

REMISE DU RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

A MADAME LA MINISTRE AUPRES DU MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DE LA
TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE EN CHARGE DES TRANSPORTS

1^{ER} FEVRIER 2018

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :

Répondre aux urgences et préparer l'avenir

Rapport établi par

Bruno Cavagné, Jean-Michel Charpin, Gérard Cornu, Michel Dagbert,
Karima Delli, Philippe Duron, François Durovray, Nicolas Forray, Hervé
Maurey, Louis Nègre, Michel Neugnot, Matthieu Orphelin, François
Philizot, Barbara Pompili, Pierre-Alain Roche et Benoit Simian

sous la présidence de Philippe Duron

Rapporteurs : Mélanie Mégraud et Dominique Ritz

Rapporteur général : Pierre-Alain Roche

Janvier 2018



SYNTHÈSE DU RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : RÉPONDRE AUX URGENCES ET PRÉPARER L'AVENIR

Le Conseil d'orientation des infrastructures a examiné les projets d'investissement dans le secteur des transports pour les vingt prochaines années. Les infrastructures sont un outil au service des mobilités et doivent s'inscrire dans les grands enjeux d'avenir du pays.

La transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, **n'est pas une option**. Elle impose de repenser la mobilité et la hiérarchie des priorités d'investissement. Cette transition, indispensable pour assurer la soutenabilité de long terme de notre empreinte environnementale, ainsi que la révolution numérique, qui est à l'œuvre à l'échelle mondiale et ne nous attend pas pour se développer, doivent être conduites en France de façon volontariste pour constituer des atouts et ne pas être subies comme des contraintes.

La mobilité du quotidien est le fil conducteur des propositions. Il convient de répondre prioritairement à ces besoins en veillant à un aménagement du territoire équilibré. Elle est indispensable à la cohésion sociale, à la dynamique d'emploi et à l'accès aux services **dans tous les territoires**. Cet enjeu ne s'oppose en rien aux objectifs de liaisons de longue distance. Par exemple, l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires est une étape naturelle et un préalable indispensable pour accueillir de nouvelles liaisons. **Les infrastructures**, qu'elles accueillent des moyens lourds ou des mobilités actives (marche, vélo...) permettent nos déplacements. Elles **méritent plus d'attention** qu'elles n'en ont eu jusqu'à présent. Ce sont de remarquables outils et leur dégradation ou leur inadéquation aux nouveaux besoins seraient des handicaps majeurs. **Il y a urgence à les régénérer et les moderniser**.

La contrainte financière (maîtrise des déficits publics et de la pression fiscale) **s'impose** dans les politiques publiques, dans le secteur des transports comme dans tout autre. Il convient de rechercher prioritairement l'affectation la plus pertinente des fonds publics existants et **améliorer dans tous les secteurs la part de la contribution liée à l'usage des infrastructures**. Les grands projets sont généralement phasés. Chaque phase doit faire l'objet d'une **analyse de la valeur** et être compatible avec les objectifs de long terme. Les **contre-expertises** sont nécessaires. Elles doivent être développées dès les phases amont et tout au long du projet, pour s'assurer que toutes les options possibles sont bien étudiées.

Le temps n'est plus à l'incantation, mais à la mise en œuvre. L'impatience de ceux qui sont confrontés quotidiennement à des difficultés est compréhensible. Trop souvent des calendriers ont été annoncés pour y répondre pour finalement ne pas être tenus. Il ne s'agit pas de décalages marginaux compréhensibles en raison des aléas de telles réalisations, mais de retards massifs, pendant des décennies. Les moyens correspondants à ces engagements étaient hors de portée, notamment financière, de ceux qui les prenaient. Certains seront surpris et vraisemblablement déçus par les calendriers esquissés ici. Ils sont tout simplement réalistes au regard des contraintes prises en compte.

Les délais d'études et les procédures sont très longs. Sans renoncer aux objectifs de simplification, aboutir dans les meilleurs délais suppose aussi que l'on prenne le temps de lever les incompréhensions et les oppositions aux projets et de les faire bénéficier des expertises de tous par des procédures de dialogue appropriées.

Une politique d'investissement s'inscrit dans la durée et doit intégrer pleinement le développement puis le déploiement des innovations. Il faut savoir en garder le cap et en soutenir les efforts. Il faut aussi savoir préparer la révision régulière des choix, par des études appropriées à cette forme d'exercice. Le Conseil s'est prononcé sur la base des informations disponibles, notamment sur le plan environnemental. Il recommande que les revues ultérieures puissent être établies sur des bases plus complètes. Il insiste plus particulièrement pour que les préconisations méthodologiques qu'il formule pour ces révisions quinquennales et leur travail préparatoire soient prises en compte.

Le champ de l'analyse

Le Conseil d'orientation des infrastructures a examiné, pour tous les modes de transport, **sauf pour le mode aérien** qui sera traité dans le cadre des Assises de l'aérien :

le renouvellement, la reconversion et la modernisation des infrastructures gérées par l'Etat et ses opérateurs et l'appui de l'Etat aux collectivités territoriales dans ce domaine ainsi que d'autres investissements de l'Etat imputés sur les mêmes dotations budgétaires (par exemple les dépenses de renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre des Territoires - TET) ;

les projets de construction d'infrastructures nouvelles, hormis certains grands projets qui ont été actés par ailleurs : le canal Seine-Nord Europe, le réseau Grand Paris Express, Charles-de-Gaulle Express et la section internationale du tunnel du Lyon-Turin. Leurs financements ne sont pas inclus dans les scénarios présentés, mais ils pèsent également en termes de dépenses publiques au sens du traité de Maastricht et de prélèvements obligatoires. L'analyse du Conseil ne concerne pas non plus les opérations qui pourraient être décidées en raison de l'abandon du projet de plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame des Landes pas plus qu'elle n'intègre d'éventuelles indemnités à verser au concessionnaire, les éléments n'étant pas disponibles alors que le Conseil préparait ses conclusions.

Les objectifs

Quatre priorités pour répondre à l'urgence

Priorité 1 : améliorer la qualité de service des réseaux, en assurer la pérennité et les moderniser ;

Priorité 2 : développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution ;

Priorité 3 : réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux et tenir compte des besoins spécifiques des Outre-mer ;

Priorité 4 : se doter d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française et transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent.

Deux objectifs stratégiques pour préparer l'avenir

Objectif stratégique 1 : placer la France à la pointe de l'innovation, notamment pour assurer les transitions environnementales ;

Objectif stratégique 2 : engager sans tarder les grands projets de liaisons entre métropoles en commençant par les nœuds ferroviaires.

Les scénarios étudiés

Les dépenses de transport de l'Etat sont financées par un programme budgétaire (programme 203¹) alimenté par le budget général et par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) dotée de recettes affectée (taxes prélevées sur les usagers des autoroutes concédées, part de TICPE, part du produit des amendes radars). C'est en prenant en compte ce périmètre de dépenses que le Conseil a construit trois scénarios contrastés.

¹ Dans ses hypothèses, le Conseil a considéré le montant du programme 203 comme « constant » en euros 2017 hormis les concours de l'Etat à SNCF-Réseau et il n'en prend pas en compte l'évolution. Les engagements pris par l'Etat sont examinés parallèlement par la mission Spinetta et relèvent de décisions qui sont censées avoir été et devoir être prises en compte par l'Etat hors du périmètre de réflexion du Conseil.

Le scénario 1 est bâti pour ne pas nécessiter d'affecter des ressources supplémentaires significatives au secteur des transports. Il mobilise environ **48 Md€ en vingt ans pour l'AFITF**. Il constitue l'extrapolation pour les années ultérieures de la trajectoire financière actée par le Gouvernement pour les années 2018-2020 qu'il ne remet pas en cause (2,4 Md€ en 2018, 2,5 Md€ en 2019 et en 2020). A partir de 2021, le montant retenu est de **2,4 Md€/an**, comme en 2018, soit **25 % environ au-dessus de la dépense de la période 2012-2016**. Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, **la pause décidée pour les grands projets. Ce faisant, en repoussant ces dépenses, il rend irréaliste une avancée substantielle de ces grands projets dans les vingt prochaines années et repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés.**

Le scénario 2 est bâti pour permettre de satisfaire les priorités fixées par le président de la République et nécessite d'affecter au secteur des transports des moyens supplémentaires significatifs. Il mobilise environ **60 Md€ en vingt ans pour l'AFITF**. Il suppose d'affecter 600 M€ supplémentaires par an par rapport au scénario 1 dès 2019 et pour les vingt prochaines années, à partir de recettes existantes ou de recettes nouvelles créées à cette fin. Avec un montant de **3 Md€/an** de dépenses AFITF, il se situe à **presque 55 % au-dessus de la dépense de la période 2012-2016** et constitue donc **un effort accru, conséquent et soutenu dans la durée**. Il privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture des pratiques antérieures. Il permet d'avancer les premières phases des grands projets. Ces premières phases sont très utiles en elles-mêmes par exemple en réduisant la saturation des principaux nœuds ferroviaires au bénéfice de tous les usagers. Il prévoit ensuite que tous ces projets soient poursuivis de façon progressive.

Le scénario 3 correspond à l'accélération des projets du scénario 2 pour mieux répondre aux attentes des territoires. Il mobilise environ **80 Md€ en vingt ans pour l'AFITF**. Il suppose un budget montant à **3,5 Md€/an** à court terme (d'ici 2022), puis atteignant de façon stable **4,4 Md€/an** durant les dix années suivantes puis 4 Md€/an ensuite. Cela suppose d'affecter dès 2019 1,1 Md€ supplémentaires par an par rapport au scénario 1 puis 2 Md€/an **d'ici cinq ans, soit de doubler, et pendant au moins dix ans, la dépense par rapport à la période 2012-2016**. Il permet la réalisation au plus tôt des projets en tenant compte des délais techniques et de procédure. La majorité du Conseil s'interroge sur la possibilité d'atteindre un tel niveau de dépenses dans le cadre financier et budgétaire que connaissent actuellement l'Etat et les collectivités territoriales appelées à co-financer environ à parité ces projets. Si les calendriers de certains projets tels qu'ils sont calés dans les scénarios 1 et 2 paraissent trop contraints, le scénario 3 éclaire les possibilités concrètes d'accélérer telle ou telle opération.

Il a été admis que les parts respectives des contributions de l'Etat et des collectivités restaient similaires à celles aujourd'hui pratiquées, c'est-à-dire des cofinancements proches de la parité en moyenne pour la plupart des grands projets. C'est une hypothèse forte dans un contexte où les finances des collectivités sont également très contraintes.

Le Conseil a revisité l'exercice qui avait été réalisé il y a quatre ans par la Commission Mobilité 21. Il s'est concentré sur les échéances les plus proches (les cinq et dix prochaines années) et s'est placé dans une perspective à vingt ans (2037). Après les avoir toutes examinées, il n'a pas trouvé nécessaire que soient programmées dans les vingt ans à venir des opérations envisagées par la Commission Mobilité 21 à long terme (i.e. : « à engager après 2050 »). Il a été conduit à sélectionner des phases de travaux parmi les opérations dont l'engagement était proposé par cette Commission avant 2030 et entre 2030 et 2050. Il a précisé les analyses en fonction de l'avancement des études et des procédures, mais son regard sur ces grands projets est similaire à celui porté par cette Commission.

Le Conseil a analysé par ailleurs les moyens à mobiliser pour améliorer le patrimoine, améliorer l'accès aux territoires dont la desserte est de qualité insuffisante et accompagner les collectivités dans le développement des nouvelles mobilités. En faisant de ces sujets la priorité de chaque scénario il propose à l'Etat de dégager des moyens accrus pour y faire face. Les projets de longue distance, par une logique de phasage, voient alors leur programmation adaptée aux contraintes financières.

Affecter des recettes complémentaires

Aller vers un meilleur recouvrement des coûts auprès des utilisateurs

Le Conseil considère légitime d'envisager des redéploiements au sein des dépenses de l'Etat en faveur de la politique des mobilités, notamment par affectation d'une part plus importante de la TICPE. Si cette option n'était pas retenue, des solutions pourraient alors être envisagées à l'image de ce qui se passe dans d'autres pays européens, pour mobiliser des recettes sur les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL) au travers d'une application accrue du principe pollueur payeur². L'affectation d'une plus grande part de TICPE serait d'effet immédiat ; la mise en place d'une redevance temporelle peut être rapide ; les péages de transit demandent quelques années de déploiement.

Pour les transports collectifs, le Conseil ne peut que préconiser un rééquilibrage progressif de la part payée par les contribuables et de celle payée par les usagers par l'évolution de la tarification des services. Si les analyses socio-économiques des projets examinés intègrent bien le coût complet des opérations, le Conseil n'a en revanche pas disposé des éléments lui permettant d'apprécier l'effet global de l'augmentation de l'offre de transport sur les budgets de fonctionnement des autorités organisatrices.

L'affectation des recettes prélevées sur le secteur des transports aux dépenses des transports est une condition forte de l'acceptation des mesures qui seront retenues.

L'anticipation de la fin des principales concessions autoroutières mérite d'être examinée dès à présent.

D'autres marges de manœuvre sont-elles envisageables ?

En ayant illustré trois scénarios contrastés, le Conseil est évidemment conscient que de très nombreuses options intermédiaires entre ceux-ci sont possibles.

Des anticipations de calendrier sont envisageables sur tel ou tel projet si les collectivités ont les moyens d'apporter plus rapidement que l'Etat leurs financements. Le Conseil insiste cependant sur le fait que de telles pratiques ne jouent qu'à la marge des calendriers et ne peuvent en tout état de cause pas être envisagées de façon généralisée : cela créerait des déséquilibres qu'il faudrait compenser, mettant ensuite des coups d'arrêt brutaux aux phases ultérieures des projets. D'autre part l'évaluation de la trajectoire financière au regard des critères de Maastricht s'apprécie sur le périmètre global des administrations publiques.

Il a été fait état au Conseil de l'intérêt de certaines collectivités pour que des taxes à assiettes locales soient instaurées par voie législative pour financer la part de l'Etat de tel ou tel projet, et bien souvent pour financer leur propre part. Sans écarter ces pistes, le Conseil rappelle que ces taxes sont des prélèvements obligatoires supplémentaires et doivent être comptabilisés comme les autres.

Le Conseil a d'autre part peu pris en compte dans ses propositions les possibilités de montages financiers tels que les contrats de partenariats. Ceux-ci permettent de lisser budgétairement la dépense des administrations publiques sur une longue durée, même si cela ne change en rien sa prise en compte dans les comptes publics au regard des critères de Maastricht. Dans l'état actuel des taux d'intérêts auxquels l'Etat accède, ces montages renchérissent le coût des projets. Ils peuvent se justifier pour d'autres bonnes raisons (complexité, respect des coûts et des délais...). L'adossement aux concessions existantes ne peut être pratiqué à grande échelle mais peut être envisagé dans certains cas.

Ces diverses pratiques ne peuvent donc être utilisées qu'avec parcimonie et ne devraient concerner que les projets où elles sont parfaitement adaptées. Lors de concertations ultérieures que le Conseil n'était pas en charge de conduire, elles pourraient apporter au cas par cas un peu de souplesse aux calendriers envisagés par le Conseil.

² Sans réforme, la niche fiscale du carburant professionnel croîtrait avec l'augmentation de la composante carbone de la TICPE. Le manque à gagner pour la puissance publique que représente cette mesure fiscale est estimé à environ 900 M€ en 2017 pour les seuls poids lourds (1,2 Md€ pour l'ensemble des transports). Sans réexamen du dispositif actuel, ce montant pourrait croître significativement avec l'augmentation du taux de la TICPE, prévue dans la loi de programmation des finances publiques 2018-2022. Cet avantage atteindrait 3,8 Md€/an dont 3,15 Md€ pour les seuls PL.

Organiser un suivi actif et un processus de préparation des revoyures quinquennales

Sans préjuger de la forme institutionnelle que devra prendre la poursuite de ces démarches, le Conseil insiste sur les enjeux méthodologiques d'une démarche de planification qui ne fait, avec les travaux de la Commission Mobilité 21 et ses travaux actuels, que commencer. Il propose, à l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays européens, d'instaurer des revoyures quinquennales précédées d'un travail de préparation qui enrichira et améliorera les éléments d'aide à la décision.

Comment les trois scénarios répondent-ils aux objectifs ?

A court terme, les engagements antérieurs représentent près de la moitié des dépenses dans le scénario 1

Les marges de manœuvre sont réduites à court terme car une part de crédits doit être consacrée aux dépenses restant à payer pour réaliser des projets déjà décidés (contrats de partenariats, exécution des projets en cours dont les dépenses sont réparties sur plusieurs années...). Ces restes à payer représentent environ 10 Md€. 6 Md€ sont dus dans les cinq premières années, soit la moitié des ressources dans le scénario 1 et 40 % dans le scénario 2. Ces dépenses diminuent ensuite à 1,5 Md€ durant les cinq années suivantes et 1 Md€ dans les deux périodes de cinq années après 2028.

Quatre priorités pour répondre à l'urgence

Priorité 1 : améliorer la qualité de service des réseaux, en assurer la pérennité et les moderniser

Au-delà des dépenses du programme de régénération et de modernisation engagé par SNCF-Réseau, consacrer jusqu'à 200 M€/an pour la sécurité, l'accessibilité et la maîtrise du bruit ferroviaire

L'Etat doit apporter sa part aux opérations de sécurité (notamment les passages à niveau), de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Le scénario 1 permet ici de répondre à 85 % environ du besoin identifié. Les scénarios 2 et 3 permettent d'y répondre de façon globalement satisfaisante.

Accroître de 300 M€/an pendant dix ans les crédits pour l'entretien et la modernisation des routes nationales non concédées et des voies navigables

Il est temps d'avoir le courage de faire une priorité de ces dépenses jusqu'à présent insuffisantes. Le scénario 1 permet d'atteindre 85% de cet objectif. Les scénarios 2 et 3 permettent d'y répondre de façon globalement satisfaisante.

Priorité 2 : développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution

Améliorer les nœuds ferroviaires est la clé des progrès du service rendu aux usagers et leur traitement est une priorité majeure

L'urgence du traitement des nœuds ferroviaires³ conduit à privilégier ceux-ci dans la programmation en leur donnant la première des priorités et en leur associant chaque fois que c'est pertinent, des objectifs

³ Dans de nombreux cas, une mauvaise localisation des centres de maintenance et de remisage, des plans de voies trop complexes, un nombre excessif d'appareils de voie, l'absence ou la vétusté des centres de commande centralisée sont le résultat d'une accumulation au fil des temps de modifications superposées qui

d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, en vue de l'organisation de véritables « RER métropolitains ». Le scénario 2 ne permet pas tout à fait d'atteindre le rythme optimal prévu au scénario 3 mais répond à l'essentiel de cet enjeu. Le scénario 1 est sensiblement plus lent.

Consacrer plus d'un milliard d'euros d'engagements en cinq ans pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien

Trois thématiques sont proposées :

800 M€ à titre indicatif pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun,

400 M€ à titre indicatif pour faciliter les cheminements pour les modes actifs, notamment la marche à pied et le vélo,

200 M€ à titre indicatif pour accompagner les innovations de la transition énergétique, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes.

Le scénario 1 permet de répondre globalement à un tiers de ces besoins, le scénario 2 à 80 % (90% pour les mobilités actives) et le scénario 3 à la totalité.

Décongestionner les nœuds ferroviaires franciliens et maintenir les efforts pour les transports urbains en Île-de-France

Les accès aux gares de Paris-gare de Lyon Bercy et de Paris-Austerlitz cumulent de très nombreuses circulations (RER, transilien, TER, TET, TGV) qui rendent aujourd'hui l'exploitation particulièrement difficile et génèrent de nombreux retards. La poursuite des travaux pour résoudre ces difficultés est considérée comme une priorité de la programmation dans tous les scénarios. Les adaptations de la gare Saint Lazare, après la réalisation d'Eole, en première phase de la ligne nouvelle Paris-Normandie et les travaux de la liaison Massy-Valenton doivent être achevés.

Les enjeux de la mobilité du quotidien en Île-de-France justifient pour le Conseil le maintien de l'engagement de l'Etat à haut niveau dans les transports collectifs au-delà du CPER actuel. Il recommande dans le cadre du scénario 3, 1,4 Md€ sur la période 2018-2022, puis 1 Md€ par période de 5 ans entre 2023 et 2038.

Les disponibilités moindres en matière de crédits des scénarios 1 et 2 contraignent les dépenses :

800 M€ pour les deux scénarios sur la période 2018-2022,

750 M€ pour le scénario 1 et 900 M€ pour le scénario 2 pour la période 2023-2027,

800 M€ pour le scénario 1 et 1 Md€ pour le scénario 2 par période de 5 ans au-delà.

Renforcer la régulation de la circulation des véhicules polluants en milieu urbain, lutter contre l'autosolisme et privilégier l'usage collectif des infrastructures routières

La traduction de cette priorité est intégrée dans les volumes financiers proposés pour l'entretien et la modernisation du réseau routier : il convient que tous les projets routiers portés par l'Etat en zone dense comportent un volet de facilitation des solutions de réduction de l'autosolisme (régulation de trafic via péage urbain ou positif, covoiturage, voies réservées, etc...).

Priorité 3 : réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux et tenir compte des besoins spécifiques des Outre-mer

Engager 200 M€/an d'euros pendant dix ans de crédits de l'Etat pour mettre en œuvre un programme ambitieux d'amélioration de la qualité de la desserte routière nationale des territoires enclavés (plus du double du rythme actuel)

Cette priorité est prise en compte dans les trois scénarios, mais doit se réaliser au détriment partiel des autres opérations routières des CPER dans le scénario 1, ce qui n'est pas le cas dans les scénarios 2 et 3.

ont fait perdre de la cohérence et de l'efficacité. Cela conduit à des perturbations qui sont à l'origine d'une grande part des retards récurrents.

Utiliser certaines emprises ferroviaires peu fréquentées pour de nouvelles offres de mobilité en milieu rural

Il convient de lancer, là où c'est pertinent, la reconversion des emprises de certaines lignes pour y proposer à moindre coût une offre de mobilité revisitée et renforcée (mobilités actives, transports collectifs ou véhicules autonomes en service à la demande).

Tenir compte des besoins spécifiques des Outre-mer

Le Conseil propose de considérer que les problématiques des Outre-mer doivent être prises en compte par des dispositions favorables et une attention particulière dans les appels à projets.

Les Assises de l'Aérien et celles des Outre-mer auront à traiter plus spécifiquement des questions de continuité territoriale dont le Conseil souligne l'importance.

Priorité 4 : se doter d'infrastructures et de services de fret performants au bénéfice de l'économie française et transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent

Pour les voies navigables (au-delà de l'entretien et de la modernisation), le projet de Bray-Nogent et le projet MAGEO sur l'Oise indispensables dans la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord-Europe sont pris en compte.

Pour les investissements portuaires, le scénario 1 poursuit le rythme actuel de participation de l'Etat (40 M€/an). Le scénario 2 l'augmente sensiblement (50 M€/an jusqu'en 2032) pour faire face notamment aux besoins des grands ports d'HAROPA, de Marseille et de Dunkerque et des grands ports maritimes Outre-mer, totalement satisfaits dans le scénario 3 (55 M€ / an jusqu'en 2022, puis 70 M€ / an jusqu'en 2030).

Les investissements de mise au gabarit pour l'autoroute ferroviaire atlantique ainsi que les autres adaptations nécessaires, notamment la rocade ferroviaire du Nord du bassin parisien doivent faire l'objet de nouvelles expertises pour faciliter leur programmation en optimisant les coûts et pouvoir être considérés ensuite comme prioritaires dans les programmations.

L'amélioration des accès au futur tunnel Lyon-Turin sont prévus à court et moyen termes dans la programmation par d'importants travaux sur la ligne historique Dijon-Modane, à hauteur de 700 M€, permettant de repousser les travaux envisagés pour créer une ligne d'accès nouvelle au-delà des horizons de programmation du Conseil.

Deux objectifs stratégiques pour préparer l'avenir

Objectif stratégique 1 : placer la France à la pointe de l'innovation, notamment pour assurer les transitions environnementales.

Porter l'innovation de la transition énergétique, des véhicules autonomes et des nouvelles mobilités

Les besoins de crédits identifiés pour le soutien à l'innovation sont analysés mais ne sont pas intégrés dans les maquettes financières de l'AFITF, relevant d'autres sources budgétaires. Ces besoins concernent prioritairement les véhicules routiers. Des crédits d'accompagnement pour les investissements nécessaires pour le patrimoine routier ont été intégrés, mais des expérimentations sont également proposées notamment pour le mode ferroviaire (hydrogène, gaz), en privilégiant les lignes où ces innovations permettent d'éviter un coût d'électrification.

Des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite : sur une grande partie du réseau remplacer les coûteux et anciens systèmes de signalisation latérale par des systèmes embarqués (ERTMS 2⁴), et généraliser des méthodes modernes de gestion d'infrastructures (commande centralisée du réseau, gestion de maintenance assistée par ordinateur, production automatisée des sillons, etc.). Il conviendrait que soit adopté dans un délai d'un à deux ans au plus un plan d'ensemble explicitant les

⁴ ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un dispositif technique qui permet de remplacer la signalisation fixe au sol par un système plus souple d'information et de régulation en cabine et de gérer les inter-distances entre les trains de manière dynamique et non plus par cantonnements rigides. On considère que la mise en œuvre du dispositif actuel (ERTMS 2) permet d'augmenter de 20 à 30 % la capacité d'une voie.

objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation. Cette planification d'ensemble et le pilotage de sa réalisation devront être particulièrement soignés et permettre l'introduction rapide dans les pratiques de SNCF Réseau.

Objectif stratégique 2 : engager sans tarder les grands projets de liaisons entre métropoles en sélectionnant pour les premières phases celles qui répondent le mieux aux enjeux du quotidien.

Les priorités données aux mobilités du quotidien et le coût très élevé des opérations ferroviaires conduisent à proposer de phaser les grands projets ferroviaires. Les réalisations de lignes nouvelles sont prévues après la réalisation des travaux sur les nœuds ferroviaires, sous peine de contribuer encore plus à la saturation de ces nœuds et de ne pas atteindre les performances attendues :

La ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) peut être phasée en commençant par ses fonctionnalités les plus directement liées aux mobilités du quotidien à Marseille, Nice et Toulon. La date d'engagement des travaux de la gare souterraine sous Marseille-Saint-Charles est différente selon les scénarios.

La ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) commencerait également par des travaux d'amélioration de la gare de Paris Saint-Lazare, répondant à de multiples besoins. Le point-clé de différenciation des scénarios est la date de lancement des travaux sur le tronçon Paris-Mantes et le rythme d'enchaînement des phases.

Le lancement de la phase Montpellier-Béziers (LNMP) de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est également placé à des dates différentes selon les scénarios. Il convient à très court terme d'étudier comment la « domestication »⁵ des trains à grande vitesse renforcerait la régularité, le niveau de saturation actuel conduisant à de très nombreux retards et des perturbations qui rendent aujourd'hui aléatoires les temps de parcours. Un arbitrage sera nécessaire, sauf dans le scénario 3, quant aux calendriers respectifs de cette phase et de la phase Toulouse-Agen de GPSO.

Le grand projet du Sud-Ouest (GPSO) demande également à être phasé dans tous les scénarios en commençant par les travaux prioritaires des nœuds ferroviaires du Nord de Toulouse et du Sud de Bordeaux. Les scénarios se distinguent très sensiblement quant aux calendriers de réalisation des travaux de Toulouse-Agen et Agen-Bordeaux. Le conseil partage l'idée qu'il convient d'engager cette opération dans les meilleurs délais. Il observe que, pour y parvenir, il est nécessaire de décaler d'autres dépenses, notamment le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire de la Transversale Sud (Bordeaux-Marseille), de plusieurs années au-delà de 2025. Il s'interroge sur la capacité à différer d'autant ce renouvellement. Le Conseil maintient la proposition de la Commission Mobilité 21 de ne considérer la réalisation de Bordeaux-Dax qu'à long terme, notamment pour y dégager des capacités pour le fret ferroviaire.

Les enjeux, tant ferroviaires que routiers, des difficultés de congestion de l'aire urbaine de la métropole du Grand Lyon, sous-tendus par des problématiques qui concernent l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes, peinent à trouver depuis de nombreuses années des solutions acceptées par tous. Au-delà des réponses immédiates d'amélioration du nœud ferroviaire déjà lancées et qu'il faut compléter, plusieurs très grands projets ont été considérés individuellement pour leurs fonctionnalités propres (A45, gare de la Part-Dieu – NFL 2^{ème} phase – contournement Est ferroviaire, compléments sur Saint-Fonds-Grenay, contournement autoroutier). Un débat public d'orientation multimodale à une échelle de territoire adaptée est désormais indispensable pour assurer la finalisation d'une stratégie partagée par tous les acteurs.

D'autres projets de moindre coût (par exemple Roissy-Picardie) trouvent une possibilité de programmation à échéance proche dès lors qu'une déclaration d'utilité publique aura été délivrée.

⁵ Les mesures de domestication sont des mesures d'exploitation qui visent à faire circuler sur une section de lignes, pendant des périodes déterminées, tous les trains à la même vitesse, indépendamment de leurs statuts (TGV, TER, fret...). Ces mesures permettent de mieux organiser les circulations le long de la section concernée et d'en accroître ainsi la capacité et la régularité. Elles peuvent se traduire par un ralentissement des trains les plus rapides et donc par des allongements de durée de parcours. Dans le cas où la saturation de la ligne est forte, une partie de cet écart est théorique car les trains sont, de fait, retardés, mais de façon plus aléatoire et moins prévisible pour les utilisateurs.

Les autres projets de lignes nouvelles ne paraissent pas devoir être étudiés de façon approfondie aujourd'hui, les échéances de leur réalisation potentielle étant trop lointaines. En raison de ce délai important, des améliorations des lignes existantes trouvent alors toute leur utilité et sont proposées quand elles sont identifiées, ou méritent d'être rapidement étudiées.

La programmation des grands projets routiers est la deuxième grande variable d'ajustement. Certains membres considèrent qu'une pause des grands projets routiers est cohérente avec les objectifs de la transition environnementale alors que d'autres insistent au contraire sur l'urgence de répondre à certains enjeux territoriaux.

Le projet en concession autoroutière A31 bis sur le tronçon Thionville-Luxembourg est apparu d'une grande utilité socio-économique sans dépenses prévisibles pour l'Etat.

Le scénario 1 conduit à n'engager que très peu de ces projets. Il conduit à différer au-delà du quinquennat actuel la réalisation du contournement Est de Rouen et celle de Toulouse-Castres qui sont au même stade de procédures.

Le scénario 2 apporte une réponse pour ces deux projets dans les meilleurs délais compatibles avec les contraintes de leurs procédures.

Le projet A45 entre Saint-Etienne et Lyon, dont le contrat de concession est prêt, demande 400 M€ de contribution de l'Etat. Il reste controversé. Le Conseil a considéré que des réponses devaient être apportées au plus vite. Il propose de ne pas lancer cette concession mais de réserver la part de l'Etat pour mettre en œuvre, sitôt après le débat d'orientation multimodale de la région lyonnaise, les réponses qui seront alors retenues.

L'ensemble des projets examinés par le Conseil est présenté dans le corps du rapport.

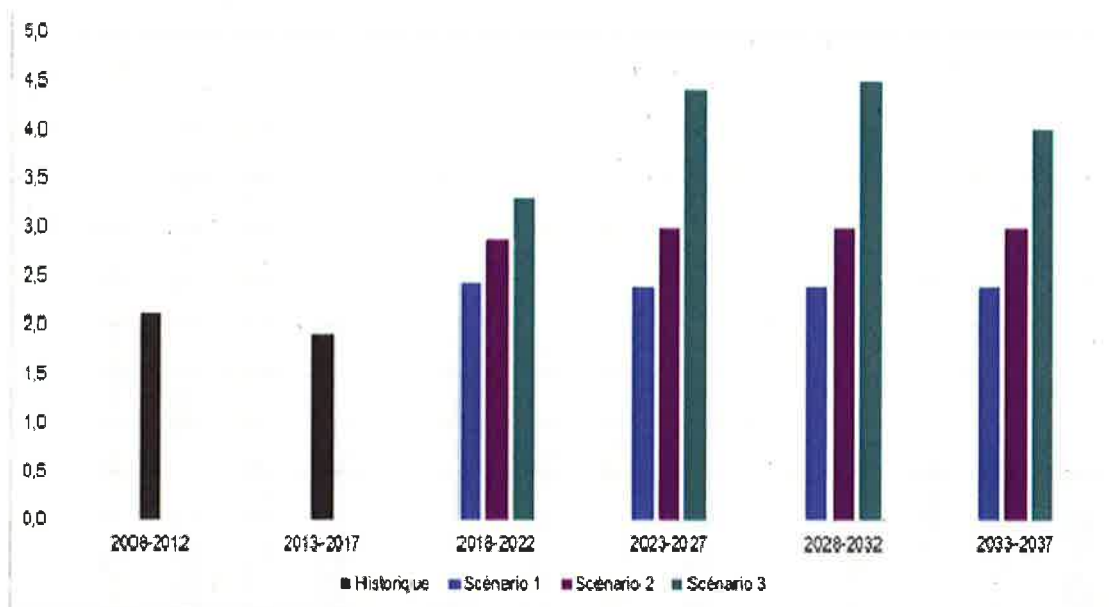


Figure 1: évolution des dotations de l'AFITF selon les trois scénarios (Md€ - moyenne par période de cinq ans).

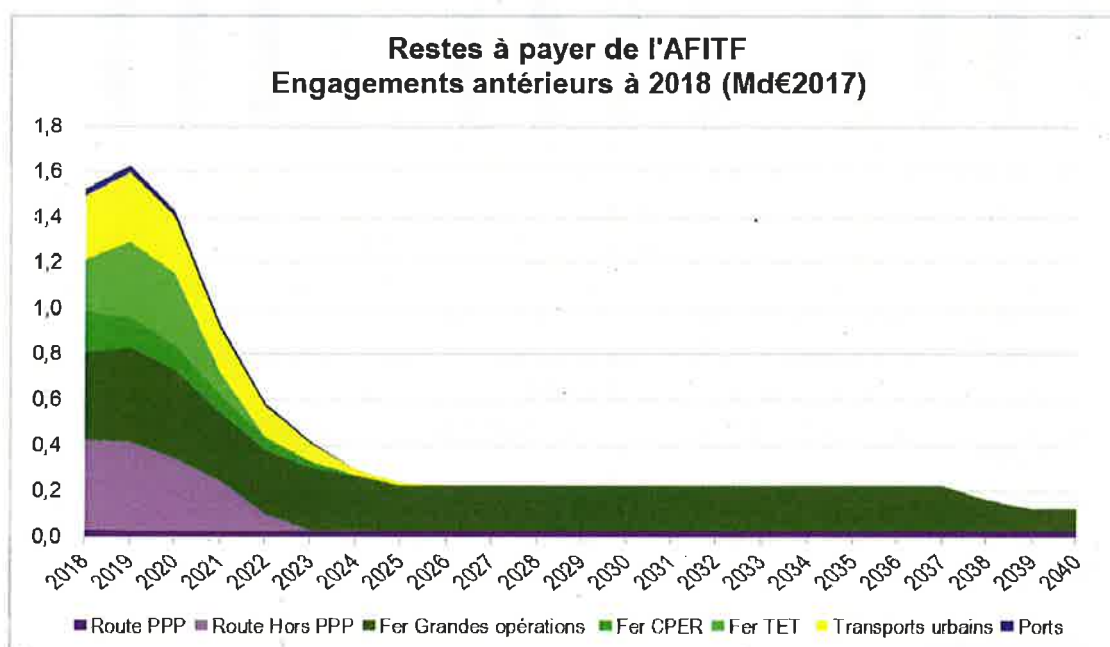


Figure 2: ventilation des restes à payer de l'AFITF par grands postes de dépense. Source : données DGITM.

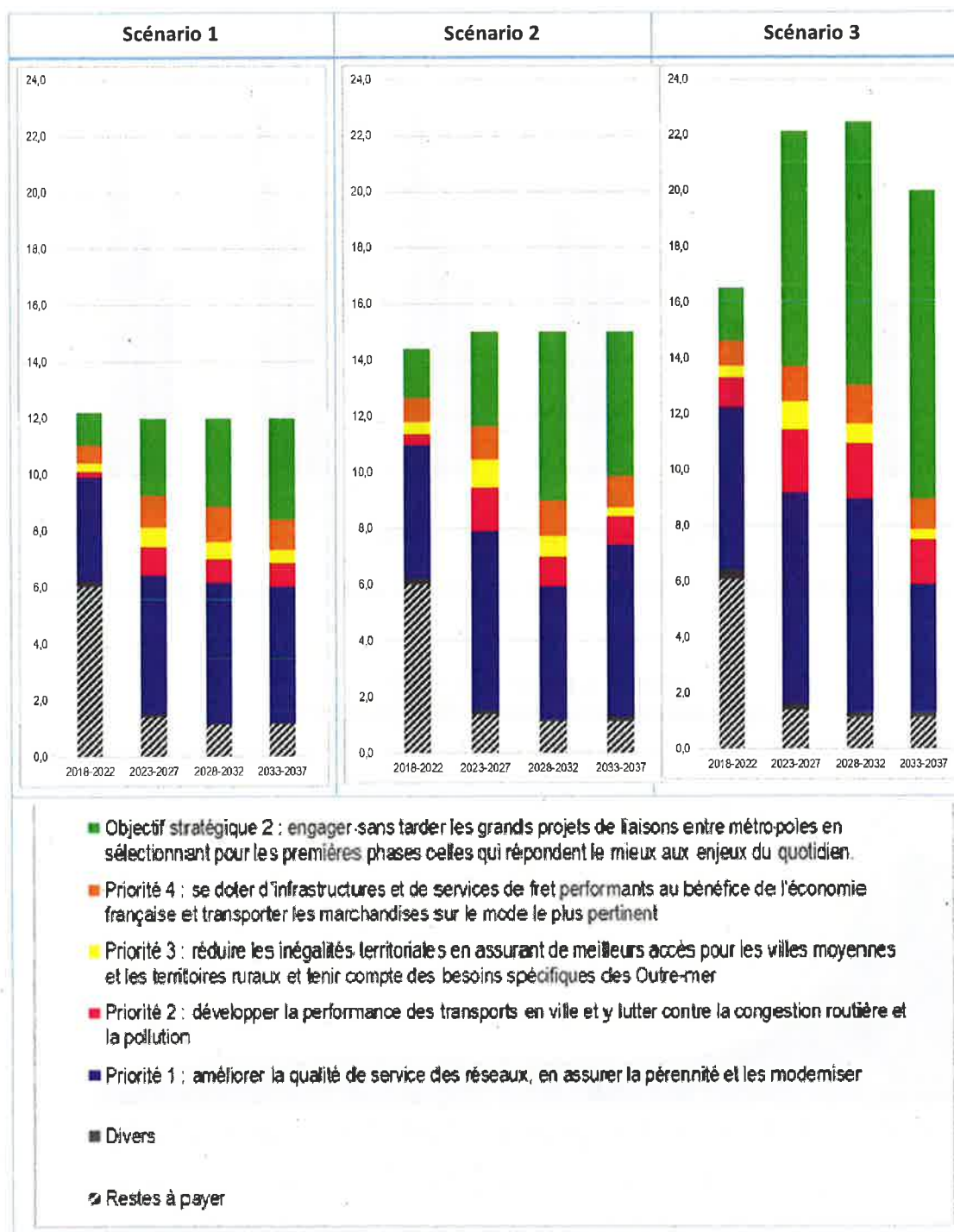


Figure 1: Trois scénarios : ventilation par priorités, l'objectif stratégique 1 étant réparti dans les divers autres postes. Les restes à payer (hachures) sont comptés séparément pour faire apparaître les engagements nouveaux. Crédits AFITF cumulés par périodes de cinq ans en milliards d'euros 2017.

Tableau 1: Programmation des opérations selon les trois scénarios examinés

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ ₂₀₁₇)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
APPUI AUX COLLECTIVITES				
Transports en commun	325 à 800 M€ en 2018-2022	325 M€	700 M€	800 M€ ⁶
Mobilités actives (vélo, marche à pied, etc.)	150 à 400 M€ en 2018-2022	150 M€	350 M€	400 M€ ⁷
Nouvelles mobilités et Transition énergétique	25 à 200 M€ en 2018-2022	25 M€	50 M	200 M€ ⁸
CPER transports urbains en Ile-de-France	165 à 200 M€/an	165 M€/an	200 M€/an	200 M€/an
FERROVIAIRE				
Etudes amont	15 à 25 M€/an	15 M€/an	20 M€/an	25 M€/an
Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	50 à 60 M€/an	50 M€/an	55 M€/an	60 M€/an
Sécurité (passages à niveau prioritaires)	50 à 65 M€/an	50 M€/an	65 M€/an	65 M€/an
Bruit	15 à 20 M€/an	15 M€/an	15 M€/an	20 M€/an
Electrification ⁹	225 M€	post-2037	post-2037	Partiel ¹⁰
CPER ferroviaire ¹¹	110 à 200 M€/an	110 M€/an	150 M€/an	200 M€/an
Matériel roulant TET-Intercités	1,9 Md€	échelonné ¹²	échelonné ¹³	2018-2022
EOLE	450 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
Massy-Valenton	50 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Gare TGV Orly - Pont de Rungis	100 M€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
Paris-gare de Lyon et Bercy	115 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022
Roissy-Picardie phase 1	160 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Roissy-Picardie phase 2	35 M€	2028-2032	2023-2027	2018-2022
Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) - tranche 1	115 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
NFL - tranche 2	50 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022
NFL - tranche 3	1,6 M€	Post 2037	Selon résultats du débat intermodal	2023-2027
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) tranche 1	660 M€			2018-2022
CFAL tranche 2	1,3 Md€			2023-2027
Modernisation de la ligne Dijon-Modane	700 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022

⁶ Puis 100 M€/an

⁷ Puis 50 M€/an

⁸ Puis 25 M€/an au-delà

⁹ Paris-Troyes Phase 2, Angoulême-Royan, Auxerre-Laroche, Amiens-Rang du Fliers et VFCEA

¹⁰ Paris-Troyes Phase 2 : 2018-2022 ; VFCEA : 2023-2027 ; Autres : post-2037

¹¹ Modernisation du réseau structurant, de nœuds ferroviaires, des petites lignes à fort potentiel

¹² 2018-2022 - Hauts-de-France et Centre ; 2023-2027 - POLT et Paris-Clermont ; 2028-2032 - Bordeaux-Marseille

¹³ 2018-2022 - Hauts-de-France et Centre ; 2018-2022 - POLT et Paris-Clermont ; 2023-2027 - Bordeaux-Marseille

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ ₂₀₁₇)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
GPSO - Phase 1 nœud ferroviaire de Toulouse et sortie nord de Toulouse (AFNT)	470 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
GPSO - Phase 2 nœud ferroviaire de Bordeaux et sortie sud de Bordeaux (AFSB)	360 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
GPSO - Phase 3 LN Toulouse-Agen	1,4 Md€	2033-2037	2028-2032 ¹⁴	2023-2027
GPSO - Phase 4 LN Bordeaux-Agen	1,5 Md€	post-2037	2033-2037	2023-2027
GPSO - Phase 5 LN Bordeaux-Dax	1,2 Md€	post-2037	post-2037	Post-2037
LNMP - Phase 1 Montpellier-Béziers	950 M€	2033-2037	2028-2032 ¹⁵	2023-2027
LNMP - Phase 2 Béziers-Perpignan	1,9 Md€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 1 Optimisation St-Lazare	30 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
LNPN - Phase 2 "Saut de mouton" St Lazare	230 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 3 Paris-Mantes	1,4 Md€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 4.1 gare Rouen et Rouen- Barentin	680 M€	post-2037	2028-2032	2023-2027
LNPN - Phase 4.2 Barentin-Yvetot	390 M€	post-2037	2033-2037	2023-2027
LNPN - Phase 5 Mante-Evreux	560 M€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 6 Y de l'Eure	1,8 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
LN PCA - phase 1 ¹⁶	430 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
LN PCA - Phase 2 ¹⁷	1,4 Md€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
LN PCA - Phase 3 ¹⁸	2,0 Md€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LN PCA - Phase 4 ¹⁹	3,2 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
Modernisation de la ligne Paris-Orléans- Limoges-Toulouse (POLT)	200 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Régénération de la Voie ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA)	120 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Modernisation de la ligne Nantes - Bordeaux (section Saintes-Bordeaux)	55 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Desserte ferroviaire de l'Aéroport Bale Mulhouse	50 M€	Pas de participation Etat	Pas de participation Etat	2018-2022
ROUTES				
Etudes projets routiers	5 M€/an	5 M€/an	5 M€/an	5 M€/an
Entretien et restauration du réseau	560 à 690 M€/an	560 M€/an ²⁰	690 M€/an ²¹	690 M€/an ²²

¹⁴ Les projets Montpellier-Béziers et Toulouse-Agen ne peuvent pas être conduits dans la même temporalité. Des options alternatives de programmation sont précisées dans le chapitre 6. Pour simplifier, une période médiane est présentée ici.

¹⁵ Les projets Montpellier-Béziers et Toulouse-Agen ne peuvent pas être conduits dans la même temporalité. Des options alternatives de programmation sont précisées dans le chapitre 6. Pour simplifier, une période médiane est présentée ici.

¹⁶ Réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint-Charles à Marseille, pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice (tranche 1) et de la gare de la Pauline à Toulon, déploiement de l'ERTMS2 (tranche 1)

¹⁷ Gare souterraine et finalisation des aménagements du plateau Saint-Charles à Marseille, bifurcation de Grasse et le remisage TER à Cannes, l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice

¹⁸ Gare de la Bocca à Cannes, pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint-Augustin à Nice (tranche 2) et ligne nouvelle Nice-Cannes (boucle azurée)

¹⁹ Ligne nouvelle Le Muy-Cannes et Aubagne-Toulon

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ ₂₀₁₇)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Préparation des routes aux nouvelles technologies (véhicule autonome)	20 à 40 M€/an	Pris dans entretien-restauration	Pris dans entretien-restauration	40 M€/an sur 2019-2023 puis 20 M€/an
CPER Route	330 à 440 M€/an	330 M€/an	440 M€/an ²³	440 M€/an
Castres-Toulouse	115 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
RN19 Déviation Sud de Langres	50 M€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
RN19 Fayl-Billot	20 M€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
A31bis (sillon lorrain) T1 - Nord concédé	0	2023-2027	2023-2027	2023-2027
A31bis (sillon lorrain) T2 - Sud	250 M€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
A31bis (sillon lorrain) T3 - Centre	150 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
A54 (Arles Sud)	100	post-2037	2028-2032	2023-2027
A63 (Bordeaux-Salles) desserte Arcachon concédée	0	2018-2022	2018-2022	2018-2022
Contournement est de Rouen	245 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Route centre Europe atlantique (RCEA) Allier - Concession	0	2018-2022	2018-2022	2018-2022
Route centre Europe atlantique (RCEA) Saône-et-Loire - tranches 2 et 3	435 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
Fos-Salon	220 M€	2028-2032	2028-2032	2018-2022
RN154-RN12 (Nonancourt-Allaines)	30 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
Aménagements alternatifs à l'A45 Lyon-Saint-Etienne	400 M€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Liaison Est-Ouest d'Avignon T2	50 M€	post-2037	post-2037	2018-2022
MARITIME				
CPER ports	40 à 60 M€/an	40 M€/an	50 M€/an	60 M€/an
FLUVIAL				
Régénération voies navigables	180 M€/an	Montée en charge 12 ans	Montée en charge 8 ans	Montée en charge 8 ans
Modernisation de la voie d'eau	330 M€	En 10 ans	En 5 ans	En 5 ans
Bray-Nogent	125 M€	2028-2032	2028-2032	2028-2032
Lys mitoyenne	15 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
MAGEO	105 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027

²⁰ 900 M€ par an au total avec la part P203

²¹ 1 Md€ par an au total avec la part P203

²² 1 Md€ par an au total avec la part P203

²³ Pendant 10 ans, puis 330M€/an

Lettre de mission



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*La ministre chargée des transports
auprès du ministre d'État*

Paris, le

18 SEP. 2017

Monsieur le Président,

La mobilité va connaître des mutations majeures dans les prochaines années. Les besoins de la population, de l'économie et des territoires évoluent rapidement ; le secteur des transports doit contribuer activement à la transition écologique, et les capacités financières des pouvoirs publics sont plus contraintes. Dans le même temps, l'innovation fait émerger des nouvelles offres qui vont redéfinir le paysage des mobilités à l'échelle de 10 à 20 ans.

L'État, comme d'ailleurs les collectivités territoriales, doivent anticiper et accompagner ces évolutions en révisant en profondeur leurs stratégies et leurs modes d'actions.

Le Président de la République a souhaité que la politique des mobilités se recentre sur les préoccupations premières de nos concitoyens et de nos entreprises – les transports du quotidien, la lutte contre la congestion, l'accès à l'emploi et aux services dans les territoires, l'optimisation de nos systèmes logistiques – et que cette réforme s'engage dès le début du quinquennat. Ces nouvelles priorités doivent conduire l'État à évoluer dans ses missions et dans ses modes de faire. Il s'agit de passer d'une logique de moyens – celle de la construction de nouveaux réseaux – à une logique de résultats, où l'État facilite le développement de services de mobilité sur l'ensemble du territoire et adapte les réseaux existants aux nouveaux usages et aux opportunités offertes par le numérique.

Les Assises de la mobilité, qui se sont ouvertes le 19 septembre dernier, visent à rassembler l'ensemble des acteurs – collectivités, usagers, monde économique, opérateurs – pour identifier les besoins et imaginer les solutions au plus près du terrain. Elles permettront de jeter les bases d'une loi d'orientation sur les mobilités, qui sera présentée au Parlement au premier semestre 2018.

Monsieur Philippe DURON

À l'occasion de ces Assises, le Gouvernement souhaite aussi pouvoir disposer d'une stratégie à long terme, partagée avec les grands acteurs publics, et d'une vision solide, financièrement réaliste, et en adéquation avec les enjeux économiques et sociaux du pays, des actions à mener dans le domaine des transports et des mobilités sur la prochaine décennie.

À cet effet, un Conseil d'orientation des infrastructures, composé de parlementaires, de grands élus territoriaux et d'experts, est mis en place pour analyser et proposer d'ici la fin de l'année 2017 les éléments de cette stratégie et cette programmation.

Cette démarche s'inscrit dans le prolongement des travaux de la Commission Mobilité 21 que vous avez animés en 2013, expérience positive et pragmatique qui a permis de dégager des consensus et qui préconisait d'ailleurs de nouveaux travaux dans un délai de cinq ans.

C'est dans cet esprit que nous vous avons proposé de présider ce Conseil d'orientation des infrastructures et je vous remercie d'avoir accepté cette mission.

Les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures porteront notamment sur les aspects suivants :

- Il proposera des objectifs de service pour le système de transports à l'horizon 2030, sur la base desquels les choix d'investissements à 5 et 10 ans seront par la suite construits ;
- Il établira un état des lieux des besoins en matière d'entretien, de régénération et de modernisation des réseaux existants ;
- Il établira des priorités dans les choix d'investissement, en veillant à répondre aux priorités énoncées par le Président de la République, à savoir la régénération des réseaux existants et les mobilités du quotidien. Cette priorisation sera menée sur la base d'évaluations de l'utilité socio-économique des investissements pour la collectivité ;
- Il identifiera des ressources de financements opportunes socio-économiquement. Il pourra s'agir de dispositifs locaux (péage urbain...), régionaux (redevance poids lourds régionale...) ou nationaux ;
- Il établira des scénarios de dépense par enveloppe : l'un sur la base des trajectoires de ressources sous-jacentes à la loi de programmation des finances publiques, d'autres prenant en compte des recettes nouvelles identifiées.

Ces recettes devront permettre de ne lancer que des projets ayant un plan de financement exhaustif, crédible et garanti. Vous évalueriez précisément l'impact de ces scénarios sur les trajectoires pluriannuelles de dépense budgétaire, de dépense publique et de pression fiscale fixées par le gouvernement.

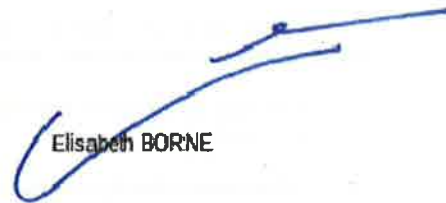
Le Gouvernement souhaite recevoir vos conclusions pour mi-décembre 2017, afin qu'elles puissent s'inscrire dans le travail de préparation de la loi d'orientation sur les mobilités.

Pour conduire vos travaux, vous vous appuyerez sur un groupe de rapporteurs piloté par un rapporteur général, qui comprendra des membres du Conseil général du développement durable, de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale de l'administration.

Vous disposerez par ailleurs des services du ministère de la transition écologique et solidaire, de ses établissements publics, des services du ministère de l'économie et des finances, de ceux du ministère de l'action et des comptes publics, du ministère de la cohésion des territoires et du concours du Commissariat Général à l'Investissement et de France Stratégie.

Les services des ministères mentionnés ci-dessus assureront le secrétariat du Conseil d'orientation des infrastructures.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations les plus sincères.



Elisabeth BORNE

Composition du conseil

- Philippe DURON, personnalité qualifiée, président du Conseil
- Bruno CAVAGNE, personnalité qualifiée, vice-président du Conseil
- Barbara POMPILI, députée, présidente de la Commission du développement durable
- Matthieu ORPHELIN, député
- Benoit SIMIAN, député
- Hervé MAUREY, sénateur, président de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable
- Gérard CORNU, sénateur
- Michel DAGBERT, sénateur
- Karima DELLI, députée européenne, présidente de la Commission des transports et du tourisme
- Michel NEUGNOT, Vice-président du Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, représentant de Régions de France
- François DUROVRAY, Président du Conseil départemental de l'Essonne, représentant de l'Association des départements de France
- Louis NEGRE, maire de Cagnes-sur-Mer, président délégué de la métropole de Nice, représentant de France Urbaine
- Jean-Michel CHARPIN, inspecteur général des finances, personnalité qualifiée
- François PHILIZOT, préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, personnalité qualifiée
- Nicolas FORRAY, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, président de section au CGEDD, personnalité qualifiée
- Pierre Alain ROCHE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, président de section au CGEDD, personnalité qualifiée, rapporteur général du Conseil

Le Conseil est assisté par deux rapporteurs :

- Mélanie MEGRAUD de la Direction générale du Trésor
- Dominique RITZ, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Il a bénéficié de l'appui d'une équipe de rédaction composée de Michel MASSONI, Manuel LECONTE, Jean-Michel NATAF et Michel PINET (CGEDD) à laquelle a été associé Vincent LIDSKY (IGF) et d'une équipe de revue des projets pilotée par Michel MASSONI.

