs d'investissement, d'exploitation et d'environnement (via la TIPP, la

taxe à l'essieu et les autres taxes). Mais à l'intérieur de cette moyenne, les véhicules légers fonctionnant au gasole ne payent pas leur coût, de même les poids lourds ne payent que 60 % de leur coût (80 % sur les autoroutes à péage). Il semblerait par contre qu'en milieu urbain, les usagers de la route ne couvrent pas l'intégralité de leurs

coûts compte tenu de la congestion et des autres nuisances (bruit, pollution...). De même, les usagers des modes de transport ferrés et fluviaux sont loin de payer leurs coûts d'infrastructures. Seules les infrastructures aériennes (aéroports et contrôle aérien) sont presque entièrement payées par les usagers et les commerces hors taxes.

Les usagers des transports routiers, ferrés et fluviaux ne paient pas leurs coûts d'infrastructures

Evolution de la demande de transport à l'horizon 2015

Scénario médian	(Hypothèses sur la période 1992-2015)
Croissance du PIB	+ 2,4 % par an
Prix du gasole	+ 67 %
Prix du transport routier de marchandises	+ 15 %
Prix du transport aérien (voyageurs)	- 11 %
Prix du transport ferroviaire (voyageurs)	+ 0 %
Offre autoroutière	+ 280 km/an
Offre TGV	+ 80 km/an

Trafics de marchandises dans le scénario médian	mds de t-km 1992	tcam ⁽¹⁾ 1971-92	tcam ⁽¹⁾ 1992-2015	mds de t-km 1992-2015
TRAFIC INTERIEUR TOUS MODES	216	2,0 %	2,1 %	346
TRAFIC ROUTIER avec impact du tunnel sous la Manche et des nouveaux canaux	161	3,5 %	2,4 %	280
TRAFIC FERROVIAIRE avec impact du tunnel sous la Manche et des nouveaux canaux	48,2	- 1,3 %	0,8 %	57,5
TRAFIC FLUVIAL avec la nouvelle réglementation et les nouveaux canaux	6,9	- 2,8 %	0,8 %	8,3

Parts modales du trafic de marchandises	1971	1992	2015
Routes	51 %	75 %	81 %
Ferroviaire	41 %	22 %	17 %
Fluvial	3 %	3 %	2 %

II.1.2. Quelles solutions aux menaces de congestion ?

La congestion se situe principalement dans quelques couloirs à fort trafic et au voisinage des grandes agglomérations. Un large consensus s'est dégagé pour une politique de prévention de la congestion (à partir de seuils dont il faudrait préciser les niveaux d'intensité inadmissibles) fondée sur quelques priorités :

- des itinéraires routiers alternatifs pour le trafic à longue distance avec un jeu de péages fortement modulés dans le temps et dans l'espace pour dissuader l'usage d'axes encombrés ; cette question étant aussi liée à une meilleure organisation des séjours touristiques dans les zones à forte capacité d'accueil ;
- des capacités ferroviaires suffisantes pour

un développement du transport de fret, en particulier celui du transport combiné⁽²⁾ rail-route et du trafic voyageur longue distance sur les axes les plus chargés ;

- des contournements routiers des grandes agglomérations pour faciliter le trafic de transit tout en s'assurant que les solutions retenues ne contribuent pas à renforcer le phénomène d'étalement urbain ;

- une tarification des trafics internationaux de transit qui permette de couvrir leurs coûts pour la collectivité.

- des mesures volontaristes favorisant le transfert du trafic de la route vers le rail pour le transit international transalpin et transpyrénéen.

Il faut favoriser le transfert du trafic de la route vers le rail pour le transit international transalpin et transpyrénéen

(1) taux de croissance annuelle moyenne

(2) le transport combiné est le transport d'un conteneur successivement par plusieurs modes de transports.

Il conviendra de réexaminer sous un angle multimodal un certain nombre d'investissements lourds comme la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône

Sur la période 1989-1993, la nation a investi plus de 90 milliards de francs par an dans les transports

II.1.3. Quelles réponses volontaristes pour infléchir les évolutions prévisibles ?

En matière de tarification d'usage des infrastructures (TIPP, péages, taxes sur les véhicules, redevances d'usage pour le rail et la voie d'eau), un bon équilibre entre les modes de transport peut être assuré en rapprochant progressivement les niveaux tarifaires de valeurs reflétant l'ensemble des coûts :

- coûts d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure ;
- coûts externes liés à l'environnement ⁽¹⁾ (bruit, pollution, consommation d'énergie...);
- coûts de développement lorsque les trafics impliquent des investissements nouveaux. Ainsi que cela a été développé dans le rapport du Plan « transports : le prix d'une stratégie », ce princi-

pe tarifaire a le mérite, soit de maîtriser la demande au point de différer les besoins d'investissements nécessaires pour augmenter la capacité, soit, si ce besoin se confirme, d'assurer leur financement ⁽²⁾.

En matière d'investissement, en appliquant les principes ainsi définis, en particulier la couverture par l'usager du coût de développement, il conviendra donc de réexaminer sous un angle multimodal un certain nombre d'investissements lourds comme le TGV Est, la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône et certaines opérations de l'actuel schéma directeur routier.

Ces questions sont notamment liées à l'analyse des problèmes de financement.

II.2. Les capacités de financement

Principaux constats

Sur la période 1989-1993, les investissements de transport⁽³⁾ ont représenté 321 milliards de francs (voir le tableau page suivante).

Ils se décomposent ainsi :

- 140 milliards sur les routes nationales, dont 65 sur les autoroutes concédées et 74 sur les routes nationales et les autoroutes non concédées ;
- 100 milliards sur les chemins de fer se partageant pour moitié entre les TGV et les investissements courants de la SNCF (électrification de lignes, renforcement d'infrastructures...);
- 51 milliards sur les transports collectifs urbains, dont 35 pour l'Ile-de-France et 15 pour les lignes de transports collectifs en site propre dans les grandes villes de province ;
 - 20 milliards sur l'aérien ;
 - 8 milliards sur les ports ;
 - 2 milliards sur les voies navigables.

A ce rythme d'environ 64 milliards de francs par an, il convient d'ajouter 30 à 35 milliards de francs correspondant aux investissements des collectivités territoriales sur les réseaux départementaux et communaux, dont une large part est affectée aux investissements de desserte et d'irrigation fine du territoire qui relèvent de considérations locales plutôt que nationales. L'effort total de la nation a donc été de plus de 90 milliards de francs par an sur cette période.

Sur le total des 64 milliards de francs investis par an au niveau national, la part du contribuable représente moins de 45% (25 % Etat, 20% collectivités locales). Le reste est financé par l'usager (capacité d'autofinancement des opérateurs) et par les

emprunts contractés par les entreprises de transport. Toutefois, une partie importante de ces emprunts est venue abonder le surendettement de la SNCF. Une telle pratique ne peut-être poursuivie et ce surendettement devra être remboursé par des contributions publiques.

Le financement à l'horizon 2005 des investissements considérés jusqu'ici comme décidés (achèvement du schéma directeur routier de 1992, réalisation des TGV Méditerranée et Est, canal Rhin-Rhône...) ⁽⁴⁾ impliquerait un effort supplémentaire du contribuable d'environ 13 milliards par an, compte tenu de la poursuite du rythme de réalisation des autres investissements.

Par ailleurs, on peut estimer que l'apurement par l'État de la composante infrastructure de la dette SNCF (de l'ordre de 125 milliards de francs, ce qui correspond à une annuité d'environ 10 milliards par an), permettra à l'entreprise de dégager une capacité d'autofinancement suffisante si elle réussit sa politique de reconquête commerciale.

Le secteur autoroutier concédé devrait, malgré un rythme d'investissement porté à 20 milliards de francs par an, conserver un équilibre financier satisfaisant, sous réserve d'une croissance du trafic de l'ordre de 4 % par an permettant d'accroître la capacité d'autofinancement en proportion de l'augmentation prévisible de la dette. Ce secteur reste toutefois très sensible à toute aggravation des coûts, à celle de la pression fiscale ou à une moindre croissance du trafic. Il ne dispose plus de marge de manœuvre avant 2005 et peut-être même au-delà.

(1) En utilisant des valeurs efficaces, c'est-à-dire en allant effectivement dans le sens d'un meilleur respect des engagements internationaux signés par la France en matière de réduction des nuisances (Con-vention Climat...).

(2) Bien entendu, sous réserve que les ressources correspondantes soient effectivement affectées à ces investissements.

(3) Infrastructures et, pour le ferroviaire, avec le matériel inclus.

(4) Hypothèses retenues pour le tableau de la page suivante.

Conséquences à l'horizon 2005 des décisions d'investissements considérées comme acquises

Milliards de Francs en 1994	Investissement 1989-1993 (5 ans)	Scénario «coups partis» 1996-2005 (10 ans)		
		Total	part usagers (5)	part contribuables
Routes nationales	140	350	200	150
Autoroutes concédées (1)	66	200	200	0
autres routes nationales	74 (3)	150 (4)	0	150
Chemins de fer (hors IdF) (2)	100	120	90	30
TGV (y compris matériel)	50	50	20	30
Investissements courants	50	70	70	
Transport urbain	51	100	0	100
Ile-de-France	35,5			
Autres Villes	15,5			
Voies navigables	2,1	10	0	10 (6)
Ports	8	19	8	11
Aérien	19,2	40	36	4
Circulation aérienne	3,9	10	10	
Aéroports de Paris	9,2	20	20	
Autres aéroports	6,1	10	6	4
TOTAL	321	639	354	305

Moyenne annuelle	1989-93	1995-2005	
Tous financements	64	66	
Part du contribuable	28	30	(hors apurement de la dette SNCF)

Cette situation financière contrastée des différents modes de transport appelle les questions suivantes qui portent sur : les ressources disponibles, les critères de choix et la définition des priorités.

II.2.1. Quelles sont les ressources disponibles entre 2005 et 2015 ?

(ressources de l'usager, du contribuable national ou local).

Dans le domaine des autoroutes concédées, il n'apparaît pas aujourd'hui justifié de maintenir au-delà de 2005 le rythme d'investissement prévu pour la période 1995-2005 dans la mesure où l'achèvement de l'actuel schéma directeur autoroutier répond à une large partie des besoins et que les taux de rentabilité économique (7) des investissements actuellement programmés tendent à décroître.

Un ralentissement du rythme de développement des autoroutes concédées pourrait être envisagé afin de financer d'autres priorités (réseau routier non concédé, autres modes de transport...) et de mettre en place, à cet effet, quelques systèmes de « mutualisation » des ressources autoroutières qui aillent très au-delà du dispositif actuel (FITTVN) (8).

En matière de financement par le contribuable, sans préjuger de l'évolution de la part des collectivités locales (actuellement estimée à 12 milliards de francs par an), il est difficile d'envisager une augmentation de l'effort de l'État (actuellement estimé à 15 milliards de francs par an). Or, le maintien de cet effort est à peine suffisant pour assurer le financement des investissements considérés comme décidés (voir la dernière colonne du tableau ci-dessus). Ils nécessiteraient 30 milliards de francs par an et ceci sans tenir compte de la contribution que l'État devra apporter au redressement de la SNCF, estimée à environ 10 milliards de francs par an.

II.2.2. Quels devraient être les critères de choix des investissements pour une bonne allocation de ressources financières rares

Des méthodes et des critères d'évaluation existent, ils permettent d'apporter un éclairage, sinon des réponses à ces questions. Pour assurer la transparence des choix, tous les projets devraient faire l'objet d'une évaluation chiffrée.

• La rentabilité financière (9)

Pour les projets qui dégagent des recettes supplémentaires de l'usager (lignes nouvelles TGV, autoroutes concédées...), un taux de rentabilité

interne élevé (supérieur à 8 % par exemple) allège d'autant la charge du contribuable et garantit une véritable utilité du projet (10).

Faut-il retenir des projets ayant des taux de rentabilité faibles (inférieurs à 3 %), ce qui revient à faire porter par le contribuable plus de 80 % de la charge financière ? Si le double objectif de la croissance et de l'assainissement de nos finances publiques est bien prioritaire, il est clair que dans

- (1) Sections nouvelles et aménagement des sections existantes
- (2) Le coût pour le contribuable de l'apurement de la partie de la dette de la SNCF liée à l'infrastructure (125 milliards, soit une annuité d'environ 10 milliards de francs) n'a pas été pris en compte dans le tableau, ces montants supposent aussi la réussite de la politique de reconquête commerciale.
- (3) Dont 36 pour les transports urbains : 16 en Ile-de-France, 20 en province.
- (4) Y compris les transports urbains.
- (5) Il s'agit des recettes commerciales liées à la tarification et aux péages.
- (6) Ce montant de 10 milliards de francs comprend le démarrage des travaux du canal Rhin-Rhône qui sont financés par les consommateurs d'électricité.

Il conviendrait de ralentir le rythme de développement des autoroutes au profit d'autres priorités

Faut-il retenir des projets ayant des taux de rentabilité faibles ?

(7) Rentabilité économique : le taux de rentabilité économique (TRE) traduit l'ensemble des avantages et des inconvénients retirés par la collectivité (usagers, entreprises, pouvoirs publics...) pour chaque franc investi.

(8) Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

(9) Rentabilité financière : le taux de rentabilité interne (TRI) traduit les ressources commerciales supplémentaires apportées par les usagers pour chaque franc investi.

(10) Sachant qu'un financement entièrement privé implique une rentabilité financière supérieure à 15 %, et que la SNCF peut difficilement s'engager à moins de 12 %.

On doit comparer les solutions alternatives telles que canal à grand gabarit ou service de fret ferroviaire à la lumière de la dépense publique par tonne-kilomètre

Il faut décloisonner le système actuel de financement des grands projets, fondé sur des ressources affectées à chaque catégorie d'équipement

La réalisation d'infrastructures décidées ne doit pas être considérée comme inéluctable

(1) voir en annexe 3 les propositions faites par M. Levaux, membre de la commission, président de la fédération nationale des travaux publics et vice-président du Conseil national du patronat français, pour un redéploiement de l'épargne des Français visant à satisfaire les besoins en équipement, à travers de nouveaux instruments de collecte du type : Livret épargne environnement, Grand emprunt national, Emprunts régionaux ou départementaux.

les prochaines années, devraient être favorisés les investissements pour lesquels la rentabilité financière n'exige qu'un faible financement public, afin que celui-ci ait un « effet de levier » maximum sur l'investissement global, donc sur la croissance et sur l'emploi.

• **La rentabilité économique**

En l'absence de rentabilité financière suffisante, un taux de rentabilité économique supérieur à 8 % garantit un gain pour la collectivité permettant de justifier un investissement bénéficiant de fonds publics. Toutefois, ce critère ne prend en compte ni certains objectifs d'aménagement du territoire, tels que la desserte des espaces enclavés, ni l'anticipation à très long terme.

II.2.3. Sur quelles priorités et selon quels mécanismes redéployer les ressources ?

• **La place donnée aux transports urbains et suburbains :**

La commission estime nécessaire d'augmenter substantiellement la part des investissements urbains et suburbains qui représentent aujourd'hui 25 % environ des investissements globaux, annuels, tous modes confondus: transports en site propre, contournements d'agglomération, développement des liaisons ferroviaires de la vie quotidienne dans les grandes régions urbaines. Compte tenu des besoins dans les autres domaines, il faudrait envisager des ressources nouvelles spécifiques pour ces investissements, telles que la vignette ou le péage urbain (ou autre ressource affectée)

• **Les mécanismes ou clés de financement des projets :**

D'une manière générale, cette analyse des problèmes de financement montre qu'une meilleure allocation des ressources en matière d'infrastructures de transport implique de décloisonner le système actuel de financement des grands projets, fondé sur des ressources affectées à chaque catégorie d'investissement (péréquation autoroutière, contrats de plan État-régions, financement des voies navigables...). Les mécanismes d'évaluation doivent, en tout état de cause, rendre plus transparents les arbitrages entre les modes de transport et

• **La dépense publique par unité transportée**

A défaut de rentabilité financière ou économique, il est important de rechercher, pour chaque service de transport que l'on souhaite assurer, la meilleure réponse au meilleur coût, en comparant des solutions alternatives telles que : TGV ou ligne classique améliorée, autocar ou service ferroviaire, canal à grand gabarit ou service de fret ferroviaire, autoroute nouvelle ou route existante aménagée.

Pour comparer ces solutions, on peut utiliser, outre les critères de rentabilité, des indicateurs sommaires tels que la dépense publique (d'investissement et d'exploitation) par voyageur-kilomètre, par tonne-kilomètre ou par heure gagnée.

les catégories d'investissements, ainsi que la répartition finale des charges entre le contribuable et l'utilisateur. De même, il faudra développer des mécanismes d'ingénierie financière appropriés aux différentes catégories d'investissement (1).

• **La réalisation des opérations considérées comme décidées :**

La contrainte de rareté de nos capacités de financement, en particulier de financement public, exclurait toute latitude en matière d'infrastructures, jusqu'en 2005 et peut-être au-delà si l'on considérait comme irréversibles les opérations ayant fait l'objet de décisions de principe.

C'est pourquoi la commission estime que l'engagement de ces opérations ne doit pas être considéré comme inéluctable. Il faut réexaminer les principaux projets et leur justification économique afin de recréer une marge de manœuvre et de redonner souffle et cohérence à notre politique de transport ; tout particulièrement si l'on intègre à ses objectifs majeurs celui d'une desserte équilibrée du territoire.

Des recommandations :

- L'évolution prévisible de la demande de transports interurbains dans un scénario économique de croissance moyenne fait apparaître des risques localisés de congestion, notamment dans le sillon rhodanien et au voisinage de certaines agglomérations importantes. Pour y faire face, il conviendra :
 - de privilégier des itinéraires de large contournement des zones sensibles dont l'utilisation sera encouragée par une politique audacieuse de modulation des tarifs de péage;
 - de favoriser le report d'une partie du trafic routier vers le rail pour le fret (transport combiné et éventuellement autoroute ferroviaire) et pour les voyageurs (lignes à grande vitesse).

- Les mesures déjà décidées en matière de réalisation d'infrastructures conduisent à un accroissement de la charge du contribuable (de l'ordre de 13 milliards de francs par an) sans laisser aucune marge de manœuvre dans les choix d'ici 2005. Il convient donc d'éclairer les choix d'investissement par des indicateurs économiques (et notamment le taux de rentabilité financière et le taux de rentabilité économique) pour déterminer dans quelle mesure ils correspondent à une logique commerciale, à une logique plus globale de développement économique ou à des objectifs nationaux visant à réduire le désenclavement et des inégalités entre les territoires.
- L'absence de marge de manœuvre implique de réexaminer sous cet angle les priorités de réalisation des investissements à faible rentabilité. (...)

V. Grands axes européens et priorités géostratégiques

La position de la France au sein de l'Union européenne en fait, avec l'Allemagne, le principal réceptacle des trafics internationaux qui viennent s'ajouter, sur les grands axes, à nos propres trafics interrégionaux ou même locaux. Bien entendu, les différentes fonctions de ces axes ne sont pas plus séparables que ces différents trafics et, en cas de saturation, ce sont les fonctions d'irrigation locale, d'accessibilité aux grands ports ou aux principaux pays partenaires et de transit international qui, toutes à la fois, se trouveront impliquées.

Relevée par l'ensemble des réflexions prospectives qui ont traité de l'évolution de nos systèmes de transport, la question la plus vive reste celle de l'écoulement des trafics nord-sud. Même si une partie de ces trafics (notamment les échanges entre le Royaume-Uni et la péninsule ibérique) pourra emprunter la Route des estuaires, les deux grands axes reliant le nord de l'Europe à l'Espagne par Toulouse ainsi que par une liaison Limoges-Saragosse à construire, ou bien utiliser le cabotage maritime, elle en représentera une part trop modeste pour éviter la saturation du couloir rhodanien.

V.1. Les enjeux de l'axe Nord-Sud et les risques de saturation

La réponse aux perspectives de saturation est double. Il s'agit, en premier lieu, d'utiliser au mieux les solutions intermo-

dales, en second lieu de pratiquer une politique coordonnée de péages et d'investissement.

V.1.1. Les instruments de la multimodalité

Pour le fret, le développement du transport combiné rail-route ⁽¹⁾ représente une alternative importante. La dynamique des marchés lui est favorable : les taux de croissance de cette activité enregistrés dans les dernières années sont supérieurs à ceux du fret routier. Sur les axes lourds, le marché de la longue distance est, en effet, favorable au combiné à partir de 450 à 500 kilomètres, cela, bien entendu, pour le fret « conteneurisable ».

Alors que la part de marché du trafic combiné, tous frets confondus, ne devrait pas dépasser 10 à 12 % à terme, elle pourrait être supérieure à 20 % pour les trafics de l'axe Nord-Sud qui satisfont mieux que d'autres à des conditions de distance, de conteneurisation et de massification nécessaires pour justifier des trains spécialisés.

Une partie de ces trafics est complémentaire d'un transport maritime et comme les politiques portuaires actuelles privilégient le système d'acheminement par navettes de conteneurs, le projet qui consiste à donner la priorité au fret sur des lignes ferroviaires existantes, le long d'un axe Moselle-Saône-Rhône, accompagnée de la mise de la liaison ferroviaire Rhin-Rhône à un plus grand gabarit (B+) permettant le passage des grands conteneurs maritimes, facilitera le report des marchandises sur le rail. Ils méritent donc d'être inscrits au schéma directeur correspondant.

Cependant, pour que cette offre soit attractive sur les plus longs trajets, il faut tenir compte du rôle du corridor Rhône-Saône dans les échanges de l'Espagne et de l'Italie du nord. Pour l'Espagne, la continuité du réseau à gabarit standard européen

est essentielle. Utilisant le même tunnel de base que le TGV pour le franchissement des Pyrénées, cette liaison devrait être d'autant mieux située dans les priorités que la section internationale du projet de TGV Perpignan-Barcelone est bien placée en termes de rentabilité financière.

La relation avec l'Italie du nord renvoie au même type de complémentarité fret-voyageurs : le tunnel de base du Mont Cenis, composante la plus coûteuse du TGV Lyon-Turin, a été conçu pour écouler tout à la fois les trains de transport combiné et les TGV, ce qui améliore sa rentabilité financière.

Il reste un point de saturation particulièrement important lié au passage des trains de fret par le centre de Lyon, qui rend nécessaire la création d'un itinéraire de contournement fret de cette agglomération.

Par ailleurs, les premières évaluations de lignes d'autoroute ferroviaire ⁽²⁾ suggèrent que cette nouvelle technique pourrait être pertinente sur les corridors saturés et plus particulièrement dans le cas du franchissement alpin. Encore discutée quant à son efficacité concurrentielle et à sa souplesse d'utilisation, mais pouvant devenir nécessaire à terme, l'autoroute ferroviaire appelle quelques investissements supplémentaires dans les tunnels de base alpin et pyrénéen des projets TGV qu'elle doit pouvoir emprunter dans le cas où elle serait retenue : la nécessité de sections plus grandes correspond à une augmentation inférieure à 10 % du coût des tunnels et constitue donc un investissement de précaution souhaitable.

À plus long terme, certains pensent même que le développement des échanges de la péninsule

La Route des estuaires ou le cabotage maritime représenteront une part trop modeste pour éviter la saturation du couloir rhodanien

Il faut utiliser au mieux les solutions intermodales et notamment le transport combiné rail-route

Il faut faciliter le report des marchandises sur le rail en mettant à un plus grand gabarit (B+) la liaison ferroviaire Rhin-Rhône

(1) Le transport combiné est le transport d'un conteneur successivement par plusieurs modes de transport.

(2) L'autoroute ferroviaire est une technique qui permet l'acheminement des camions accompagnés de leur conducteur sur une navette ferroviaire adaptée.

Le trafic sur le Rhône et la Saône aménagés à gabarit européen est inférieur à l'équivalent d'un train par jour et par sens

Il convient de réexaminer les avantages et les coûts de réalisations comme le canal Rhin-Rhône

(1) Pour le TGV Rhin-Rhône, dont le taux de rentabilité issu des études préliminaires est voisin de 6 % en garantissant à l'opérateur un taux de rentabilité de 12 %, ce dernier peut financer la moitié de l'investissement.

(2) Deux membres de la commission ne partagent pas ce point de vue.

• M. Levaux estime qu'il ne peut « cautionner le rapport lorsqu'il remet en cause la réalisation du TGV Est et du canal Rhin-Rhône sur un seul critère de rentabilité, d'ailleurs contestable (le calcul intègre des coûts financiers, contrairement à la pratique comptable habituelle, le caractère transnational des liaisons n'est pas pris en compte). Ces infrastructures constituent pourtant un élément essentiel pour le développement des régions de l'Est et pour l'intégration européenne de la France, que seule la réalisation de ces maillons manquants dans les grands réseaux de transport européens peut permettre. Il rappelle enfin qu'il s'agit tout simplement de respecter la loi puisque ces projets ont été inscrits dans la loi du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire. »

• M. Estour fait remarquer que le financement d'un équipement comme le canal Rhin-Rhône ne relève pas du budget de l'État, au détriment d'autres investissements, mais au contraire, « que son financement est intégralement assuré par les recettes de

(suite page 11)

ibérique justifie de nouvelles capacités et en particulier un franchissement central des Pyrénées permettant de relier Toulouse à Saragosse par une ligne à écartement européen. Le nombre de poids lourds traversant les Pyrénées est d'ores et déjà supérieur à celui des Alpes françaises. Un tel projet ne devrait être, cependant, décidé qu'en fonction des résultats obtenus par le premier projet de tunnel ferroviaire à l'extrémité orientale des Pyrénées et en particulier de l'importance du report de la route vers le transport combiné, pour les trafics entre l'Espagne et ses partenaires.

Au-delà des réalisations techniques, il convient d'insister sur l'importance des confrontations prix-qualité de service dans la compétition intermodale. Les performances du fer dans cette compétition et son aptitude à soulager les corridors saturés ne dépendront pas seulement du développement des infrastructures. Elles résulteront aussi des capacités des chemins de fer à mobiliser leurs moyens sur les créneaux pertinents du transport ferroviaire et à y concentrer leurs efforts de productivité. Elles résulteront enfin de la politique de transport en matière de tarification d'usage des infrastructures, de réglementation et de son contrôle ainsi que des

choix qui seront effectués pour l'implantation des terminaux de transport combiné.

L'activité du transport combiné est, en effet, très sensible aux prix relatifs du rail et de la route. Dès lors que les transports routiers prendraient mieux en compte les effets externes liés à l'environnement et à la congestion, et respecteraient mieux les réglementations sociales et de sécurité, la compétition intermodale s'en trouverait doublement infléchie : à court et moyen termes par le jeu des prix relatifs ; à long terme, du fait d'une rentabilité accrue des investissements ferroviaires. Ainsi, la dynamique des réseaux, exclusivement favorable à la route au cours des dernières décennies, pourrait-elle être mieux équilibrée dans l'avenir.

Enfin, il est à noter que l'alternative fluviale pour l'écoulement des trafics Nord-Sud a donné des résultats décevants sur le Rhône et la Saône aménagés à gabarit européen : l'intensité de trafic y est partout inférieure à l'équivalent d'un train par jour et par sens. On voit mal ce qui pourrait améliorer sensiblement cette performance avec la réalisation du canal Rhin-Rhône, qui constituera avec ses nombreuses écluses une partie lente et coûteuse pour les transporteurs utilisant l'axe Rhin-Rhône. (...)

• Une meilleure utilisation de l'axe Nord-Sud passe :

- par le développement de la complémentarité entre les modes de transport en intégrant l'ensemble des coûts réels liés au trafic routier pour prendre en compte les avantages relatifs de la route et du rail ;
- par une coordination entre les politiques d'investissement et de tarification pour inciter à l'usage des itinéraires alternatifs alpin et auvergnat qui devraient être achevés rapidement.

• Le front méditerranéen est également impliqué par les risques de saturation et requiert le même type de politique à laquelle s'ajoute la perspective d'un axe sud-européen de train à grande vitesse, reliant les réseaux espagnols et italiens. Sa construction peut être progressive et commencer par des segments à double vocation (TGV et fret) contournant les nœuds ferroviaires les plus encombrés (Nîmes, Montpellier) ou assurant les franchissements alpin et pyrénéen.

• La nécessité d'améliorer les liaisons avec la péninsule ibérique conduit à traiter de façon nouvelle l'ensemble des traversées des Pyrénées (route et rail) et à construire un axe Limoges-Saragosse.

• L'intégration des territoires atlantiques passe par l'achèvement d'un nombre limité d'axes transversaux prioritaires :
– Bordeaux-Clermont Ferrand, axe de désenclavement du Massif Central, et la transformation en route express de Toulouse-Lyon ;
– en matière ferroviaire, les prolongements vers Rennes, Nantes et Bordeaux du TGV Atlantique et la ligne nouvelle de TGV d'interconnexion au sud de l'agglomération parisienne.

• L'ensemble de ces projets peut sembler représenter un effort considérable pour le pays. Cependant compte tenu de leur rentabilité, une part non négligeable ⁽¹⁾ du coût de ces investissements est susceptible d'être financée par l'usager. Grâce à cet effet de levier, ces projets représentent, au total, un effort en termes de prélèvement obligatoire qui est du même ordre de grandeur que celui qu'impliquerait la réalisation considérée jusqu'à présent comme prioritaire du canal Rhin-Rhône et du TGV Est dans sa totalité.

Ainsi, le maintien de ces deux priorités conduirait à un report au-delà de 2005 des investissements recommandés dans ce chapitre.(2)

• Il convient de réexaminer les avantages et les coûts de réalisations comme le TGV Est et la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône, par rapport à ceux des autres investissements évoqués dans ce chapitre.

VI. Des objectifs pour les différents réseaux de transport (...)

VI.2. Réseau ferroviaire et transport combiné (...)

• *Le transport combiné*

Le développement de la multimodalité entre le fer, la voie d'eau et la route et donc celui du transport combiné pour les marchandises passe par le développement d'une offre performante pour le trafic du fret, notamment du point de vue de la régularité. Cela pourrait être obtenu par la réalisation d'un axe spécialisé pour ce type de trafic, ou du moins en première étape par une priorité donnée au fret sur certaines voies ferrées existantes.

L'axe le plus fréquenté par le transport combiné est l'axe qui va du tunnel sous la Manche à Lille, Paris et Lyon et au-delà vers l'Italie (Turin) et la Méditerranée (Marseille, Montpellier et l'Espagne).

Il faut, en premier lieu, renforcer les capacités et améliorer la fluidité des circulations sur les lignes existantes, et pour cela moderniser et augmenter le gabarit de lignes existantes pour créer un axe qui évite Paris et Lyon, entre d'une part le tunnel sous la Manche et Le Havre et d'autre part, Amiens, Metz et au-delà se dirige vers le sud pour rejoindre la ligne fret de la rive droite du Rhône. L'utilisation pour le transport de fret des lignes classiques existantes dont le trafic est allégé par la création de lignes nouvelles à grande vitesse doit être recher-

chée en priorité.

Mais à plus long terme, il faudrait envisager des contournements de Paris et de Lyon ; pour Paris, soit par la réalisation d'une ligne nouvelle fret à la hauteur de la Francilienne soit en aménageant des lignes existantes au-delà de l'Île-de-France et pour Lyon par la réalisation d'une section de ligne nouvelle dont le tracé reste à préciser, par exemple à hauteur du contournement desservant Satolas. Elles devraient être aux normes de l'auto-route ferroviaire, c'est-à-dire d'un gabarit permettant sans restriction, comme dans le tunnel sous la Manche, la circulation de tous les camions aux normes européennes sur les trains.

La commission préconise que le développement du réseau ferroviaire se fasse en adaptant les caractéristiques des lignes aux trafics attendus et donc en choisissant, selon le cas, une ligne nouvelle ou l'aménagement de lignes existantes, que ce soit pour les voyageurs avec l'aptitude à des vitesses plus élevées, ou pour le fret avec des gabarits plus grands permettant la circulation de conteneurs maritimes ou des camions; voire pour certaines sections nouvelles, en acceptant la mixité des circulations voyageurs et fret.

VI.3. Voies fluviales : transport et tourisme

Le réseau navigable français se heurte à trois problèmes :

- son état nécessite un effort de rattrapage important ; certaines de ses voies sont sous-utilisées ;
- les voies à grand gabarit françaises ne desservent qu'une très faible partie du territoire et ne constituent pas un véritable réseau.

La majorité du trafic de marchandises est concentré sur les voies à grand gabarit à savoir le Rhin, la Seine, les canaux du Nord et dans une moindre mesure le bassin Rhône-Saône. Après une période de croissance relativement continue jusqu'en 1970, une chute importante du trafic s'est produite (3,5 milliards de tonnes-kilomètres en 1994 contre environ 7,5 en 1970).

Les orientations proposées

La priorité doit être de conforter l'activité de transport de marchandises sur les axes à grands gabarits existants, en s'appuyant sur les ports fluviaux existants et en développant la multimodalité. En effet, un effort de rattrapage important pour la remise en état des infrastructures et une politique commerciale plus dynamique sont indispensables pour une reconquête de la clientèle le long des axes desservis.

Les ressources propres de Voies navigables de France (VNF) en 1994 sont d'environ 600 MF dont 500 MF pour le transport d'eau à travers la taxe hydraulique et seulement 50 MF pour le transport de marchandises à travers des péages ; elles permettent de faire face à l'entretien du réseau. En vestissements, pas plus de 120 MF par an sont disponibles pour le développement de la voie d'eau.

Le développement de l'activité touristique

La commission estime stratégique le développement de l'activité touristique, qui représente un gisement d'emploi important. Il faut pour cela maintenir la qualité du réseau et même développer les voies fluviales les plus pertinentes pour le tourisme, en fixant les taxes domaniales à un niveau qui ne fragilise pas ce développement.

En effet, pour les voies navigables, le résultat de l'activité commerciale directe liée au tourisme (1 milliard de francs) approche aujourd'hui celui du transport de marchandises (1,25 milliard de francs). De plus, le terme générique de « tourisme fluvial » recouvre des activités porteuses d'avenir et d'emplois très différentes les unes des autres :

L'état du réseau navigable français nécessite un effort de rattrapage important

Il faut conforter l'activité de transport fluvial sur les axes à grand gabarit existants en développant la multimodalité

Le résultat commercial du tourisme fluvial (1 MdF) approche celui du transport fluvial (1,25 MdF)

(suite de la page 10)

l'hydroélectricité, objectif de départ de la CNR fixé par la loi du 27 mai 1921. Cette loi précise que les bénéfices tirés de la vente des kWh produits par les usines hydrauliques doivent servir à financer l'ensemble des autres aspects des projets : navigation et irrigation. Ce principe a été très peu appliqué depuis les années 60, EDF conservant à son profit les bénéfices des kWh produits par le Rhône, à un coût de production nettement moins élevé que le prix du marché. Cette rente de situation de l'ordre d'une centaine de milliards de francs d'ici la fin de la concession de la CNR en 2023 représente 4 fois le coût de l'achèvement de la liaison fluviale Rhin-Rhône à grand gabarit. »
NDLR. Pour éviter de développer de tels arguments spécieux, M. Estour aurait intérêt à lire le rapport 1995 du Commissariat général du Plan : « Transports : le prix d'une stratégie ».

La commission s'interroge sur l'intérêt de constituer un réseau à grand gabarit

Avec ses 24 écluses, le grand canal constituera la partie la plus lente et la plus coûteuse pour le transporteur empruntant l'axe Rhône-Saône

Depuis la Méditerranée, il serait plus rapide et moins coûteux de joindre Strasbourg par Gibraltar et par le Rhin que par le canal Rhin-Rhône

– la promenade et la restauration. Le chiffre d'affaires de ce secteur est estimé pour 1994 à 560 millions de francs, dont environ 60% est réalisé à Paris et en Ile-de-France. Un peu moins de 300 bateaux transportent 7,7 millions de passagers;

– la croisière fluviale réalisée soit sur de petites péniches reconverties (de 5 à 15 lits), soit sur des paquebots fluviaux (plus de 10 lits). Le chiffre d'affaires est ici estimé à environ 200 millions de francs pour 33 000 passagers. De nombreuses associations exploitent également d'anciennes péniches, à des fins pédagogiques le plus souvent, et réalisent un chiffre d'affaires de 200 millions de francs.

L'activité engendrée par l'exploitation services emploie environ 2 000 personnes, dont 1 100 à plein temps.

Parallèlement, la location d'embarcations fluviales se développe, essentiellement sur le réseau à petit gabarit. Environ 1 900 bateaux sont proposés sur ce marché. Les 160 000 passagers annuels génèrent un chiffre d'affaires d'environ 250 millions de francs. Ces clients, ainsi que les utilisateurs privés (8 000 bateaux) apportent de plus une activité aux abords des canaux, d'autant plus importante qu'elle s'exerce souvent dans des régions rurales en voie de désertification.

Les interrogations de la Commission sur le développement du réseau à grand gabarit

Faut-il investir plusieurs fois le chiffre d'affaires annuel du transport fluvial pour développer le réseau à grand gabarit, alors que cette activité reste modeste par rapport aux autres modes de transports (2 à 3 % du trafic total de marchandises) ?

VI.4. Les ports français en Europe (...)

Les moyens

Pour ce qui concerne l'environnement portuaire, l'insertion du système portuaire français dans le réseau de grandes communications terrestres européen constitue un impératif. Pour les très grands ports, il s'agit de réseaux donnant accès aux grandes régions et aux autres pays européens (exemple : ferroviaire Le Havre-Metz, dessertes

Certes, le schéma directeur européen en cours d'élaboration prévoit deux liaisons prioritaires : le canal Rhin-Rhône et la liaison Seine-Nord et deux liaisons complémentaires : la liaison Seine-Est et la liaison Moselle-Saône. Cependant, la commission s'interroge sur l'intérêt de constituer un réseau à grand gabarit.

Faut-il mettre au grand gabarit le canal Rhin-Rhône, compte tenu des nouvelles données économiques (29 milliards de francs d'investissements et un taux de rentabilité interne vraisemblablement très faible) ? Avec ses 24 écluses, il constituera la partie la plus lente et la plus coûteuse pour le transporteur empruntant l'axe Rhin-Rhône. En raison des 4 jours et demi nécessaires pour joindre Fos à Strasbourg, depuis n'importe quel point de la Méditerranée, il serait plus rapide et moins coûteux de joindre Strasbourg par Gibraltar et par le Rhin. On peut donc au mieux attendre quelque soulagement de l'axe Rhône-Saône, mais cet effet sera faible en valeur relative.

De son côté, la liaison Seine-Nord a fait l'objet d'un débat conduit par le préfet de Picardie sur son opportunité et son utilité économique. Il a été conclu fin 1994. Sur cette base, le gouvernement a demandé début 1995 à VNF de réaliser les études permettant d'arrêter le fuseau de passage du tracé. Ces études viennent d'être remises au gouvernement. Cette liaison relativement courte a l'avantage de relier les deux systèmes les plus utilisés. Parmi les différents projets de mise au grand gabarit, elle semble avoir la meilleure rentabilité. La durée de réalisation de cette liaison devra être mise à profit pour préparer les ports de la Basse-Seine à la concurrence accrue des ports du Bénélux.

autoroutières Ouest-Est de la façade atlantique, mise à grand gabarit de Seine-Nord).

Il apparaît vital d'organiser une logistique reliant les places portuaires aux différentes plates-formes multimodales françaises et européennes, de développer le réseau de conduites (pour les hydrocarbures) et de veiller à la qualité de leur équipement en communications immatérielles.