

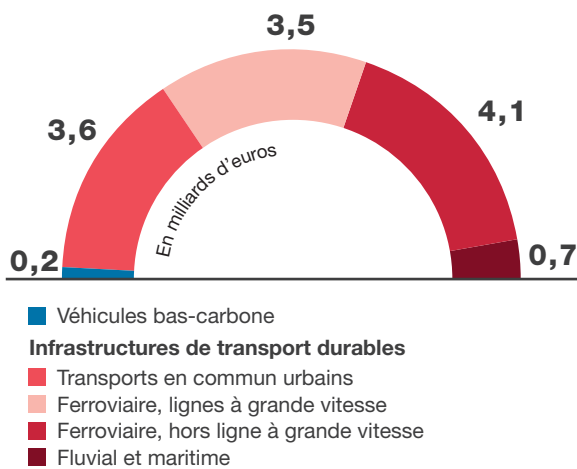


RÉSULTATS > SECTEURS

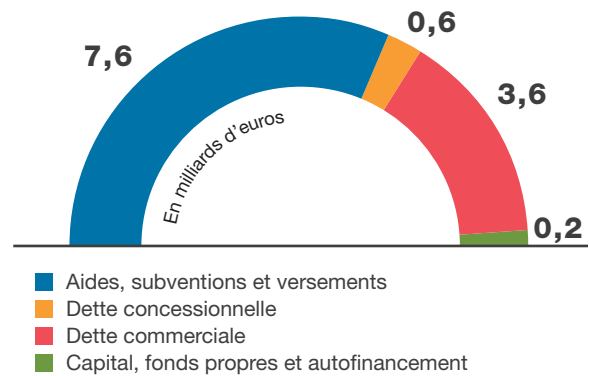
TRANSPORTS

En 2013, le secteur des transports représente 33 % des investissements en faveur du climat, soit 12 milliards d'euros. La très grande majorité des investissements concerne les infrastructures de transport durables, principalement le développement des réseaux ferroviaires et des transports en commun urbains. L'enjeu de ces investissements est de permettre un report des passagers et des marchandises depuis les transports individuels vers des modes collectifs moins émetteurs de GES.

INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DU CLIMAT Secteur transports en 2013



FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT Secteur transports en 2013



Contexte

En 2012, les transports représentaient 31 % de la consommation d'énergie et 28 % des émissions de gaz à effet de serre hors UTCF (CITEPA, 2014a ; SOeS, 2014a). L'essentiel des consommations et des émissions provient du transport routier, que ce soit de passagers ou de marchandises. L'enjeu est donc à la fois d'améliorer les émissions kilométriques des véhicules du parc actuel, de réduire les distances parcourues et d'augmenter la part des modes collectifs efficaces (train, TCU). La nature systémique du réseau de transport rend complexe l'analyse de la performance climat des projets, notamment ceux de développement d'infrastructures.

Les dépenses d'acquisition de véhicules bas-carbone connaissent une forte progression, entre 2011 et 2014, passant de 70 millions d'euros à 250 millions d'euros.

Principaux résultats

UNE HAUSSE DES DÉPENSES D'ACQUISITION DES VÉHICULES BAS-CARBONE, FINANCÉE PAR LE BONUS-MALUS ET PAR LE RECOURS AU LEASING

Cette hausse concerne tous les acquéreurs (collectivités, entreprises, ménages), et plus fortement les particuliers. Elle s'explique par les conditions favorables des soutiens publics et par la politique d'achat volontariste des collectivités, de l'Etat et de certaines entreprises privées. En 2013, les aides publiques couvrent environ 45 % du surcoût à l'achat des véhicules bas-carbone, par rapport à des véhicules thermiques citadins, et presque la totalité du surcoût par rapport à un véhicule thermique moyen.

Le coût du bonus versé aux acquéreurs de véhicules bas-carbone, qui atteint 6 300 euros/véhicule en 2013 et 2014, est en partie couvert par le malus acquitté par les acquéreurs de véhicules fortement émetteurs. Le solde budgétaire du dispositif « bonus-malus », déficitaire entre 2008 et 2011, était proche de zéro en 2013 et positif en 2014 (CGDD, 2013, Cour des Comptes, 2013-2014).

Le reste du surcoût d'acquisition des véhicules est financé par les acheteurs à travers la pratique du *leasing*, très courante en ce qui concerne les véhicules électriques. Du point de vue du Panorama, le *leasing* s'apparente à un prêt, puisque l'acquéreur s'acquitte mensuellement d'un loyer en échange de l'usage du véhicule. Les constructeurs de véhicules s'appuient sur des relais bancaires pour proposer ce dispositif.

DES INVESTISSEMENTS ÉLEVÉS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DURABLES PAR RAPPORT AU NIVEAU HISTORIQUE

Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport durables sont passées de 7 milliards d'euros en 2011 à 11,8 milliards d'euros en 2013. La quasi-totalité de la variation est attribuable aux transports en commun urbains, en hausse continue sur la période, et au ferroviaire, qui marque un maximum en 2013 avec 7,6 milliards d'euros investis. Dans ce domaine, les projets d'extension du réseau des lignes à grande vitesse (LGV) expliquent l'essentiel de la variation, avec la phase d'intensification des travaux sur la LGV Sud Est Atlantique. Ce niveau d'investissement dans les infrastructures de transport est élevé par rapport aux niveaux historiques (CGDD, 2014a). A titre de comparaison, dans le rapport Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, l'OCDE estime que les investissements annuels moyens dans les infrastructures ferroviaires en France pour accompagner les besoins de développement économique de long terme devraient être de 3 milliards d'euros par an (OECD, 2012). Toutefois, la concomitance entre les grands projets LGV est exceptionnelle en 2013 et laisse penser que les montants d'investissements futurs seront plus faibles.

UN SECTEUR DOMINÉ PAR LES FINANCEMENTS PUBLICS

Les autorités organisatrices de transport (AOT), les opérateurs parapublics comme la RATP, les Voies Navigables de France (VNF) et Réseau Ferré de France (RFF, devenu en 2014 SNCF Réseau) représentent 84 % des dépenses d'investissement en 2013. Le principal instrument de financement des projets d'infrastructures

de transport sont les subventions et transferts versés par les organismes publics (principalement les collectivités territoriales, Etat et AFITF) à hauteur de 5,9 milliards d'euros. Ces interventions correspondent au rôle « traditionnel » des pouvoirs publics en France en tant que principal financeur des infrastructures de transport.

LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

Dans les agglomérations de province, les investissements dans les infrastructures des transports en commun urbains (TCU) sont réalisés par les autorités organisatrices des transports (AOT), à hauteur de 1,9 milliard d'euros en 2013. Les AOT sont financés par les collectivités territoriales (subventions d'investissement à hauteur 178 millions d'euros en 2013), l'Etat et l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF, subventions de 218 millions d'euros en 2013) ainsi que par des subventions européennes. La BEI finance également les collectivités et les AOT, avec des prêts concessionnels en durée, taux ou garantie, à hauteur de 260 millions d'euros en 2013 et de 829 millions d'euros en 2014.

En Ile de France, pour des raisons historiques, ce sont la RATP et la SNCF qui réalisent les investissements en infrastructure, à hauteur 1,6 milliard d'euros en 2013 sur les périmètres qui les concernent. L'AOT (le STIF), finance ces deux entreprises, avec des subventions à hauteur de 615 millions d'euros en 2013, en complément de celles l'Etat (64 millions d'euros en 2013) et des collectivités (531 millions d'euros en 2013). La RATP et le STIF empruntent pour combler l'écart entre leurs dépenses et leurs ressources d'investissement.

LE RÔLE DES PARTENARIATS PUBLICS-PRIVÉS DANS LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le financement du développement des nouvelles lignes peut se répartir en trois situations :

- **les investissements réalisés entièrement par RFF en maîtrise d'ouvrage**, avec le soutien de subventions de l'Etat, des collectivités et des fonds européens. Ce mode de financement, employé en 2013 pour la LGV Est Europe (phase 2), représente 11 % des dépenses LGV ;
- **les investissements réalisés pour partie par RFF en maîtrise d'ouvrage et par des entreprises privées engagées dans un partenariat public-privé (PPP)**. Néanmoins, la totalité de l'investissement initial est financé par RFF avec le concours des soutiens

Contrairement aux autres secteurs couverts dans le Panorama, les investissements dans le secteur des transports sont en grande majorité soutenus par des financements publics.



L'investissement dans les infrastructures ferroviaires est un poste majeur de dépenses dans le Panorama, représentant 1,9 milliard d'euros en 2011 et 4 milliards d'euros en 2013.

mentionnés plus haut. Ce cas de figure, mis en œuvre pour les LGV Bretagne-Pays de Loire et pour le contournement Nîmes-Montpellier, représente 28 % des dépenses LGV en 2013 ;

- **les investissements réalisés par un consortium privé**, financés par une combinaison d'aides publiques, de capital privé et de dette concessionnelle (Fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts, BEI) et commerciale (bancaire). Ce dernier cas de figure correspond à la ligne Sud-Est Atlantique et représente 61 % des dépenses LGV en 2013.

Même si sa situation financière s'est améliorée depuis 2010, RFF continue de financer ses investissements par le recours à la dette, principalement obligataire. La dette de long terme RFF représentait 35,9 milliards d'euros en 2013. (RFF, 2014).

Méthodologie

LES VÉHICULES BAS-CARBONE

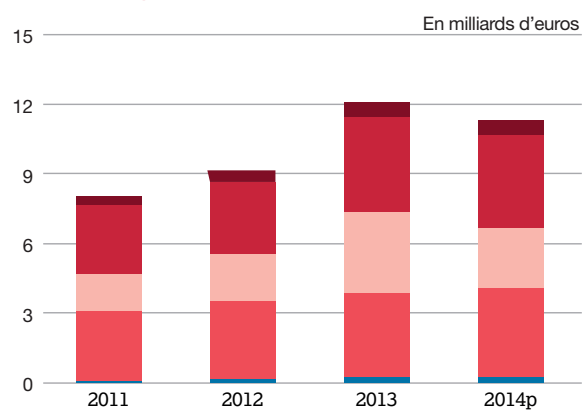
Si les véhicules neufs ne font pas partie du capital fixe au sens de la comptabilité nationale, ils constituent néanmoins des biens durables en raison de leur durée de vie longue (aux alentours de 15 ans). Dans le Panorama, les véhicules bas-carbone sont les véhicules individuels (particuliers ou utilitaires légers) affichant de très faibles émissions de CO₂ sur banc d'essai : moins de 60 g/km.

La totalité des véhicules électriques et certains véhicules hybrides valident cette condition. Les ventes de véhicules électriques et hybrides sont connues jusqu'en 2014 au travers des chiffres publiés par le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) et relayés par l'association AVERE-France pour le développement de la mobilité électrique.

Nous considérons qu'il est plus pertinent de définir la part climat du véhicule électrique par rapport à des modèles thermiques équivalents, plutôt qu'avec la moyenne de tous les véhicules thermiques. En effet, cette moyenne comprendrait des gammes et modèles

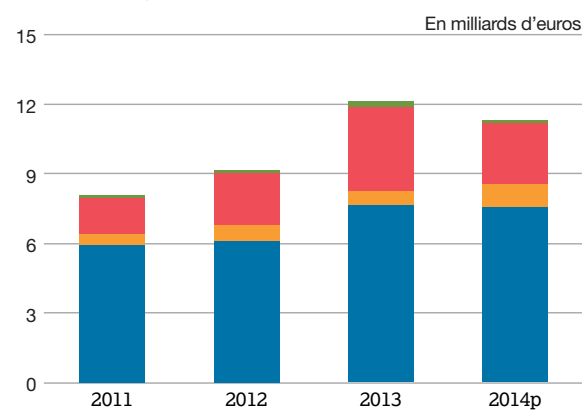
ÉVOLUTION 2011-2014

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DU CLIMAT Secteur transports



- Véhicules bas-carbone
- Infrastructures de transport durables**
 - Transports en commun urbains
 - Ferroviaire, lignes à grande vitesse
 - Ferroviaire, hors ligne à grande vitesse
 - Fluvial et maritime

ÉVOLUTION DES INSTRUMENTS DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS Secteur transports



- Aides, subventions et versements
- Dette concessionnelle
- Dette commerciale
- Capital, fonds propres et autofinancement

auxquels le véhicule électrique ne se substitue pas complètement aujourd'hui (berlines, 4x4). En comparant le coût moyen des véhicules électriques (hors bonus) au coût moyen des véhicules thermiques citadins, un surcoût de l'ordre de 10k€/véhicule a été retenu.

Sur la base du retour d'expérience d'AVERE-France, nous retenons une répartition des véhicules par profil d'acheteur : public (Etat & collectivités), privé (entreprises et particuliers). La part des particuliers dans les achats serait passée de 30 à 70 % entre 2011 et 2014, sous l'effet du renforcement du bonus en faveur du véhicule électrique et de l'introduction de la super-prime en cas d'abandon d'un véhicule diesel ancien.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DURABLE

Le Panorama considère comme « durables » les modes de transport collectif, c'est à dire : les transports en commun urbains (TCU), le ferroviaire, le fluvial et le maritime. Les infrastructures correspondantes sont, respectivement : les sites propres des TCU en ville (couloirs bus, réseau ferré souterrain ou en surface), le développement et l'entretien-amélioration des lignes ferroviaires (LGV et lignes classiques), le développement du réseau fluvial, le développement des infrastructures portuaires. Ce choix de modes reflète ceux de plusieurs études nationales et internationales (CPI, 2013a ; MDB, 2014a ; MEDDE, 2013a) et les enjeux identifiés dans le rapport Mobilité 21. L'acquisition de matériel roulant n'a pas été retenue dans le Panorama, du fait de la difficulté

d'identifier la fraction des dépenses correspondant à une amélioration de la performance énergétique de ce matériel.

Les dépenses d'investissement dans les infrastructures considérées dans le Panorama sont principalement tirées des Comptes des transports, complétés au besoin par les rapports financiers de RFF, notamment sur la prise en compte des dépenses réalisées par le consortium LISEA dans le projet de LGV Sud Est Atlantique.

Pour le financement des investissements en infrastructures TCU, les données sont tirées des rapports annuels du STIF et des rapports financiers de la RATP. Les subventions versées aux entreprises de transport sont estimées à partir de l'enquête annuelle du Groupement des autorités responsables de transport (GART). Etant donné l'architecture complexe du financement, il n'a pas été possible de séparer le financement des infrastructures du mode de financement général des investissements (matériel roulant, informatique, etc.). Cette méthode aboutit potentiellement à sous-estimer les contributions de l'Etat (et notamment de l'AFITF), qui se concentrent en principe sur les infrastructures.

Le financement des investissements ferroviaires est documenté à partir des rapports financiers de RFF. Les subventions versées à RFF sont documentées dans les Comptes des transports. Pour le projet LISEA, les financements apportés par les différents partenaires – en capital et en dette – sont documentés à partir des dossiers de presse du projet disponibles en ligne.

