

Financement des transports: à la recherche d'un modèle

Observatoire Régional des Transports (ORT)

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Marseille, 2 octobre 2025

Michel Savy

professeur émérite à l'École des Ponts et à l'École d'urbanisme de Paris,

directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE)

président du conseil scientifique du think tank TDIE

savy@enpc.fr

Le financement des infrastructures, la logistique

- Le temps long des infrastructures
- Cadrage macroéconomique
- Cahier d'acteur de TDIE
- Atelier n° 4 d'AFT : report modal et transport de marchandises

Le temps long des infrastructures

Le temps long des infrastructures (fer)

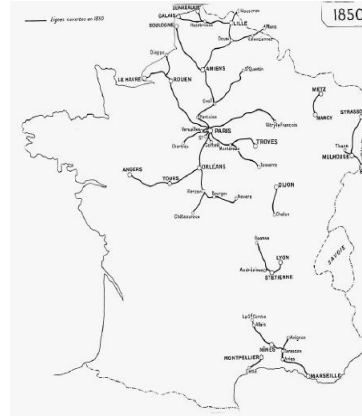
1832



1845



1850



1860



1870



Le fer n'assure plus la couverture du territoire

Réseau actuel : 1870 + LGV

Enjeux :

rénovation, modernisation de l'existant (dette grise, résilience)

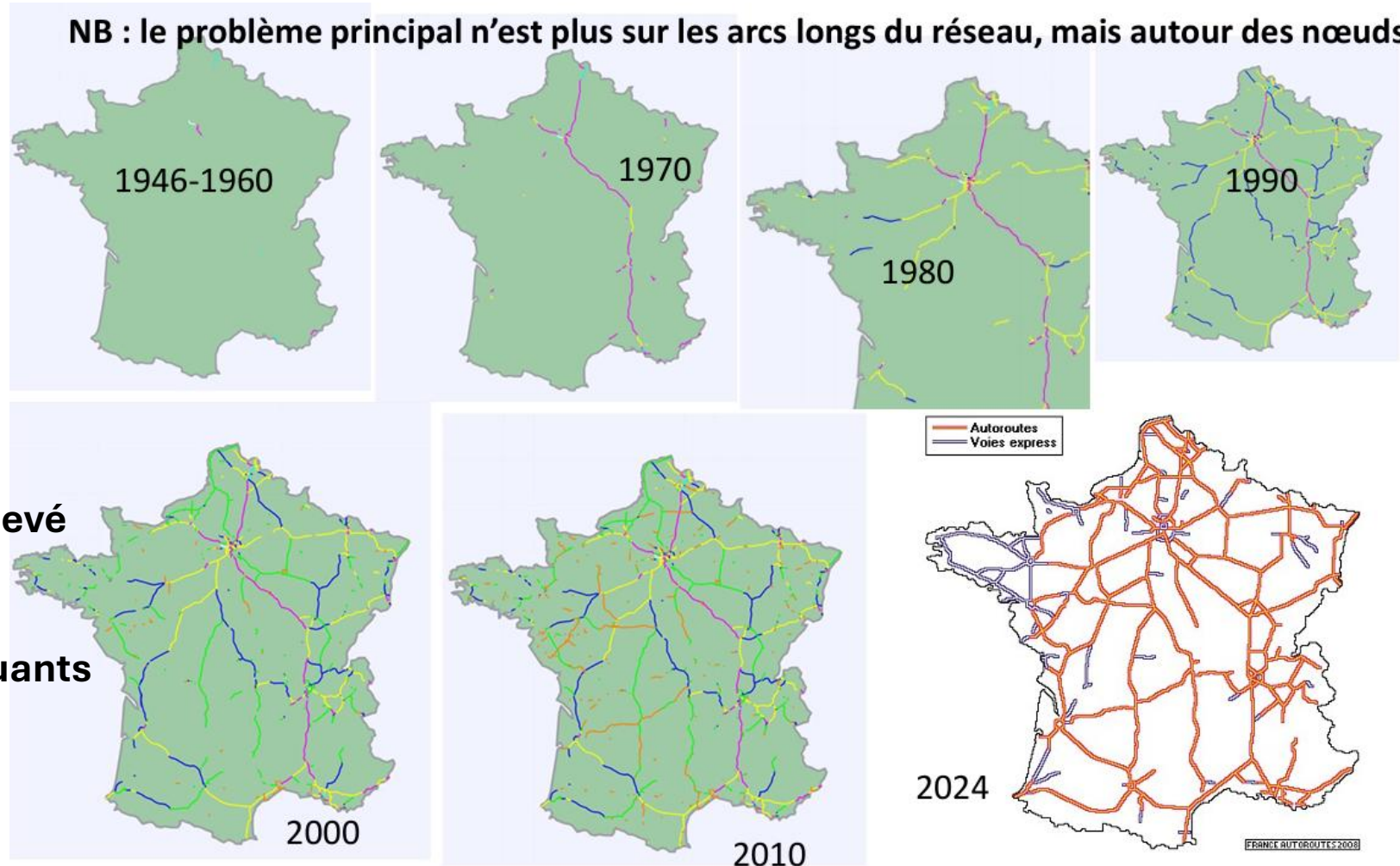
quelques chaînons LGV manquants

nœuds du réseau, SERM



Le temps long des infrastructures (autoroute)

NB : le problème principal n'est plus sur les arcs longs du réseau, mais autour des nœuds



Le réseau d'autoroutes est presque achevé
Enjeux de la route :
remise en état du réseau routier
quelques chaînons d'autoroutes manquants
Entrées de ville et
contournement d'agglomérations

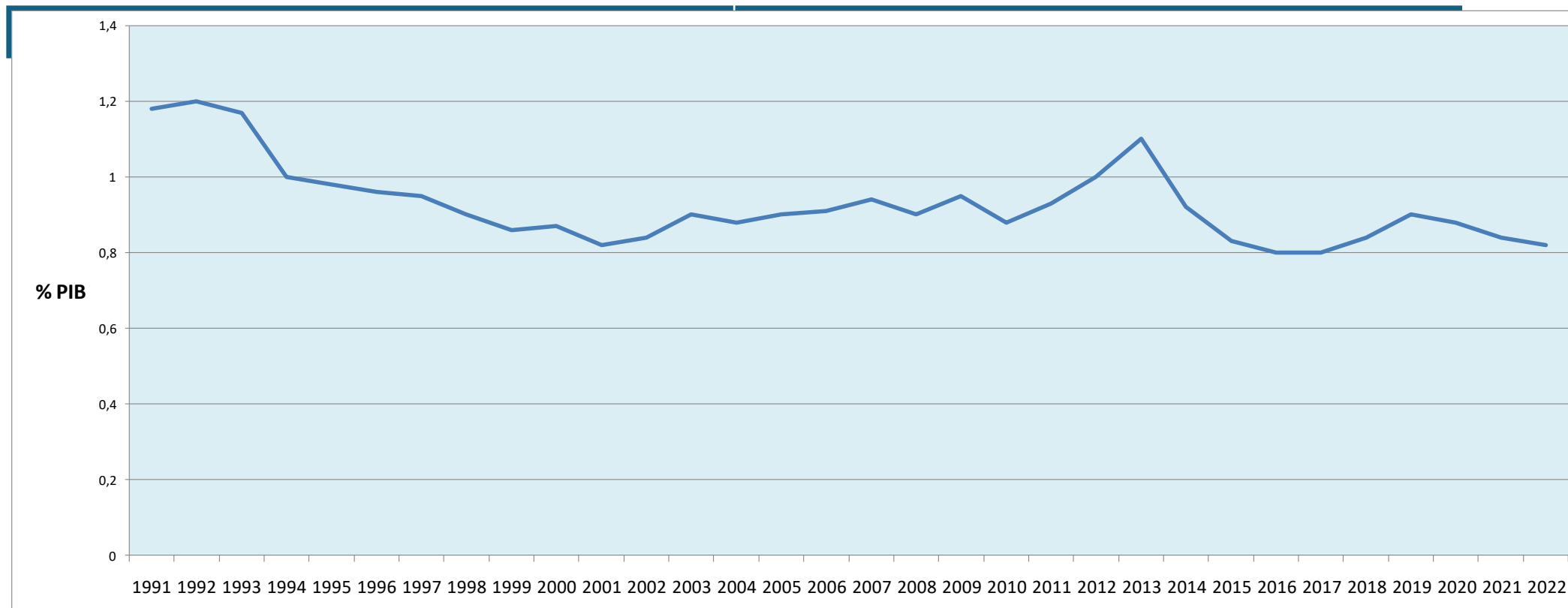
Cadrage macroéconomique

Cadrage macroéconomique

Source : *Bilan annuel des transports en 2023*, ministères Territoires, Écologie, Logement, novembre 2024.

- **Dépense totale de transport** pour la France pour 2023 : 521 milliards d'euros (**18,5 % du PIB**)
 - 85 % **dépense courante**, 15 % **investissements**
- **Investissements** : entreprises de transport (26 milliards), entreprises hors transport (27 milliards), administrations publiques (APU, 27 milliards). Le transport n'est pas seulement une affaire de transporteurs...
- Investissements des **administrations publiques**, 34 % de la dépense d'investissement en transport : 34 % à la route, 27 % au rail et 35 % aux transports collectifs urbains. APU centrales 32 %, APU locales 68 %.
- **Infrastructures** : majeure part des investissements des administrations publiques, 24,6 milliards d'euros sur un total de 27 milliards.

Investissements publics en infrastructures de transport en % du PIB, 1991 – 2022



De 1,2 % à 0,8 % du PIB entre 1991 et 2022

Source : *Faits et chiffres 2023*, Statistiques des mobilités en France et en Europe, Union routière de France.

Budget public des transports

- Principales **recettes** des administrations publiques liées au transport : taxes sur les assurances, produit des amendes, immatriculations, accises sur les produits pétroliers (TICPE : 32 milliards, mais perspective d'électrification). Transport aérien 4 milliards, SNCF Réseau 10 milliards de recettes, dividendes de la SNCF 1 milliard. Versement mobilité : 11 milliards. Principalement la route. Total : **66,2 milliards** en 2023
- **Dépenses** des administrations publiques (APU) : dépenses courantes 56,1 milliards d'euros, dépenses d'investissement 26,8 milliards Total : **82,9 milliards d'euros** en 2023
- **Solde négatif : $66,2 - 82,9 = - 16,7$ milliards d'euros**
- NB : ne sont comptées que les **recettes spécifiques** au transport (à la différence de la TVA, des impôts sur les bénéfices, etc.). Ni les coûts sociaux des **effets externes** (59 milliards pour la route en 2019 selon TDIE)
- Les recettes des autoroutes (12 milliards par an dont 4 de dividendes) ne suffiraient pas à financer tous les besoins et ne commenceront à être modifiées qu'à partir de 2031.

Cahier d'acteur de TDIE

Synthèse du Cahier d'acteur de TDIE (FAT)

- l'évolution technique et organisationnelle d'un réseau dans **le temps long**. Les entreprises privées et publiques assurant les travaux ont besoin de **perspectives stables**
- le **financement** des systèmes de transport, mobilité et logistique, nécessite des **recettes dédiées, pluriannuelles**, selon une vision prospective et multimodale. Recettes affectées via une **loi de programmation** pluriannuelle, révisée à chaque législature.
- administrations centrales : un tiers des investissements en transports (8,9 milliards d'euros en 2023), collectivités locales les deux autres tiers (19 milliards d'euros, dont 11,6 milliards pour les infrastructures) : **articulation entre planification nationale et programmation décentralisée**.
- la programmation pluriannuelle des investissements : suivi de la mise en œuvre des décisions prises. L'**AFIT** doit être préservée.
- le **Conseil d'orientation des infrastructures** doit poursuivre son travail d'évaluation des projets et des orientations'orientation-planification-programmation-évaluation. Les décisions appartiennent au pouvoir politique.
- cette vision se renforce en s'inscrivant dans une **planification plurisectorielle**, assurant les **bouclages** dans l'affectation des ressources entre activités. C'est la mission du **Secrétariat général à la planification écologique**.
- abondance de l'épargne privée (dont une part notable s'investit à l'étranger) et des contraintes sur les budgets publics, **combiner capitaux publics et privés dans le financement des investissements à venir**.
- **planification spatiale** combinant corridors à longue distance et desserte fine des régions. Professionnels de la **logistique** demandeurs d'une **politique d'aménagement**.
- les réseaux de transport français font partie des **réseaux européens**, et leurs éléments clefs sont intégrés dans le **RTE-T**.

Atelier n° 4 d'AFT : report modal et transport de marchandises

AFT : atelier n° 4 (fret)

- Intitulé : *Report modal et transport de marchandises*
- Explication de la faible part du fer en France : « qualité de service, service moins souple, régulier et ponctuel que le mode routier, exigences du juste-à-temps ». Ces éléments ne valent-ils pas au-delà du Rhin ?
- En France part du fer dans l'acheminement du fret (9 % des t.km, contre 18 % pour l'ensemble de l'Union européenne). Question de disponibilité des sillons et de gabarit ? de capacité des chantiers de transport combiné ? de technologie : attelage automatique des wagons, mise en place de l'ERTMS, de la commande centralisée du réseau, etc. ? de productivité et de coût ? de prix, de politique commerciale ? d'organisation interne au monde ferroviaire ? de coopération entre chargeurs et transporteurs ? de qualité de service (et selon quels critères) ? Pas d'explication des professionnels, pas de comparaison avec les pays voisins.
- Le transport de marchandises est une composante de la logistique. Prise en compte des infrastructures linéaires et nodales, des ressources foncières, d'autres équipements (recharge électrique).

Besoins de financement

Inventaire des besoins exprimés, sans apprécier leur effet de report modal

- Fluvial : entre 180 et 400 millions par an entre 2024 et 2032. Plus un milliard par an de 2026 à 2031 pour le canal Seine-Escaut.
- Fret ferroviaire : SNBC3 : 4,5 milliards de 2024 à 2032, plus 300 millions par an entre 2026 et 2031 (et 1,5 milliard par an pour le réseau général à partir de 2028).
- Route : dette grise du réseau, pas spécifique au fret (atelier n° 2 d'AFT) : 23,2 milliards sur 8 ans.
- Infrastructures nodales : 1,1 milliard pour les chantiers de transport combiné
- Verdissement du transport routier : selon le SGPE, surcoût de 2 à 5 milliards pour 50 % de PL électriques dans les ventes à l'horizon 2030.
- Bornes de recharge : 450 millions d'euros à l'horizon 2030 pour les bornes en itinérance, 2,5 milliards pour les bornes au dépôt et 500 millions d'euros pour les bornes à destination.
- Le total ne figure pas dans le rapport : de l'ordre de **22 milliards d'ici à 2032** (en moyenne un peu plus de **3 milliards d'euros par an**) pour les investissements spécifiques au fret.

Recettes

- Le financement des besoins ainsi estimés : efficacité sera d'autant plus grande qu'il sera ordonné selon une **programmation pluriannuelle**, la priorité allant aux projets les plus utiles (notamment de régénération et de modernisation de l'existant), et en mobilisant des fonds européens en complément des financements nationaux.
- **Infrastructures linéaires** : affectation des recettes existantes privilégiant l'accès à la décarbonation. Accise sur l'énergie (TICPE), ETS (marché des permis d'émission, European Trading System), recette des péages autoroutiers, taxation des colis. Contribution des collectivités au financement de la régénération des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire.
- Modalités de financement des infrastructures de **recharge** électrique pour le transport routier.
- **Infrastructures nodales** : meilleure valorisation et protection du foncier logistique et une plus grande implication des chargeurs.
- **Verdissement** des flottes : maintenir, stabiliser ou étendre les aides existantes : fiches CEE (certificats d'économie d'énergie), prêts à taux zéro, suramortissement, subventions publiques

Mesures non financières et perspectives

- Implication des acteurs pour **réduire l'empreinte carbone** de leurs produits (fabricants, chargeurs, transporteurs, transport pour compte propre : cf. directive CSRD, Corporate Sustainability Reporting Directive).
- Rôle incitatif de la **commande publique**. **Formation** des acteurs à la multimodalité. **Tarification des livraisons du commerce en ligne** reflétant mieux leur coût direct et environnemental.
- Maintien de l'**AFIT**.
- Le **foncier logistique** : accès aux localisations pertinentes. Inscription des sites logistiques dans les documents.
- Gouvernance territoriale : **Schéma directeur national pour les installations principales** : massification des flux et meilleur partage modal.
- **PERSPECTIVES : Quelle traduction politique pour ces propositions ?**

Références

- M. Savy (rap.), *Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport*, TDIE, mars 2019.
- *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition. Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation*. Conseil d'orientation des infrastructures et ministère chargé des Transports, décembre 2022.
- Y. Crozet (rap.), "Quel système autoroutier à l'issue des concessions ? Cinq scénarios pour poser le débat", *Transports, Infrastructures et Mobilité*, n° 541, septembre 2023.
- *Bilan annuel des transports en 2023*, ministères Territoires, Écologie, Logement, novembre 2024.
- T. Dallard (rap.), *Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique ?*, TDIE, janvier 2025.
- "Chiffres clefs pour le financement des infrastructures de transport", *Transports, Infrastructures et Mobilité*, n° 550, mars-avril 2025.
- *Pour des recettes affectées au financement des infrastructures*, cahier d'acteur de TDIE, Ambition France Transports, 2025.
- "Ambition France Transports et report modal du fret : agir sans expliquer ? ", *Transports, Infrastructures et Mobilité*, n° 552, août-septembre 2025
- M. Savy, *Les nouveaux enjeux de la logistique*, Éditions Odile Jacob, 2025.