

L'essentiel

Plusieurs grands projets sont au cœur de la transition vers une économie décarbonée : Grand Paris Express, Canal Seine-Nord Europe, liaison Lyon-Turin, lignes ferroviaires à grande vitesse, interconnexions électriques avec les pays voisins... Ils ont besoin d'être accélérés car ils sont essentiels au développement des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie. D'autres infrastructures doivent également permettre de faciliter au niveau national le report modal du transport de voyageurs vers les modes les moins polluants en raccourcissant les temps de transport par voie terrestre (LGV).



Le cofinancement européen s'élève à 40 % pour les projets de Canal Seine Nord Europe et la section transfrontalière de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin

La capacité d'interconnexion électrique de la France avec ses voisins européens est de 15 GW et doit doubler à horizon 2035

Axe 1 : Protéger les territoires contre les aléas climatiques

Au niveau européen, les grands projets du réseau de transport européen (réseau RTE-T)⁷ constituent un réseau prioritaire encore largement à construire pour assurer une mobilité durable des biens et des marchandises. De même dans le domaine de l'énergie, de nombreuses interconnexions (réseau RTE-E) doivent assurer l'intégration des marchés européens (électricité notamment). Plusieurs grands projets concernent directement la France et un nouvel élan peut être donné à leur réalisation dans une optique de transformation écologique des réseaux européens :

- Accélérer le calendrier de réalisation du Canal-Seine-Nord Europe : l'investissement pour la réalisation du Canal Seine-Nord est évalué entre 4,5 et 5 milliards d'euros (financement européen : 40%) pour ce canal de 106 km qui doit relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut d'ici à 2027. Il convient également d'y intégrer

deux autres projets : MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne) et Bray-Nogent qui augmentera le gabarit de la Seine amont sur 27 km pour étendre l'hinterland des ports du Havre et de Rouen. Ces travaux dynamiseront le transport fluvial de marchandises et renforceront l'attractivité économique des grands ports maritimes et des ports fluviaux français. En outre, le transport fluvial consomme 2 à 4 fois moins de carburant que les autres modes.

- Accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin : la réalisation du tunnel de base est estimée 8,3 milliards d'euros (financement européen : 40%). Ce projet répond à un défi majeur de maîtrise du trafic de transit routier transalpin qui a plus que doublé pendant les 30 dernières années. La construction de cette nouvelle liaison permettra de réduire d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an les émissions de gaz à effet de serre, soit celles d'une ville de 300.000 habitants.
- Doubler les capacités d'échanges par de nouvelles interconnexions électriques avec nos voisins européens : afin de renforcer l'union de l'Énergie, la Commission européenne a posé pour objectif d'ici 2030 à chaque État d'être en capacité de transporter 15% de l'électricité qu'il produit vers un pays voisin. Pour la France, il s'agit de doubler les capacités d'interconnexion en passant d'une quinzaine de gigawatts aujourd'hui à une trentaine de gigawatts à l'horizon 2035. Selon la PPE, la France dispose de 11,5 % d'interconnexion avec ses voisins (15 GW) et elle devrait dépasser les 26 GW d'interconnexion pour atteindre au moins 16,5 % en 2030 grâce à une douzaine de projets. Le projet d'interconnexion électrique entre la France et l'Irlande entre par exemple dans une phase opérationnelle : les travaux de construction devraient débuter d'ici l'horizon 2023 pour le déploiement d'une ligne électrique à courant continu d'une puissance de 700 MW sur une distance de 575 kilomètres à travers la mer Celtique.

Axe 2 : Achever le maillage du réseau ferroviaire national à grande vitesse

La grande vitesse ferroviaire répond à besoin de mobilité à longue distance avec un mode de transport sûr et respectueux de l'environnement. Plusieurs grandes métropoles françaises restent encore à l'écart de ce réseau (Toulouse ou Nice par exemple), ce qui les rend très dépendantes du transport aérien. Le calendrier de réalisation pourrait être ramené à l'horizon de la prochaine décennie pour plusieurs lignes à grande vitesse dont les projets sont à ce jour les plus matures :

- LGV Bordeaux Toulouse : un achèvement en 2027 nécessiterait de porter le budget de l'AFITF au niveau du scénario 3 défini par le Conseil d'orientation des

infrastructures. D'autres pistes de financement sont également avancées par les collectivités territoriales pour accélérer ce projet (montage en société de projet sur le modèle de la SGP) : l'objectif serait de mobiliser environ 200 M€ par an de ressources régionales sur une durée de 50 ans.

- Ligne nouvelle Provence - Côte d'Azur (LNPCA) : Le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur porte en priorité sur le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois. Il prévoit la traversée souterraine et la construction d'une gare souterraine à Marseille ainsi que la construction d'une ligne nouvelle pour connecter Nice à la ligne Cannes-Grasse.
- LGV Rhin-Rhône : seule la 1ère phase de la branche Est a été réalisée. Celle-ci doit encore être prolongée à ses extrémités et deux autres branches sont encore à l'état de projet : la branche Ouest est destinée à raccorder la branche Est à la LGV Sud-Est, et ainsi

à la région parisienne. La branche Sud, également au stade de projet, représenterait environ 150 km de ligne nouvelle pour rejoindre Lyon et ainsi la relier à la LGV Méditerranée.

- Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) : avec un réseau classique saturé, cette nouvelle infrastructure permettrait d'offrir à terme un gain de temps pour les voyageurs et une amélioration de la régularité pour les trains du quotidien en Île-de-France et en Normandie.