

• DÉCEMBRE 2017 •

RAPPORT D'ÉTAPE

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



Sommaire

AVANT-PROPOS DU PRESIDENT	2
SYNTHESE	3
INTRODUCTION	4
La mission du Conseil	4
L'organisation et l'avancement des travaux mi-décembre 2017	5
1. QUELS OBJECTIFS POUR QUELLES MOBILITES, D'ICI 2030 ET AU-DELA ?	7
1.1. Réussir la transition énergétique et écologique : un changement de paradigme pour les transports	8
1.2. Passer d'une offre de transports en commun à des services intégrés et diversifiés de mobilité	9
1.3. Un positionnement logistique international	13
1.4. Une stratégie de référence pour définir les objectifs de la politique d'investissement	15
2. LES PRIORITES D'INVESTISSEMENT : AMELIORER LA PERFORMANCE DE L'EXISTANT ET PREPARER L'AVENIR	18
2.1. Optimiser le fonctionnement intermodal et l'accès aux services de mobilité	18
2.2. Route : un patrimoine qu'il faut adapter aux nouveaux besoins	20
2.3. Réorienter le système ferroviaire pour rendre de meilleurs services à coût maîtrisé	23
2.4. Redonner du sens au système fluvial	26
2.5. Adapter les grands ports	26
2.6. Tenir compte des spécificités des Outre-mer	27
3. FINANCEMENT : SOUTENABILITE, ACCEPTABILITE ET JUSTE REPARTITION	28
3.1. L'acceptation sociale dépend de l'affectation des recettes	28
3.2. Des taxations essentiellement incitatives doivent trouver leur place	32
3.3. Des montages financiers complexes ne doivent pas avoir pour seul objectif d'étaler la dépense publique	32
3.4. S'assurer de la mobilisation des crédits européens	33
4. ANTICIPER, PRENDRE L'INITIATIVE ET S'ADAPTER A UN MONDE QUI CHANGE	34
4.1. Approfondir les connaissances et l'observation des usages pour mieux comprendre les mutations	34
4.2. Développer la recherche, les innovations, les expérimentations et les retours d'expérience	34
4.3. Améliorer les procédures de décision : un enjeu opérationnel et démocratique	35
CONCLUSION	36
ANNEXE 1. LETTRE DE MISSION	38
ANNEXE 2. COMPOSITION DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES	41
ANNEXE 3. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES	42



AVANT-PROPOS DU PRESIDENT

Le présent rapport d'étape est un jalon à mi-

parcours de l'important travail que le gouvernement a confié au Conseil d'orientation des infrastructures, qui doit remettre fin janvier 2018 un rapport de propositions soutenables financièrement pour une planification à 15-20 ans des investissements de l'Etat en matière de transport et de mobilité.

Dès qu'il a été mis en place par madame la ministre auprès du ministre d'Etat de la transition écologique et solidaire, en charge des transports, Elisabeth Borne le 19 octobre 2017, le Conseil a commencé très activement ses travaux. Réunissant des élus de toutes sensibilités aux responsabilités variées, et des personnalités qualifiées réputées pour leurs compétences, il avait déjà, à la mi-décembre, auditionné plus de cinquante personnes et organismes et a pu bénéficier des apports des ateliers organisés dans le cadre des Assises nationales de la mobilité se déroulant dans la même période.

Il ressort d'ores et déjà une convergence des membres du Conseil autour du diagnostic et des orientations générales qui sont présentées ici et qui dessinent le cadre dans lequel le Conseil entend inscrire ses propositions. Nous commençons à passer en revue des projets d'investissements de toutes natures dont les enjeux sont considérables. Nous avons aussi à construire des scénarios financièrement soutenables s'appuyant sur des perspectives de ressources sérieuses, dans une période contrainte.

En rendant public ce rapport d'étape, nous souhaitons agir en pleine transparence. Certains y chercheront peut-être une esquisse de programmation : ils ne l'y trouveront pas. Il faut en effet laisser le temps au Conseil d'y travailler.

Je tiens à remercier les membres du Conseil de leur exceptionnelle disponibilité et volonté d'aboutir ainsi que les experts qui alimentent notre réflexion de notes précises et de grande qualité. Le gouvernement, en envisageant d'inclure un volet de programmation dans la loi d'orientation des mobilités, marque une étape décisive dans l'implication du parlement dans la construction des politiques d'investissement de l'Etat en matière de transports et de mobilité. Y contribuer nous honore et nous oblige.

Il s'agit que les investissements contribuent à construire la mobilité de demain. Les objectifs environnementaux, notamment de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre mais aussi de santé publique et de préservation de la biodiversité nous fixent des caps exigeants. Les nouvelles technologies constituent à la fois une source d'opportunités extraordinaires mais aussi de questionnements pour notre société. Mieux répondre aux besoins de mobilité du quotidien est reconnu par tous comme un enjeu de premier plan, à la fois économique, social et de cohésion de notre société.

Philippe DURON

SYNTHESE

Le Conseil d'orientation des infrastructures remettra fin janvier 2018 des propositions soutenables financièrement pour une planification des investissements de l'Etat en matière de transport et de mobilité. Il s'est fixé les lignes directrices sur lesquelles il entend fonder son travail. Celles-ci sont détaillées dans le présent rapport d'étape et peuvent se résumer en six orientations majeures :

- **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 ;
- **Il est indispensable de préserver la performance des réseaux d'infrastructure existants**, de les remettre à niveau quand c'est nécessaire et de consentir à un effort de maintenance suffisant à l'avenir ;
- **Il convient de répondre prioritairement aux besoins de la mobilité du quotidien en veillant à un aménagement du territoire équilibré.** La mobilité est indispensable à la dynamique d'emploi et à l'accès aux services dans tous les territoires. Les efforts doivent être concentrés sur :
 - Les mobilités actives (marche à pied, vélo, etc.),
 - L'optimisation du fonctionnement des services en zones urbaines et périurbaines en modernisant les infrastructures existantes et en luttant contre la congestion routière et les dysfonctionnements des nœuds ferroviaires,
 - Les investissements qui ont un effet direct sur le désenclavement des territoires.
- **L'organisation logistique et la mobilité des marchandises doit contribuer à la performance économique de la France.** Il est indispensable d'améliorer la desserte, notamment ferroviaire et fluviale, des grands ports français, pour leur permettre de se hisser au niveau des premiers ports européens. Par ailleurs, la France ne peut se passer de grands corridors de fret ferroviaire européens de qualité.
- **L'Etat doit susciter, accompagner et favoriser l'innovation et l'expérimentation.** Le développement de l'économie collaborative et les évolutions numériques et technologiques (véhicule électrique, véhicule autonome, etc.) offrent de nouvelles opportunités. L'Etat doit aussi encadrer les pratiques nouvelles pour s'assurer de leur cohérence avec la transition écologique, pour faciliter les mutations quantitatives et qualitatives de l'emploi, pour contribuer à transformer les organisations, pour assurer la sécurité et la sûreté et pour veiller à l'acceptation sociale et l'équité territoriale.
- **Il faut rechercher prioritairement l'optimisation et une affectation** la plus pertinente et parcimonieuse des fonds publics existants. Il n'est cependant pas exclu que de nouvelles recettes soient à mobiliser. Des pistes de travail nationales et locales dans une logique de soutien aux modes les moins polluants ont été inventoriées (réduction de niches fiscales, redevances d'usages temporelles ou kilométriques, taxes sur les bureaux et les plus-values foncières, péages de congestion, etc.) et seront étudiées selon les besoins qui seront identifiés en veillant à la maîtrise des prélèvements obligatoires.

INTRODUCTION

Le présent rapport d'étape présente l'avancement des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures mi-décembre 2017. Le rapport final de ce conseil sera rendu à la fin du mois de janvier 2018.

La mission du Conseil

La mission confiée au Conseil d'orientation des infrastructures (Annexe 1) est de :

- « proposer des objectifs de service pour le système de transports à l'horizon 2030, sur la base desquels les choix d'infrastructures à cinq et dix ans seront construits » ;
- « établir un état des lieux des besoins en matière d'entretien, de régénération et de modernisation des réseaux existants » ;
- « établir des priorités dans les choix d'investissement, en veillant notamment à répondre aux priorités énoncées par le président de la République à savoir la régénération des réseaux existants et les mobilités du quotidien » ;
- « identifier des ressources de financement opportunes socio-économiquement. Il pourra s'agir de dispositifs locaux (péage urbain...), régionaux (redevance poids lourds régionale...) ou nationaux » ;
- « établir des scénarios de dépenses par enveloppes ».

Le mandat du COI concerne, pour tous les modes de transport sauf le mode aérien :

- les opérations de construction d'infrastructures nouvelles portées par l'Etat, ses opérateurs et les sociétés de projet *ad hoc* ou par les collectivités avec l'appui de l'Etat ;
- les plans d'action de renouvellement, de reconversion et de modernisation des infrastructures gérés par l'Etat et ses opérateurs ou par les collectivités territoriales avec l'appui de l'Etat ;
- d'autres dépenses de l'Etat imputées sur les mêmes dotations budgétaires (par exemple les dépenses de renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre des Territoires - TET).

A ce stade, après avoir pris connaissance des travaux des ateliers des Assises nationales de la Mobilité, le Conseil est en mesure de tracer les grandes lignes des constats et des priorités qu'il retient pour la suite de ses travaux.

L'organisation et l'avancement des travaux mi-décembre 2017

Le déroulement des travaux

Le conseil (Annexe 2) a été installé le 19 octobre 2017. À la date du 7 décembre, sept séances plénières de travail se sont tenues, une cinquantaine d'auditions et 13 entretiens ont été conduits par le président (Annexe 3). Un déplacement à Bruxelles pour rencontrer notamment les services de la Commission Européenne ainsi que des élus de la Commission TRAN du Parlement s'est déroulé le 9 novembre.

L'analyse engagée porte sur un horizon de quinze à vingt ans avec une plus grande précision pour les premières années. Les horizons plus lointains sont pris en compte en tant que de besoin, pour s'assurer que les trajectoires proposées sont soutenables et s'inscrivent dans la réalisation des objectifs de transition écologique que la France s'est fixés.

L'analyse des projets

La méthode pour l'analyse des projets est aujourd'hui définie. Elle repose sur six critères d'évaluation (environnement, mobilité pour tous-solidarité, qualité de service-efficience, sécurité et sûreté, aménagement du territoire, création de valeur économique – cf. encadré ci-après) et sur une appréciation de la maturité des projets, facteur à prendre en compte pour leur programmation. Une équipe d'experts issue notamment du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Commissariat général au développement durable (CGDD) a été chargée d'examiner chaque projet selon ces critères. Ce travail a pour but d'aider le Conseil à se forger une opinion sur les projets qui lui sont soumis et il s'appuie sur les informations disponibles. Il n'a nullement vocation à constituer une contre-expertise, hors de portée des délais et des moyens de cette démarche, ni à se substituer aux procédures d'évaluation et d'étude d'impact des projets eux-mêmes.

Le Conseil examine aussi, en s'inspirant de cette méthode, ce qu'il appelle par commodité des plans d'action (typiquement : renouvellement du réseau, lutte contre le bruit, etc...), sans que cela fasse référence aux notions réglementaires de plans et programmes au sens des directives européennes.

Construction des scénarios

Des scénarios de programmation seront bâtis selon diverses ambitions avec les ressources correspondantes durant le mois de janvier, et le rapport sera finalisé fin janvier 2018.

Les critères d'évaluation

Critère 1. ENVIRONNEMENT

Le projet est-il cohérent avec les objectifs fixés en matière de transition énergétique (réduction des émissions anthropiques de gaz à effet de serre) et contribue-t-il à la transition écologique, à l'amélioration du cadre de vie, la préservation de la biodiversité, la protection de la santé publique, la réduction des nuisances (pollution et bruit) ? Est-il le résultat d'une étude ERC (éviter-réduire-compenser) ?

Critère 2. MOBILITE POUR TOUS - SOLIDARITE

Le projet contribue-t-il à une offre de mobilités du quotidien permettant à chacun d'organiser sa propre mobilité pour accéder de manière raisonnable aux services nécessaires pour répondre à ses besoins (santé, emploi, formation, commerce, culture) ? Contribue-t-il à une offre de transports de marchandises raisonnable ? Est-il la meilleure réponse au regard d'alternatives éventuelles (renforcement d'autres axes, autres modes...) ?

Critère 3. QUALITE DE SERVICE - EFFICIENCE

Le projet contribue-t-il à l'intermodalité, à la réduction des congestions et à l'efficacité des nœuds d'échanges ? Contribue-t-il à améliorer l'efficacité des offres de transports et logistiques ? Son utilisation est-elle dépendante de la création ou du maintien de services dont les coûts seraient excessifs (i.e. ne pouvant être supportés par les usagers, supposeraient un effort de solidarité porté par la puissance publique d'un niveau disproportionné) ?

Critère 4. SECURITE ET SURETE

Le projet contribue-t-il à améliorer la sécurité ou la sûreté des personnes (voyageurs, population riveraine, professionnels) et des biens ?

Critère 5. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Ce critère s'intéresse aux effets locaux du projet. Répond-il à un objectif de désenclavement/de meilleure compétitivité d'un territoire fragilisé ? A-t-il des effets bénéfiques ou destructeurs de l'équilibre des territoires à des échelles départementales ou interdépartementales (accroissement des disparités entre petites villes et métropoles, satellisation, concentration des emplois) ? Contribue-t-il à constituer une armature de métropoles susceptibles de contribuer à l'attractivité de la France ?

Critère 6. CREATION DE VALEUR

Ce critère s'intéresse aux effets nationaux, voire européens du projet. Contribue-t-il à la création de valeur appréciée par les résultats de l'analyse socio-économique (en particulier VAN socio-économique par euro investi).

Evaluation de la maturité, des phasages et de l'urgence

Le COI, devant établir les principes d'une programmation, doit être en mesure d'apprécier les projets en fonction de leur maturité (procédure et financement), de la nature du phasage d'échelonnement d'un projet complet engageant pour l'avenir, ou étape reportant à des choix ultérieurs) et de l'urgence.

1. QUELS OBJECTIFS POUR QUELLES MOBILITES, D'ICI 2030 ET AU-DELA ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) prévue par le Gouvernement a vocation à établir les objectifs de mobilité pour la France à l'horizon 2030-2040, à l'atteinte desquels les dépenses d'investissement dans le domaine des transports et de la mobilité devront concourir.

Inscrire le secteur des transports dans la transition énergétique et écologique suppose d'amorcer dès à présent des évolutions profondes dans un contexte par ailleurs marqué par une demande et une offre de mobilité en profonde mutation.

Au-delà de la notion de « droit au transport » qui avait été initiée par les articles 1 et 2 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)¹, il s'agit de donner un cap à tous les acteurs via des objectifs, des indicateurs et des cibles à atteindre. Cette stratégie doit concerner l'Etat mais aussi les autorités locales en charge des mobilités (régionales, départementales et communales/intercommunales).

Pour le Conseil, il semble nécessaire que cette stratégie permette :

- ***de créer de la valeur économique et sociale (emplois, aménités) ;***
- ***d'élargir la logique actuelle de production d'une offre de transports publics à l'accompagnement et l'encadrement d'une grande variété d'initiatives d'offres de mobilité, de façon à répondre de manière performante aux besoins de tous ;***
- ***de répondre aux exigences de la transition écologique, notamment quant aux émissions de gaz à effet de serre, dont les déplacements sont aujourd'hui le principal secteur d'émission.***

Le présent chapitre est consacré à cette stratégie, qui reste à établir dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Il aborde plus particulièrement les orientations et les outils de régulation et de financement des investissements publics que l'Etat, ses opérateurs ou des sociétés de projet *ad-hoc* assurent directement ou auxquels l'Etat est associé par les aides qu'il apporte aux collectivités.

¹ Articles 1 et 2 de la LOTI : « droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. » Ce droit « permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

1.1. Réussir la transition énergétique et écologique : un changement de paradigme pour les transports

Il s'agit de s'inscrire résolument dans la transition énergétique et écologique et de maîtriser les externalités négatives du secteur (consommations, impacts, émissions de polluants locaux, émissions de gaz à effet de serre, santé, bruit, etc.). Cela conduit à limiter, dans la mesure du possible, les besoins en mobilité physique (proximité, organisation du travail), à améliorer l'efficacité du système de transport et à décarboner les motorisations et les usages. Il peut être nécessaire pour cela, selon les technologies émergentes, d'adapter dans un calendrier cohérent les infrastructures à leur développement.

Les transports et les émissions de gaz à effet de serre

Les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France, essentiellement en raison de la combustion des carburants fossiles. C'est aussi de loin le plus gros émetteur d'oxydes d'azote et un important émetteur de poussières. La route représente près de 95 % des émissions de GES du secteur des transports (environ trois cinquièmes pour les véhicules particuliers, un cinquième pour les poids lourds (PL) et un cinquième pour les véhicules utilitaires légers (VUL)).

Des objectifs nationaux volontaristes

Pour inscrire le secteur des transports dans la transition énergétique et écologique, la loi n°2017-992 du 17 août 2015 (LTECV), les orientations de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui l'a suivie en novembre 2015, la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP) de 2016 et le plan climat de juillet 2017 constituent d'ores et déjà des orientations, objectifs et mesures pour réduire les externalités du secteur: consommations, impacts, émissions de polluants, émissions de GES, santé, bruit. L'objectif général de la LTECV est de réduire les émissions de GES de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Cela induit une réduction de 29% des émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028. L'objectif de la **neutralité carbone en 2050** a été affirmé par le plan climat.

Les améliorations des motorisations peuvent nécessiter des adaptations des infrastructures

La nécessaire décarbonation rapide des transports peut aussi s'appuyer sur l'amélioration de l'efficacité énergétique - voire la décarbonation - des véhicules et de l'intensité carbone des carburants, deux autres leviers d'action identifiés par la SNBC, approfondis par la SDMP et notamment l'une de ses actions, le cadre d'action national pour les carburants alternatifs (CANCA). Le CANCA détaille en la matière des cibles chiffrées.

- L'amélioration de l'efficacité des véhicules thermiques (par exemple l'objectif de 2 litres/100 km pour les véhicules légers -VL- en 2030 dans la SDMP) n'a pas en soi d'impact sur les infrastructures elles-mêmes, mais son impact en termes d'émissions de GES est majeur à court terme.
- Le déploiement des carburants alternatifs (selon la SDMP : 15% de carburant renouvelable en 2030, 1,9 million de véhicules électriques -VE- et 2,5 millions de véhicules hybrides rechargeables -VHR- en 2030, 3 % de PL au gaz naturel véhicule -GNV- en 2023 et 10 % en 2030 ; dans le plan climat : la fin de la vente de véhicules thermiques neufs en 2040 et les incitations fiscales pour l'acquisition de poids lourds à gaz) suppose la mise en place d'infrastructures privées ou éventuellement publiques de distribution de ces nouveaux « carburants »: infrastructures de recharge électrique pour les véhicules électriques voire hybrides et éventuellement pour les navires à quai, infrastructures d'avitaillement en hydrogène ou gaz naturel véhicule, etc. Bien évidemment, l'efficacité de telles mesures suppose que la production desdits carburants reste décarbonée ; c'est le cas en grande

partie en France pour l'électricité, l'hydrogène est en revanche pour l'instant produit par vaporeformage du méthane à 95 % et non par électrolyse et des évolutions majeures sont à envisager dans ce domaine.

- Dans les secteurs ferroviaire (électrification de lignes ou installation de HUB qui associent batteries et stockage d'hydrogène), portuaire (avitaillement des navires au gaz naturel comprimé – GNC – par navires ou quai) et fluvial, les évolutions des motorisations ont un effet sensible sur certains choix d'investissement.

1.2. Passer d'une offre de transports en commun à des services intégrés et diversifiés de mobilité

La mobilité pour tous est un enjeu majeur de la cohésion de notre société. L'exercice de cette liberté essentielle doit être compris dans une approche collective, efficace et économe des ressources. Pour cela, il ne s'agit pas d'opposer des transports en communs de grande capacité, qui font la preuve chaque jour de leur caractère indispensable, et l'organisation de services plus individualisés, mais de les organiser dans un ensemble cohérent.

1.2.1. L'accès aux services reste un facteur d'inégalité, tant au sein des aires urbaines que dans les territoires ruraux

Malgré des réseaux d'infrastructures importants, la qualité de l'accès aux transports reste aujourd'hui hétérogène et tous les territoires ne bénéficient pas de l'ensemble des services dont ils auraient légitimement besoin.

Entre les zones urbaines denses, les zones péri-urbaines et les territoires ruraux, les besoins de mobilité ne sont pas les mêmes et les solutions doivent donc être adaptées aux situations. L'ambition doit être que tous les territoires et tous les habitants disposent de solutions d'accès aux transports qui répondent de manière raisonnable à leurs besoins, à des prix accessibles. Ces solutions ne passent pas partout par les mêmes voies et en particulier pas forcément par des infrastructures matérielles nouvelles.

Aujourd'hui, les services publics de mobilité sont largement concentrés dans les centres urbains, et ils n'ont pas encore partout permis d'arriver à un équilibre entre usage de la voiture et des autres modes. La difficulté se situe principalement dans les espaces péri-urbains et ruraux, où les transports en commun classiques mériteraient d'être plus développés, mais sont parfois moins pertinents du fait d'une demande plus dispersée et peuvent alors se compléter par des solutions mieux adaptées (covoiturage, transport à la demande, mobilités actives, etc.).

L'accès à l'emploi est entravé par des difficultés de mobilité

En 2016, 26% des moins de 30 ans (44% parmi les demandeurs d'emploi) disent avoir dû renoncer à un emploi en raison de difficultés de déplacement ou de transports comme explication. (Source : baromètre DJPVA jeunesse, Credoc, 2017).

1.2.2. La qualité de service dans les transports collectifs doit être améliorée

La qualité de service dans les transports collectifs est un enjeu majeur de l'attractivité de ces derniers et de leur capacité à prendre du trafic à la voiture individuelle. Elle comprend plusieurs dimensions : on pense souvent d'abord à la ponctualité, mais il y a aussi d'autres

critères : rapidité, fréquence, résilience, information des voyageurs notamment en situation perturbée, confort, accessibilité (en particulier pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite), niveau des tarifs, sécurité, sûreté, facilité d'usage...

Une ponctualité à améliorer

La ponctualité globale, mesurée par l'AQST, était en France de 89,4 % en 2014 (retards à cinq minutes au terminus, hors annulations), soit un taux meilleur que pour l'Italie et la Belgique, mais sensiblement inférieur à tous les autres pays voisins ou comparables : Grande-Bretagne 90,6 %, Espagne 92,1 %, Allemagne 94,4 %, la première place revenant au Japon avec 98 %.

La ponctualité des trains régionaux à cinq minutes s'établit à 90,3 % (91,4 % en Ile de France), celle des trains longue distance (TGV et Intercités) étant largement plus basse à 80 % environ. Cette ponctualité s'est largement dégradée pour tous les types de trains depuis trente ans.

Pour le métro parisien, la ponctualité (mesurée par le taux de respect de l'offre contractuelle en pointe) se situe autour de 95 % selon les lignes, celles qui sont automatisées (lignes 1 et 14) étant proches des 100 %. Elle est plus faible pour les RER.

Pour les bus, les lignes en site propre ont sans surprise de bien meilleurs résultats que les autres.

Les exploitants de transports collectifs font aujourd'hui incontestablement des efforts pour renforcer la qualité de service des lignes dont ils ont la charge. On note notamment un développement de l'information voyageurs, en particulier en cas de situation perturbée, via des applications téléchargeables sur smartphones. Il apparaît toutefois indispensable de généraliser et mieux coordonner ces efforts, la situation restant insatisfaisante dans de nombreux cas.

1.2.3. L'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite : un chantier à conforter

Des programmes de mise en accessibilité des infrastructures et des véhicules ont été mis en place, depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, qui pose un principe d'accessibilité pour tous. Mais le déroulement de ces programmes, coûteux, prend du temps et la cible 2015 a dû être repoussée (loi du 21 juillet 2015). Il est indispensable aujourd'hui de conforter les efforts entrepris dans une dynamique à la fois ambitieuse et pragmatique. Le Conseil entend être vigilant sur la bonne prise en compte de l'accessibilité dans la politique d'investissement de l'Etat.

1.2.4. Voyager en sécurité : trouver une réponse à une demande élémentaire

Se sentir en confiance dans les transports en commun, pour tous et toutes et à toute heure du jour et de la nuit, reste un objectif encore lointain pour nombre de voyageurs, et singulièrement pour les femmes, au moment où l'égalité entre les femmes et les hommes et la lutte contre les violences faites aux femmes est promue au rang de priorité nationale du quinquennat.

Outre les moyens de forces de sécurité, de nouvelles initiatives voient le jour : service d'appel de taxi en soirée depuis le bus ou le tram pour un trajet terminal, possibilité d'arrêt à la demande des bus entre les points d'arrêt fixes pour éviter la marche à pied, applications géolocalisées des incidents... Ces initiatives sont à encourager.

La sécurité routière, même si d'importants progrès ont été faits, notamment en matière d'infrastructures, doit continuer à progresser et baisser la garde en la matière serait extrêmement dangereux.

1.2.5. Pour répondre à une demande en mutation profonde, élargir la logique d'offre de transport à une logique de mobilité soutenable

Passer d'une logique de transports à une logique de mobilité soutenable suppose de s'inscrire dans un périmètre large de l'action publique, incluant celle des collectivités locales et régionales mais aussi des acteurs économiques et associatifs et des individus eux-mêmes. Une stratégie de la mobilité, impliquant l'ensemble des acteurs, doit permettre à la fois de proposer des solutions de mobilités pour tous sur l'ensemble du territoire mais aussi de les réguler dans le sens de l'intérêt collectif (influence sur la demande, le déplacement évité, le choix modal orienté).

Plus de mobilité avec moins de véhicules polluants qui se déplacent, c'est possible et c'est indispensable

Pour le transport de voyageurs, la mobilité locale représente 98,7 % des déplacements des Français (59,6 % des voyageurs-km).

Une première priorité est de réduire les déplacements qui pourraient être évités parce qu'ils répondent à un besoin qui pourrait être satisfait autrement avec autant d'efficacité et de satisfaction. L'action des entreprises est ici essentielle : de grands progrès peuvent être faits dans l'organisation du travail pour minimiser et optimiser les déplacements professionnels et les relations domicile-travail.

Cela ne signifie pas pour autant que la mobilité des individus doive être entravée. Si une telle réduction prend tout son sens pour ceux qui accèdent aisément aux outils des nouvelles technologies du numérique et de la communication, la déclinaison de cet objectif dans certaines zones rurales et dans certaines périphéries urbaines ou encore pour les personnes les plus démunies est plus délicate, alors que la difficulté de la mobilité physique reste sur ces territoires et pour ces personnes aussi un facteur lourd de ségrégation sociale.

Répondre à ces situations suppose le développement de la couverture numérique du territoire, l'intensification de la mise en place de plans de déplacements, la limitation de l'étalement urbain, l'aménagement de l'espace en ville, la promotion du télétravail, de la visioconférence et des tiers lieux de travail ou encore le développement des circuits courts ainsi que l'adaptation des horaires pour réduire les pointes.

La marche, le vélo et les autres mobilités actives sont encore les parents pauvres des politiques publiques

Le développement des mobilités « actives » (marche, vélo, vélo à assistance électrique – VAE -, etc...) est à la fois une des clés des politiques de santé publique et, pas seulement dans les territoires urbains, une façon de se déplacer plus économe, moins agressive et énergivore dans l'espace public. Le Conseil entend examiner les moyens appropriés (appels à projets pour des infrastructures pour le vélo, fonds dédiés...) pour soutenir les collectivités qui en feront leur priorité.

Un usage encore très important de la voiture même pour des trajets domicile-travail très courts

58 % des personnes ayant moins d'un kilomètre de parcours domicile-travail utilisent une voiture. Ils sont 60 à 75 % pour des distances de quelques kilomètres et 80 % au-delà de dix kilomètres.

Moins de 2 % des trajets domicile-travail se font à vélo (Source : INSEE Première, n°1629, janvier 2017).

Des opportunités à saisir et des conséquences sociales à maîtriser

La mobilité est traversée par d'importants bouleversements sous l'effet combiné de plusieurs dynamiques :

- la digitalisation de l'économie et le développement des systèmes de transports intelligents (ITS). En particulier les technologies de poche d'information et de communication numérique qui offrent des facilités sans cesse améliorées de mises en relation directe entre offres de services et demandes en la matière, avec un avantage concurrentiel certain aux services les plus ergonomiques, pratiques et efficaces ;
- l'apparition de comportements collaboratifs au sein de la société. Ils qui valorisent et encouragent le partage des moyens de transports ; le développement du conseil et de l'accompagnement, notamment en monde rural ;
- le développement de nouveaux moyens et nouvelles technologies de transport, de la voiture autonome à la trottinette. Il permet l'essor de nouveaux types de mobilités ;
- l'ouverture progressive à la concurrence de secteurs qui jusqu'à présent étaient exclusivement organisés par la puissance publique : transport interurbain par autocar (depuis août 2015), transport ferroviaire domestique de voyageurs (à partir de décembre 2020).

Ces bouleversements, dont on ne mesure pas encore toute la portée, génèrent ou vont générer de nouveaux marchés (typiquement aujourd'hui covoiturage, autopartage, autocars librement organisés, VTC, etc.) et corrélativement de nouveaux comportements, arbitrages et attitudes des différents acteurs économiques concernés (clients, chargeurs, opérateurs, collectivités, plateformes, etc.) qui peuvent être orientés par les systèmes d'information multimodale et la billettique.

Ils sont sources à la fois d'opportunités mais aussi de questionnements parfois difficiles pour la société. Notamment, ils interrogent les politiques publiques sur de nombreux points à enjeux : articulation avec les sujets climatiques, environnementaux et de transition énergétique, impact quantitatif et qualitatif sur l'emploi, transformation des organisations, sécurité, sûreté, acceptation sociale, lutte contre la fracture territoriale, collecte et partage éventuel de données liées à la mobilité (et propriété de ces données) et plus généralement rôles de la collectivité. Le Conseil est attentif à toutes ces dimensions.

Développer les outils de la mobilité sans couture² : une nouvelle dynamique pour l'intermodalité

La capacité, pour tous, à utiliser de façon simple l'ensemble des services de transport accessibles sur un territoire pour organiser sa mobilité du quotidien constitue aujourd'hui un des éléments majeurs de réponse aux problèmes que rencontrent nombre de territoires. Le Conseil entend dans ce contexte encourager les actions qui permettent de :

- faciliter la multimodalité aux échelles locales, nationale et européenne (billettique, gouvernance) ;

² Mobilité sans couture : toutes les ruptures de charge et complications de toute nature dans la réalisation d'un trajet de bout en bout réduit autant que possible, qu'il s'agisse des coupures urbaines lorsqu'une voie rapide sépare la gare des arrêts de bus, de ruptures de charge lorsqu'il faut passer de la voiture au tramway, de différenciation tarifaire quand le ticket de bus n'est pas le même que celui du train, des informations fragmentaires, des interlocuteurs multiples et variés, de la difficulté de connaître l'ensemble des offres publiques et privées (taxi, VTC...) accessibles... (inspiré du titre d'un colloque du CEREMA des 21 et 22 novembre 2016 à Lyon).

- développer les approches inter-infrastructurelles intelligentes et connectées (route, ferroviaire, fluvial) pour favoriser l'intermodalité entre l'ensemble des systèmes ;
- favoriser le partage d'information, la participation des acteurs (pour une mobilité assumée plutôt qu'une mobilité subie).

Réduire la congestion en milieu urbain pour une circulation apaisée, fluide et régulée : un enjeu de santé et d'environnement, mais aussi d'optimisation des temps de déplacement

Des politiques de long terme sont certainement nécessaires pour réduire les parcours, notamment domicile-travail.

Sans attendre, la décongestion des circulations urbaines et de quelques grands corridors interurbains est un enjeu dont l'importance ne fait que croître.

Il convient pour y faire face de mettre en œuvre tous les outils possibles :

- amélioration de l'offre de transport en commun ;
- régulation d'accès et de vitesse ;
- lutte contre l'autosolisme par l'incitation au covoiturage, de réservation de couloirs de circulation aux modes partagés ou collectifs ;
- incitation progressive au développement de flottes servicielles en lieu et place de la possession individuelle des véhicules, que le développement de véhicules autonomes peut faciliter.

Dans certains cas, l'accroissement de capacité des infrastructures, notamment pour permettre ces nouvelles pratiques, peut se justifier.

1.3. Un positionnement logistique international

1.3.1. Contribuer au positionnement international, notamment européen, de l'économie française

L'accès de l'économie française aux grands axes structurants dont font partie les corridors européens, tant pour ses échanges internes que pour ses exportations ou son approvisionnement à moindre coût et avec la meilleure performance est d'une importance majeure. Il ne suffit pas que la France soit traversée par de grands axes d'échanges pour qu'elle en bénéficie. Le Conseil entend être attentif à cette thématique afin que la France puisse tirer le meilleur parti des réseaux structurants qui irriguent son territoire, notamment en valorisant et en développant son armature portuaire et le lien des ports avec leur hinterland.

1.3.2. Prendre acte que les stratégies antérieures de report modal ont échoué et qu'une nouvelle dynamique logistique est à inventer

Aujourd'hui, le transport des biens et marchandises utilise pour l'essentiel le réseau routier. La part modale de la route était de 88 % en 2016, 10 % pour le fer et 2 % pour le fluvial (Comptes des transports de la Nation, 2016).

Les ambitions affichées depuis plusieurs dizaines d'années de report modal ont jusqu'à présent toutes échoué, et les infrastructures ferroviaires et fluviales sont loin d'être utilisées à la hauteur de leurs capacités en matière de fret, même si elles gardent un domaine de pertinence propre, essentiellement le transport sur longue distance de produits lourds ou pondéreux facilement « massifiables », ainsi que le transport de matières dangereuses en grandes quantités. Le transport combiné constitue une composante importante de cette activité avec un réel domaine de pertinence, qu'il convient de continuer à soutenir, quitte à en ajuster le système existant d'aides (dites « à la pince »).

La domination de la route tient à plusieurs causes, notamment :

- la flexibilité du service est indispensable en particulier dans les parties initiale et finale du transport du produit (« le dernier kilomètre ») qui est généralement opéré par voie routière ; la partie « centrale » nécessite donc une rupture de charge si l'on doit utiliser un autre mode de transport que la route ;
- le service rendu par les modes concurrents manque souvent de fiabilité, de souplesse et d'adaptabilité. L'impact sur la qualité des sillons fret et les temps de parcours des travaux d'entretien du réseau ferroviaire, réalisés de préférence la nuit pour ne pas perturber les trains de voyageurs, ou les périodes de « chômage » des canaux, sont autant de handicaps à l'attractivité des modes alternatifs à la route ;
- le fonctionnement de l'économie privilégiant, du point de vue des chargeurs qui sont les donneurs d'ordres, les flux tendus et l'absence de stocks, ainsi que les changements industriels qui conduisent à transporter plus de biens de consommation et moins de produits primaires et secondaires plus aisément massifiables.

Dans ce contexte, le coût et les contraintes des transports orientent les produits très largement vers la route. L'ouverture à la concurrence dans le fret ferroviaire (en 2006 pour la totalité du marché), si elle aboutit aujourd'hui à ce que plus du tiers du marché soit assuré par les opérateurs privés, n'a pas permis de rendre ce mode plus compétitif vis-à-vis de la route.

Pour autant le développement du fret ferroviaire et fluvial est un objectif nécessaire dont la poursuite doit toutefois s'inscrire dans un cadre réaliste. Le Conseil entend examiner avec attention cette question dans le cadre des propositions qu'il fera.

1.3.3. La logistique urbaine

La logistique urbaine, globalement en croissance et créatrice d'emplois, soulève de nouveaux enjeux, notamment en lien avec le caractère contraint de l'espace urbain. Cette appellation couvre plusieurs secteurs économiques différents :

- l'approvisionnement des magasins indépendants, qui représentent environ un quart des livraisons, effectuées de façon souvent très fragmentée,
- la livraison de chaînes et des centres commerciaux, plus massifiée avec des véhicules plus grands,
- Le transport de matériaux de construction et de déchets, qui peut représenter des tonnages importants,
- La messagerie et le transport express, secteur dont la croissance est aujourd'hui la plus dynamique avec l'essor notamment du e-commerce (commerce électronique), dont les tournées partent de terminaux localisés autour des villes, avec comme conséquence une sous-optimisation importante : nombreux parcours à vide ou peu remplis, usage massif de VUL, dont résulte un important coût économique, de congestion, de

consommation énergétique et de pollution, d'occupation d'espace. Les coûts fonciers ont poussé à un éloignement des entrepôts logistiques toujours plus grand par rapport aux centres-villes. Ils sont essentiellement adossés aux nœuds autoroutiers, fermant parfois ainsi les possibilités de report modal pour les acheminements de longue distance.

A la différence du transport routier de marchandises de plus longue distance, la livraison urbaine est pour partie assurée par des entreprises pour leur propre compte. Le marché des VUL d'occasion utilisés pour compte propre pose des difficultés particulières pour moderniser la flotte circulante. La livraison en ville par des véhicules électriques constitue pourtant un levier important de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air... Des politiques volontaristes incluant des restrictions d'accès sont nécessaires pour inciter à l'accélération de ces mutations indispensables.

1.4. Une stratégie de référence pour définir les objectifs de la politique d'investissement

La stratégie présentée ici est encore provisoire. Elle sera affinée notamment en valorisant au-delà de ce qui a pu être fait à ce stade tous les travaux des ateliers et groupes de travail des Assises nationales de la Mobilité.

1.4.1. Fixer le cap

La stratégie de mobilité que la France doit s'efforcer de mettre en place vise à satisfaire de manière durable à la fois les besoins de mobilité des personnes mais aussi des biens et des services. Cette mobilité peut être matérielle (auquel cas elle se manifeste par un déplacement pouvant utiliser, en totalité ou partiellement, un ou plusieurs moyens de transport) ou immatérielle (auquel cas elle repose sur la possibilité de satisfaire le besoin de manière dématérialisée). Dans ce contexte, la mobilité du quotidien, qui doit être au cœur des préoccupations, recouvre plus spécifiquement la capacité d'une personne à accéder à un service ou à un espace géographique donné pour répondre aux besoins de sa vie quotidienne. La mobilité du quotidien caractérise prioritairement ainsi la mobilité de tous les jours des Français à commencer par la mobilité domicile-travail, déplacements professionnels, domicile-crèche/école/université, domicile-services fondamentaux (soins médicaux, relations avec les autorités publiques, commerces). C'est pour l'essentiel une mobilité de proximité qui doit rester accessible notamment financièrement à l'ensemble de la population. C'est aussi une mobilité d'ouverture sur le monde, professionnelle mais aussi personnelle.

S'agissant de la mobilité des biens, il s'agit d'une part de s'assurer que la France est correctement accrochée aux routes du commerce international pour conforter son rôle d'acteur de celui-ci et d'autre part de permettre l'émergence d'une logistique de proximité efficiente.

Sur ces bases, l'ambition générale, s'inspirant de la formulation actuelle de la LOTI, pourrait être de :

permettre à chacun d'accéder de manière raisonnable aux services nécessaires pour répondre à ses besoins en organisant sa propre mobilité et en bénéficiant d'offres adaptées de transports de marchandises.

Les services nécessaires pour répondre aux besoins

- Accès à l'emploi et à la formation (trajets domicile-travail/étude et lors des recherches d'emploi) ;
- Services (soins, commerce, administration) et loisirs du quotidien ;
- Exercice des activités professionnelles ;
- Transport des biens.

De manière raisonnable

- par des moyens de mobilité adaptés et de qualité tenant compte des mutations dans les usages : information, confort, fiabilité, ponctualité et régularité, facilitation des mobilités sans couture en s'appuyant sur les nouvelles technologies, simplicité de la billettique, temps d'attente, régularité des déplacements, maintien en forme physique (mobilités actives), etc. ;
- de manière solidaire avec les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite, dans des conditions soutenables ;
- en assurant la sécurité et la sûreté des personnes (en déplacements, riverains, employés des services) et des biens transportés y compris en situation de crise (résilience des réseaux) ;
- dans des conditions soutenables du point de vue environnemental : la lutte contre le réchauffement climatique par la baisse des émissions de GES conformément aux objectifs de réduction définis par la loi et la stratégie nationale bas carbone (réduction d'un tiers entre 2013 et 2030 et de 75% entre 1990 et 2050), réduction de la pollution atmosphérique et de ses effets sur la santé, réduction du bruit, protection de la biodiversité et économie de la consommation d'espace ;
- dans le respect du droit d'aller et de venir, en évitant les déplacements et les flux de marchandises inutiles ; il s'agit d'orienter les comportements individuels (substituer d'autres moyens d'échanges au besoin de déplacement, inciter au report modal quand il est pertinent...) pour atteindre les objectifs collectifs (santé, environnement, économie de fonds publics) ;
- dans des conditions équitables (tarif, part de l'utilisateur et du contribuable, répartition de l'offre, notamment dans les territoires ruraux) en organisant les gouvernances et péréquations nécessaires, sans maintenir des offres dont le coût est disproportionné quand des alternatives sont possibles ;
- en favorisant le développement économique, notamment en assurant l'attractivité et la compétitivité des territoires, à toutes échelles et qu'ils soient urbains, périurbains et ruraux ;
- dans des conditions soutenables du point de vue de l'usage des fonds publics (dans le cadre général de l'objectif de maîtrise des prélèvements obligatoires, de la dette et du déficit public) notamment en contribuant à un meilleur équilibre de la prise en charge des coûts par l'utilisateur et le contribuable.

1.4.2. Objectifs de service

Les objectifs de service à 2030 qu'il y a lieu de proposer selon les termes de la lettre de commande concernent :

- la performance environnementale, notamment les émissions (polluants, GES) calculées sur le cycle de vie des produits, mais aussi la consommation d'espace et notamment d'espaces sensibles ; il s'agit notamment d'amorcer des mutations qui iront bien au-delà de 2030 ;
- la qualité de l'offre de mobilité : réponse intégrée (mobilité sans couture, information et facilité de choix d'alternatives), régularité, confort, absence de congestion ;

- le rapport qualité-prix de cette offre et sa soutenabilité pour la puissance publique et les opérateurs.

Ces objectifs qui visent à créer les conditions d'une mobilité durable pérenne se déclinent évidemment de manière différente selon les territoires et les situations qui sont les leurs.

1.4.3. La place de l'action publique de l'Etat et les outils mobilisables

L'action publique de l'Etat peut fortement contribuer à l'atteinte des objectifs, par de nombreux leviers (incitatifs, réglementaires, organisationnels, financiers).

L'innovation et l'expérimentation doivent être au cœur de ses priorités.

Cette action doit notamment à la fois offrir un cadre propice pour permettre aux collectivités d'exercer pleinement et efficacement leurs compétences et responsabilités (i.e. leur ouvrir des possibilités) et les accompagner dans la mise en œuvre des orientations que la loi fixera.

L'investissement auquel l'Etat peut contribuer directement ou indirectement est à mettre au service de l'amélioration de ces services de mobilité soutenables.

Il a enfin un rôle majeur à jouer dans la mise en cohérence et l'articulation de l'offre de mobilité entre Régions et dans l'équité entre les territoires.

Un exemple de politiques publiques nouvelles à conduire : l'économie collaborative suppose des réglementations adaptées

Une grande part des activités de l'économie collaborative est dans le secteur des transports (auto-partage, co-voiturage, etc.). Ces activités ont des formes multiples (qui vont de la plateforme privée de partage de frais, jusqu'aux plateformes publiques de mise en relation) et remportent un immense succès dans la population (certaines plateformes ont des dizaines de millions de membres en Europe). Répondre à cette demande "de faire vivre les services collaboratifs dans les transports" suppose un cadre réglementaire adapté pour lever les incertitudes juridiques et économiques qui pèsent aujourd'hui sur les acteurs de l'économie collaborative et sur la protection des consommateurs (données personnelles, commentaires en ligne, etc..).

Une attention particulière doit être apportée à la question du travail :

- l'économie collaborative, par essence, n'est pas un service assuré par des professionnels et est fondée sur le partage de frais et la création d'une valeur ajoutée sociale pour des particuliers : un cadre réglementaire devra permettre d'identifier les utilisateurs professionnels de ces plateformes (pour éviter que ne s'installe une concurrence déloyale avec des services professionnels) ;
- l'économie collaborative ne doit pas participer au dumping social en générant des statuts de faux-indépendants ou en menaçant des emplois traditionnels ;
- un des moyens de contrôle est le « revenu seuil », c'est-à-dire la fiscalisation des utilisateurs qui dégagent des revenus comparables à des professionnels.

2. LES PRIORITES D'INVESTISSEMENT : AMELIORER LA PERFORMANCE DE L'EXISTANT ET PREPARER L'AVENIR

« Mettre l'investissement au service des services de mobilité » est urgent.

La France investit chaque année près de 1 % de son PIB dans les transports, ce qui est cohérent avec les recommandations de l'OCDE. Elle a développé en quelques décennies des réseaux autoroutier et ferroviaire à grande vitesse qui sont aujourd'hui reconnus pour leurs performances. Pourtant force est de constater qu'en parallèle la qualité de nombreux services et de certaines infrastructures ne répond plus aux besoins des territoires et de leurs populations.

L'intérêt général est aujourd'hui de donner la priorité aux mobilités quotidiennes. Cette priorité passe notamment par l'optimisation du fonctionnement intermodal du système de transport ainsi que par une amélioration de l'accès aux services et à la maintenance des réseaux existants.

2.1. Optimiser le fonctionnement intermodal et l'accès aux services de mobilité

2.1.1. La couverture numérique du territoire (fixe et mobile « voix ») est un prérequis pour permettre à tous les territoires de tirer parti des nouvelles technologies

L'accès aux nouvelles offres de mobilité (mobilité sans couture via les plateformes, offres servicielles des véhicules autonomes) demande de pouvoir disposer de l'internet mobile « données » le long des infrastructures. Si cet accès est progressivement acquis pour les territoires denses, il n'est que très partiellement satisfait pour les espaces plus ruraux, introduisant dès lors une rupture d'égalité pour toute une partie de la population qui ne peut pas bénéficier des services que permet l'essor des nouvelles technologies (autopartage, covoiturage, etc.) alors que ceux-ci permettraient de répondre à moindre coût pour la collectivité à leurs besoins. Au-delà de l'internet fixe et mobile « voix » qui conditionnent la vie des entreprises et répond à une part grandissante des besoins de la vie quotidienne, une des premières priorités doit aussi être de renforcer la couverture numérique mobile « données » des territoires peu denses.

Développer rapidement la 4G le long des infrastructures

Dans ce contexte, ne pas remettre aux enchères la réattribution des fréquences 4G (dans l'attente du déploiement à plus long terme de la 5G) en contrepartie d'améliorations significatives et rapides de la couverture données du territoire par les opérateurs existants est une hypothèse qu'il convient sans doute d'examiner avec attention. Le réseau d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales prioritairement à couvrir devrait pour cela être rapidement défini pour l'inscrire dans les cahiers des charges des opérateurs lors de la négociation des avenants. L'exemple de la Suède est particulièrement intéressant à ce titre.

La connectivité des objets mobiles implique plusieurs types d'infrastructures, qui forment ensemble les nouvelles « voies numériques ».

Pour ce faire, il faut nécessairement investir dans :

- une infrastructure de localisation précise : assurée aujourd'hui par satellite (l'Union Européenne a lancé son système de positionnement par satellite GPS Galiléo en 2017, qui sera opérationnel à partir de 2019 mais qui n'est pas encore précis pour faire voler des flottes de drones en milieu urbain par exemple) et qui devra faire appel in fine à un réseau de satellites basse altitude d'une plus grande précision ;
- une infrastructure performante de transmission de données : assurée par les connexions satellites, le réseau terrestre numérique, le wi-fi mais aussi de nouvelles technologies prometteuses comme la transmission *V to V (vehicle to vehicle)* ;
- une infrastructure de stockage des données ;

Les opérateurs des objets mobiles feront appel, sur le modèle de l'aérien (système ATM/ANS), à des systèmes de gestion de trafic qui automatiseront les plans de conduite des véhicules selon la disponibilité de réseau (à l'image de *U-Space*, projet européen à l'expérimentation et qui sera opérationnel à grande échelle après 2020).

Ces technologies sont matures. Elles demandent une phase d'amorçage par investissements publics dont les modalités et les volumes devront être décidés le plus rapidement possible.

Le Conseil insiste sur la nécessité de respecter les engagements d'une couverture du territoire en haut débit d'ici 2020, et très haut débit d'ici 2022, notamment par le plan « France Très Haut Débit ».

2.1.2. L'infrastructure doit contribuer à l'intégration de l'offre de service

Pour développer l'intermodalité au service d'une mobilité sans couture : plateformes et pôles d'échange, billettique intégrée, information des voyageurs, facilitation des interfaces multimodaux constituent de nouveaux investissements pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Les nouvelles mobilités ont besoin d'outils. Les investissements en nouvelles technologies pour développer les billettiques intégrées, pour donner une information complète aux voyageurs sont aujourd'hui nombreux.

Les pôles d'échanges multimodaux doivent être déclinés à toutes échelles. La gare, là où cela est pertinent, peut être le lieu privilégié d'échanges intermodaux tout comme elle peut aussi devenir un lieu de services multiples, en lien avec le quartier/le territoire où elle s'insère. Les plateformes de services et les nouveaux services ont besoin de lieux physiques (lieux de rendez-vous pour le covoiturage ou l'auto-stop, lieux de dépose) qui doivent devenir une composante de l'espace public urbain, le long des voies interurbaines, sur les roades, etc.

Le Conseil sera attentif à prendre en compte dans sa réflexion les outils nationaux tels que les appels à projets qui peuvent permettre d'accompagner les AOM dans l'ensemble de ces investissements.

Entre urbain, périurbain et rural : adapter à la fois la gouvernance, les services et l'infrastructure

Les insatisfactions sont fortes, en milieu rural et périurbain éloigné, quant à l'accès à des services de mobilité adaptés aux besoins.

Il convient de surmonter les frontières des territoires de compétences des AOM, essentiellement urbaines et trouver des outils et des organisations pour raisonner à l'échelle, plus large, de l'aire urbaine (au sens de l'INSEE) plutôt que dans les limites de compétence des AOM métropolitaines. Il s'agit de trouver les gouvernances de la mobilité adaptées pour les 30 % de la population qui ne résident pas dans leurs périmètres et d'organiser des offres coordonnées entre rural, périurbain et urbain impliquant Régions et AOM de diverses tailles.

L'adaptation des infrastructures peut être nécessaire pour permettre le développement de ces solutions.

Mieux intégrer la voirie et les services de mobilité dans l'espace urbain

Il convient de faire évoluer la conception des infrastructures vers une meilleure intégration dans le tissu urbain : résorption des points de ruptures/obstacles à la continuité des itinéraires pédestres/cyclables et aux continuités écologiques/paysagères. La conception des ouvrages d'art, des passages à niveau, les systèmes de transports (câbles, aériens/souterrains...) ou des équipements (parkings, gares, ports fluviaux) doit pouvoir intégrer les fonctionnalités de perméabilité et de continuité des espaces traversés. Là encore, le Conseil examinera la pertinence d'un accompagnement par l'Etat de ces politiques portées par les collectivités par des appels à projets.

2.2. Route : un patrimoine qu'il faut adapter aux nouveaux besoins

Concilier les investissements routiers avec les objectifs de transition écologique et singulièrement de réduction des gaz à effet de serre et des émissions polluantes repose avant tout sur la mutation des motorisations, l'évolution des usages et l'adaptation des infrastructures aux mutations technologiques.

La première priorité est de mieux utiliser les infrastructures existantes et de les moderniser, en rattrapant le retard d'entretien accumulé pour les routes nationales non concédées.

Le trafic sur les routes interurbaines recommence à augmenter et certains aménagements de capacité sont nécessaires. Mais le plus souvent c'est la recherche d'un parti d'aménagement améliorant la sécurité et le confort des usagers qui répond à l'accumulation des nombreuses insatisfactions locales.

En milieu urbain, l'augmentation de capacité et la création de voies nouvelles n'est que rarement un remède pertinent à la saturation. La maîtrise de la circulation passe par une gestion intégrée combinant le renforcement de l'offre de transports en commun, l'optimisation des taux d'occupation des véhicules et la gestion des flux routiers pour optimiser ceux-ci, le développement des mobilités actives ainsi que la mise en place de péages incitatifs, ou de péages inversés (cf. écobonus envisagé par la Métropole de Lille par exemple).

2.2.1. Une priorité : la performance et l'efficacité de l'existant passe par le maintien du patrimoine et sa modernisation

Une utilisation parcimonieuse de la route suppose des investissements

L'augmentation du taux d'occupation des véhicules (lutte contre l'autosolisme) est primordiale, tant en urbain qu'en périurbain et interurbain (pour limiter la congestion et les émissions et nuisances). Les investissements (voies réservées, parkings et haltes de rencontre pour les nouveaux services - cars, covoiturage, taxis et VTC partagés -, gares intermodales) qui y concourent et contribuent ainsi à éviter des coûts importants constituent une priorité.

Il convient de mieux entretenir et exploiter les réseaux routiers et singulièrement le réseau routier national non concédé

Le réseau routier national, d'une longueur de 21 600 kilomètres (moins de 2 % du réseau français) est structurant et accueille plus du tiers du trafic.

La partie concédée de ce réseau (9000 kilomètres) est aujourd'hui dans un excellent état d'entretien et d'un très bon niveau d'exploitation.

Dans la décennie passée, les moyens consacrés au réseau routier national non concédé (RRN-NC) ont en revanche été insuffisants et l'état de ce patrimoine, de qualité générale toutefois encore satisfaisante, se détériore rapidement.

Une remise à niveau du réseau routier national non concédé est nécessaire

L'état des chaussées et des ouvrages d'art du RRN-NC est bien connu, et se dégrade. L'état des équipements de la route est en revanche mal connu, et le renouvellement n'en est pas assuré de façon satisfaisante. Des efforts importants de mise en conformité de ce patrimoine aux normes environnementales restent à accomplir. Enfin, la trajectoire actuelle des moyens humains consacrés à l'exploitation et l'entretien du RRN-NC est inquiétante.

Pour garantir l'état de ce réseau essentiel à l'horizon 2027 et l'entretenir à un niveau adéquat sans en modifier les fonctionnalités et la capacité, les services du ministère des transports considèrent qu'il faudrait consacrer de l'ordre d'un milliard d'euros, soit une augmentation d'environ 225 M€ par rapport à 2016 pendant dix ans. Un audit externe est en cours pour éclairer précisément cette question, y compris sur les besoins au-delà de 2027.

Concernant les voiries des collectivités locales, une revue des dépenses récente de l'Inspection générale des finances (IGF) et du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a montré que la connaissance de l'état patrimonial de ces réseaux est très hétérogène, et que notamment les ouvrages d'art vont certainement poser une difficulté particulière à moyen et long terme. Un grand nombre de ces ouvrages arrivera en effet d'ici quelques années à la fin d'une période où les désordres restent encore peu perceptibles et globalement sans effet grave sur leur stabilité. Ce patrimoine pourrait alors connaître des dégradations lourdes comme en a connu le monde ferroviaire pour avoir trop longtemps négligé la régénération de son patrimoine. Le renforcement des diagnostics de ces ouvrages est urgent et une prise de conscience est essentielle. Il faut mobiliser dès à présent les moyens nécessaires pour en assurer une gestion prédictive.

2.2.2. Améliorer les infrastructures routières

La route, avec les évolutions technologiques en matière d'autonomie des véhicules et de nouvelles motorisations, va rester au cœur des mobilités de demain. Elle constitue aussi souvent la réponse appropriée pour désenclaver des territoires pour lesquels il n'est raisonnablement pas envisageable de développer des transports collectifs lourds.

S'il ne fait pas de doute que cette « prise de conscience de l'enjeu routier » permettra de répondre aux attentes d'une partie de la population et des élus, elle doit s'accompagner aussi, à juste titre, d'une grande vigilance quant à ses effets environnementaux.

Il faut en effet éviter de considérer que l'usage de la route ne doit pas être optimisé. L'objectif de densification de l'usage des véhicules doit animer les politiques publiques et ce d'autant que la modération des déplacements pourrait être remise en cause par un développement non maîtrisé du véhicule autonome.

Dans ce contexte, l'amélioration de l'offre routière doit être ciblée sur des objectifs de sécurité, de confort, de réduction des émissions et des nuisances aux riverains, d'accès pour un certain nombre de territoires aujourd'hui mal desservis et de facilitation de la circulation des transports collectifs ou partagés.

Les investissements opérés doivent être cohérents avec les objectifs ambitieux de transition écologique que la France s'est fixés. Or l'atteinte de ceux-ci repose sur des hypothèses volontaristes encore lointaines et donc incertaines de mutation des motorisations, dans un contexte de mix énergétique favorable, vers l'électrique (et/ou le gaz à plus court terme, selon les secteurs) ou l'hydrogène à plus long terme. Cette mutation vers l'électrique n'y répond elle-même encore que partiellement et doit intégrer des réflexions complètes sur le cycle de vie.

Dans ce contexte, le Conseil entend intégrer dans son analyse :

- les besoins de désenclavement de territoires mal desservis, par l'amélioration des routes existantes quand celles-ci apparaissent les mieux adaptées à répondre cet enjeu ;
- les infrastructures facilitant les transitions énergétiques ; cela inclut le développement d'infrastructures de recharge de carburants alternatifs (électricité, hydrogène, GNV), les voies réservées, éventuellement l'électrification des voies, les infrastructures réduisant les points de congestion, et points noirs de bruit, etc. ;
- les conditions (qui ne relèvent pas de la programmation des infrastructures) pour assurer la maîtrise des émissions (parc de transport collectif propre, véhicules particuliers propres...), le développement de l'accessibilité et l'amélioration des conditions de confort et de sécurité.

2.3. Réorienter le système ferroviaire pour rendre de meilleurs services à coût maîtrisé

2.3.1. Résoudre des points de congestion majeure dans les nœuds ferroviaires

La Commission Mobilité²¹ avait mis en avant l'importance du traitement des nœuds ferroviaires pour en améliorer la performance et la résilience. Ceci reste une priorité majeure pour le Conseil.

2.3.2. Accroître le trafic et réduire les handicaps du secteur ferroviaire (fréquence, capacité, ponctualité, résilience) là où il peut être compétitif

Le ferroviaire reste et restera pertinent là où il y a un besoin de transport massifié. Sur les territoires concernés et singulièrement autour des pôles de centralité que sont les centres urbains et les métropoles il doit pouvoir regagner des parts de marché. Il convient ici de soutenir le développement d'une offre intégrée transports régionaux-transports urbains avec des options techniques allant de l'autocar de rabattement avec couloirs affectés (exemples franciliens ou de la Métropole Aix-Marseille-Provence) à des tram-trains voire des offres que l'on pourrait qualifier d'offre « RER » en province (cadencement à 10-15 minutes en heures de pointe et 30mn-1h en heures creuses) quand le trafic potentiel le justifie.

2.3.3. Les emprises ferroviaires constituent un patrimoine à mieux valoriser pour faciliter les mobilités dans les zones peu denses

Une logique systématique de report modal vers le ferroviaire a montré ses limites conduisant à des coûts d'investissement et d'exploitation considérables pour la collectivité pour une réponse souvent insatisfaisante aux besoins tout en créant des effets d'éviction.

Il semble judicieux de mettre en place une politique plus ciblée où le report modal est recherché sur des axes ou des territoires où la massification que nécessite le ferroviaire est crédible (secteurs urbains et périurbains, axes interurbains, grands corridors de fret). Il est de l'intérêt de la collectivité de réinterroger l'usage des voies faiblement fréquentées qui sont souvent le fruit d'une histoire complexe.

Cette réinterrogation ne doit pas être regardée comme l'amorce d'un renoncement à une desserte performante en transport collectif des territoires concernés.

Dans de nombreux cas, il est possible, sans engager des dépenses publiques disproportionnées au regard des effets socio-économiques attendus, de reconquérir une fréquentation accrue en adaptant les contraintes techniques et avec des mesures cohérentes sur les réseaux routiers pour y réguler mieux la circulation.

Cela n'est cependant pas le cas partout. Dans ce cas, la question du maintien des voies peu utilisées se pose. En effet, maintenir en service ces infrastructures pour n'y offrir qu'une offre

très pauvre en fréquence dont les usagers se détournent génère souvent un coût prohibitif par voyageur-kilomètre³.

Porter un projet de mobilité modernisé en milieu rural en valorisant les emprises ferroviaires

Des pistes de progrès méritent être explorées dans le cadre d'une discussion ouverte avec les territoires, initiée bien avant que la fermeture soit rendue inéluctable ou qu'il faille dépenser des sommes considérables pour *in extremis* « sauver la ligne ».

Dans les faits, ces lignes constituent souvent des emprises linéaires exceptionnelles, assurant des liaisons très directes entre villes et villages. Conserver et reconvertir ces emprises pour y faire circuler d'autres mobiles que des trains n'est pas une idée nouvelle : la reconversion de nombreuses anciennes voies ferrées d'intérêt local (VFIL) en pistes cyclables ou en coulées vertes en témoignent. Mais pour des emprises ferroviaires plus larges et le long d'axes plus importants, l'émergence des véhicules autonomes et électriques offre de nouvelles pistes complémentaires de valorisation à un terme peu éloigné.

Ces sites propres apparaissent en effet particulièrement adaptés au déploiement d'une offre nouvelle de mobilité, formée de véhicules plus légers, allant jusqu'à du transport à la demande, résolvant à la fois la question de l'allègement du coût de régénération (même si un coût - très variable - de reconversion est à prévoir) et celle de la fréquentation par le développement d'une offre de mobilité plus agile, plus adaptée à la faiblesse des flux, présentant une part des avantages du véhicule individuel sans en avoir les inconvénients.

L'éventail des solutions est large. Le sujet ne se traitera pas par des stratégies générales et systématiques, mais par un dialogue local pour rechercher les meilleures solutions avec le double objectif d'assurer la soutenabilité financière et environnementale et d'offrir une meilleure desserte à des territoires et leurs populations qui en ont besoin.

Le COI entend dans ce contexte intégrer dans sa réflexion la question de la reprise par les Régions de certaines voies ou l'instauration de mécanismes de gestion différenciée en gouvernance partagée entre SNCF Réseau et les Régions.

Ces évolutions pourraient s'avérer propices à la reconversion à d'autres usages de certaines sections de voie ferrée dont l'intérêt du maintien en service est aujourd'hui discutable au regard de la faiblesse des trafics. Le transfert de la prise en charge des redevances d'accès des TER aujourd'hui acquittées par l'Etat (sauf pour l'Île-de-France), avec le transfert des moyens qui y sont consacrés, pourrait aller dans le sens de réunir dans la main des Régions l'ensemble des moyens pour exercer leur responsabilité sur les TER pour tout ou partie de ce réseau.

Une coordination avec la mission confiée à Jean-Cyril Spinetta a été engagée notamment sur ce point.

2.3.4. Conforter le fret ferroviaire là où il est pertinent

L'offre de fret ferroviaire doit se concentrer sur les grands corridors et la desserte des ports. L'organisation du système logistique « en sauts de puces » est défavorable au fret ferroviaire ou fluvial et le développement de la livraison à domicile génère de très nombreux déplacements nouveaux : ce n'est pas l'infrastructure qui résoudra ces questions.

Cela suppose aussi de maintenir un réseau capillaire fret adapté aux besoins des systèmes de production actuel (notamment pour le secteur agroalimentaire) qui permet de drainer les

³ Par exemple, sur certains territoires, des circulations TER connaissent un taux de remplissage moyen de 15%. Pour un trajet typique de 80 km et un coût du billet de moins de 10€, l'Etat (au titre du paiement de la redevance d'accès) apporte l'équivalent d'une subvention de 35 € environ, la Région une subvention de 65 € par voyageur, ceci indépendamment des efforts d'investissement consentis pour le maintien de l'infrastructure.

marchandises à partir de leur lieu de production. Cela suppose d'adapter les contraintes techniques et de réduire les coûts d'exploitation pour les voies peu circulées réservées au fret.

2.3.5. Traduire rapidement ces priorités

Une refonte des CPER autour des priorités identifiées paraît nécessaire. Dans ses domaines de pertinence, qui sont nombreux, le système ferroviaire, pour tenir pleinement sa place face aux autres modes, devra faire des efforts accrus de productivité et de qualité et notamment se mettre au niveau des meilleurs grands concurrents européens de l'opérateur historique⁴. L'ouverture à la concurrence du transport domestique de voyageur devrait y contribuer.

2.3.6. Réexaminer les grands projets comme des objectifs d'amélioration du maillage des métropoles en lien avec leurs territoires

S'agissant des grands projets, le COI entend insister fortement sur les possibilités de phasages et les alternatives centrées sur les mobilités du quotidien.

Mailler entre elles les métropoles, portes d'entrée pour les ambitions internationales, sans désertifier les territoires qui les entourent, suppose en premier lieu une fiabilisation des réseaux et l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires. La mise en place de stratégies d'axes et de nœuds portant des visions de long terme et partagées par toutes les parties prenantes est une condition indispensable de succès.

Le COI tiendra compte des arbitrages rendus par le gouvernement concernant les projets Charles-de-Gaulle-Express, le réseau du Grand Paris Express et le tunnel ferroviaire international Lyon-Turin.

2.3.7. Changer d'époque : moderniser l'exploitation

Nombre des difficultés aujourd'hui accumulées doivent trouver leur réponse dans une ambition globale nouvelle de modernisation du fonctionnement du réseau, qui allie la régénération des voies, de l'alimentation électrique, de la signalisation et le développement de nouveaux modèles et technologies d'exploitation. C'est un plan d'action d'ensemble, qui concerne à la fois les lignes à grande vitesse, les nœuds ferroviaires et les autres lignes.

Un plan d'action conséquent de travaux de modernisation des réseaux existants est nécessaire. Il faut en maîtriser les perturbations sur les services du quotidien. Cela nécessite une organisation adaptée et une communication appropriée.

Cet effort accru pour la remise à niveau d'un patrimoine qui a commencé à se dégrader doit être l'occasion d'une modernisation et d'une préparation de ces infrastructures aux mutations des besoins et des technologies. Ceci est particulièrement vrai pour le patrimoine ferroviaire, où l'évolution des outils d'exploitation et le renouvellement de l'alimentation électrique doivent être menés de pair avec la rénovation des voies.

Alors que la performance des services (régularité, robustesse) est déjà très dégradée, les perturbations occasionnées par les travaux de remise en état sur des voies exploitées doivent être minimisées par une organisation adaptée et traitées de façon claire :

- ce plan de modernisation durera plus de dix ans. Il suppose une méthode systématique d'organisation de la gestion de ces opérations par axes et par nœuds ferroviaires, impliquant toutes les parties prenantes, à des échelles régionales et interrégionales, et concernant l'ensemble des

modes de transports. La coordination de ces travaux et les mesures de substitution doivent faire l'objet d'efforts lisibles, clairs et partagés avec tous les acteurs ;

- une communication forte doit être construite et organisée dans la durée pour en faire partager l'importance. Il faut porter clairement le fait que l'amélioration du service rendu au quotidien peut passer par des périodes longues de perturbations importantes, comme cela a été fait pour le RER A ;
- dans un contexte financier contraint, les options les moins perturbantes qui sont souvent les plus onéreuses ne peuvent pas être systématiquement retenues, mais il faut expliquer et montrer que tout est fait dans ce contexte pour réduire les perturbations.

2.4. Redonner du sens au système fluvial

Le COI n'a pas encore abordé en profondeur ce sujet. Les questions principalement posées à ce stade concernent :

- le vieillissement du patrimoine, qui suppose notamment des mesures de prévention des risques, un renouvellement et une modernisation des équipements dans les secteurs où la navigation le justifie ;
- la préservation de la fonction hydraulique et les modalités de sa réalisation et de son financement dans la durée, notamment quand l'ouverture à la navigation n'est plus justifié ;
- le développement des équipements des ports fluviaux à enjeux, en cohérence avec ceux des ports maritimes.

Le COI prendra en compte les discussions en cours par ailleurs avec les collectivités locales pour le canal Seine-Nord-Europe.

2.5. Adapter les grands ports

La problématique des ports maritimes n'a pas été à ce stade approfondie par le Conseil. Celui-ci a toutefois d'ores et déjà identifié les sujets suivants qu'il approfondira dans le cadre de la poursuite de ses analyses :

- les conséquences en termes d'investissement des priorités annoncées pour relancer les investissements portuaires dans une stratégie de positionnement européen : leur modèle économique et leur gouvernance seront étudiées ;
- les accès et la cohérence des chaînes logistiques : les aménagements favorables à l'utilisation du fer et du fluvial seront à privilégier ;
- les installations à quai de distribution pour favoriser les nouvelles motorisations : les besoins seront examinés ;
- le financement (par l'Etat pour les grands ports maritimes (GPM) et par les collectivités pour les ports décentralisés) des dragages, indispensables au maintien de l'accès des ports, sera pris en compte ;

- la possibilité évoquée par le Premier ministre dans un discours récent au Havre de décentraliser certains ports comme ceux de la façade atlantique, qui doit faire l'objet de démarches spécifiques.

2.6. Tenir compte des spécificités des Outre-mer

Le Conseil a conscience de l'importance qui s'attache à la mobilité des populations et à la continuité territoriale des territoires des Outre-mer. Ces fortes spécificités justifient un regard particulier en lien avec les travaux des Assises de l'Outre-mer.

3. FINANCEMENT : SOUTENABILITE, ACCEPTABILITE ET JUSTE REPARTITION

La soutenabilité passe par l'acceptabilité sociale, et celle-ci suppose dans le domaine des transports et de la mobilité une meilleure affectation des recettes aux dépenses qui assure la transparence. Au-delà, le renforcement du paiement par l'utilisateur du coût complet de sa mobilité doit être accompagné par des mécanismes de péréquation sociale et territoriale.

3.1. L'acceptation sociale dépend de l'affectation des recettes

Ce qu'on appelle le paiement par l'utilisateur

Concernant ce qu'il est convenu d'appeler le « paiement par l'utilisateur », il convient de distinguer :

- les prélèvements ayant le caractère d'une imposition (taxes) alimentant des budgets généraux de l'Etat et des collectivités et répondant au principe de l'universalité budgétaire (non affectation des recettes aux dépenses), ou bien affectés à des dépenses sans lien direct avec le secteur des transports ;
- les taxes (ayant également le caractère d'une imposition de toutes natures) affectées au secteur des transports, qui permettent une péréquation entre modes ou entre territoires ; ces taxes sont affectées aux autorités organisatrices de transports (Régions, groupements de communes) en règle générale dans un budget annexe assurant son affectation au secteur, et pour l'Etat à un organisme de financement spécialisé (Agence de financement des infrastructures de transports de France - AFITF) ou directement à un gestionnaire d'infrastructure (cas de voies navigables de France – VNF-, par exemple).

Dans ces deux cas, des dispositions (niches fiscales) d'exonération totale ou partielle (cas du gazole professionnel) peuvent s'adresser à certaines catégories d'utilisateurs ;

- les redevances d'usage des infrastructures dont le paiement est directement lié à l'usage fait d'une infrastructure ou de l'occupation de l'espace (redevances domaniales) ; contrepartie d'un service rendu, elles sont justifiées par les besoins financiers nécessaires pour rendre ce service. Il est généralement perçu directement par le gestionnaire d'infrastructures soit auprès de l'utilisateur final (cas des autoroutes concédées et des voies fluviales), soit auprès de l'opérateur de transports qui offre la prestation à l'utilisateur final (cas des trains).

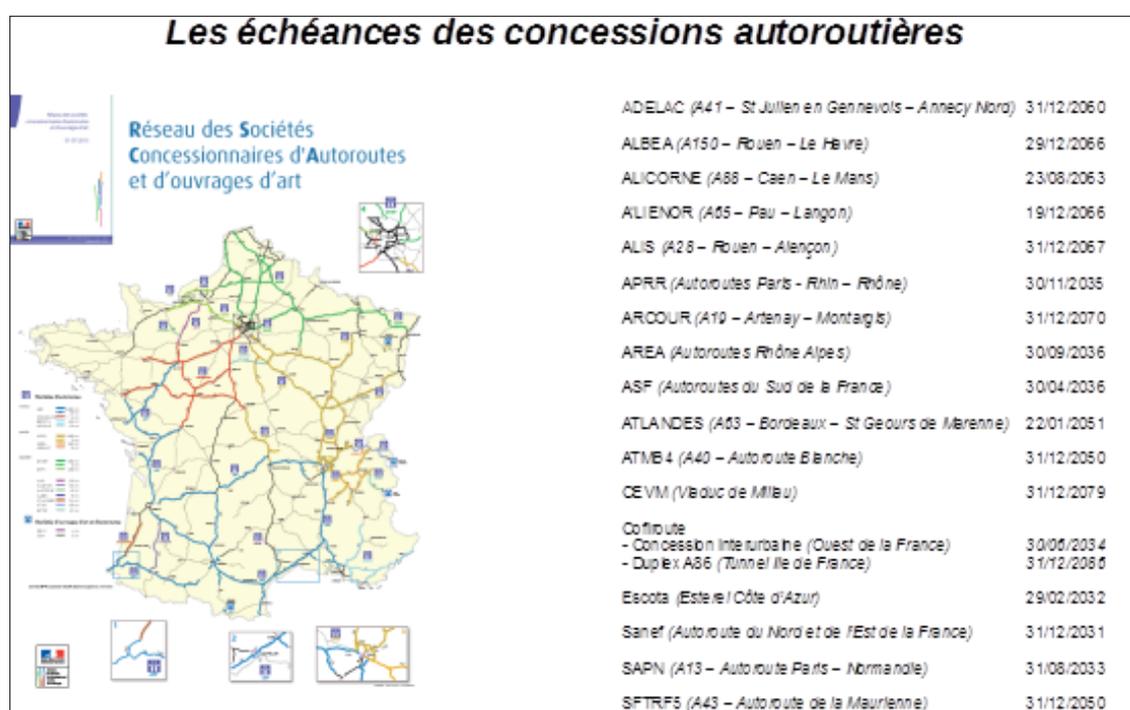
Le péage (par exemple sur les autoroutes concédées) est bien souvent la somme de redevances d'usage et de taxes. De même le paiement du service de transport auprès d'un opérateur de transport inclut le coût direct de la prestation et la répercussion des redevances d'usages acquittée par l'opérateur, déduction faite des subventions et aides reçues par celui-ci de l'autorité organisatrice (par exemple les compensations de charge de service public rémunérant la dépense d'un opérateur engendrée par les contraintes qui lui sont imposées - fréquence, qualité - par son cahier des charges).

Les budgets généraux de l'Etat et des collectivités alimentent, à partir des budgets généraux constitués par la collecte des impositions non affectées, les comptes des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs de transports par de nombreux mécanismes. C'est ce qu'il est convenu d'appeler le paiement par le contribuable.

3.1.1. Affecter les taxes suppose une évolution de la gouvernance

Le transport routier de marchandises doit contribuer légitimement à financer les infrastructures dont il bénéficie sur la base d'un coût complet et à couvrir les coûts externes qu'il génère. Son consentement à payer est très dépendant de l'affectation d'une part suffisante de ces recettes aux infrastructures routières, même si sa contribution ne doit pas s'y limiter. Après s'être assuré d'un niveau satisfaisant d'affectation des recettes aux infrastructures routières, c'est au profit du transport et de la mobilité qu'il est logique d'affecter en priorité les augmentations de TICPE résultant de la trajectoire carbone et du rééquilibrage de la fiscalité entre le diesel et l'essence, permettant de financer les modes alternatifs, dans la poursuite du mécanisme de l'AFITF.

La création d'un opérateur public gestionnaire du réseau routier national qui bénéficierait de la part revenant à la route de l'affectation de ces recettes présenterait l'avantage par rapport à la situation actuelle de préparer l'échéance de la fin des concessions autoroutières en laissant le champ très ouvert sur les dispositions qui pourront être prises alors (relance de concessions par itinéraire ou perception centralisée de la redevance d'usage).



3.1.2. La niche fiscale du gazole professionnel

Sans réforme, la niche fiscale du carburant professionnel pourrait croître avec l'augmentation de la composante carbone de la TICPE.

Divers usagers professionnels, parmi lesquels les taxis, les transports de personnes et poids lourds (destinés au transport de marchandises représentant un poids total de 7,5 tonnes ou plus et immatriculés dans un pays de l'Union Européenne) peuvent bénéficier d'un taux réduit de TICPE par un remboursement sur présentation de factures. Le manque à gagner pour la puissance publique que représente cette mesure fiscale est estimé à 890 M€ en 2017 pour les seuls PL (1,2 Md€ pour l'ensemble du périmètre 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

Par ailleurs, Il pourrait être responsabilisant pour le système de financement que les recettes actuelles tirées de la TICPE et redistribuées au profit des Régions (de l'ordre de 5 Md€) et des Départements (de l'ordre de 6 Md€) soient clairement affectées à des usages liés au transport. Ce ciblage de l'usage des recettes de la TICPE pourrait être complété par des centimes additionnels de TICPE, au moins pour les Régions comme c'est possible aujourd'hui, voire pour d'autres collectivités, de façon à les doter de moyens supplémentaires pour porter des projets particuliers d'investissement.

Dans tous les cas, l'assiette de la TICPE peut être considérée comme une approximation d'une redevance kilométrique, avec cependant les limites suivantes :

- la consommation de carburant des véhicules étrangers laisse un déficit de recette de TICPE par rapport à leur fréquentation du réseau français (les deux tiers des PL étrangers fréquentant le réseau français ne font pas le plein en France) ;
- la TICPE contribue à une forte taxation sur le réseau autoroutier concédé au regard des coûts marginaux sociaux engendrés et ne comble pas la sous-taxation des autres réseaux ;
- la TICPE sera progressivement de moins en moins représentative de l'usage, avec l'augmentation de la part des motorisations décarbonées.

3.1.3. A terme, le paiement par l'utilisateur routier ne doit pas concerner que le réseau actuellement concédé mais plus largement un réseau structurant : une redevance temporelle peut être une option à court terme.

Le principe de la prise en charge par l'utilisateur routier de son coût d'usage et de ses coûts externes se renforce par étapes successives au niveau européen et apparaît inéluctable à terme. Mais le récent échec de l'écotaxe en France a fait passer le pays d'une position avancée dans ce domaine à une situation difficile qui nécessite une relance du système qui ne peut être que progressive.

Dans ce contexte, l'instauration d'une redevance temporelle (vignette acquittée soit annuellement pour les résidents, soit pour des durées plus limitées pour les étrangers) peut s'avérer une transition utile. Cette vignette, que l'encadrement européen Eurovignette permet aujourd'hui, pourrait être mise en œuvre pour les PL et les VUL, pour l'usage d'un réseau structurant (a priori proche du réseau routier national) que la loi devra définir. La combinaison de ce forfait d'accès au réseau non concédé structurant et de la TICPE corrigerait les insuffisances de celle-ci relevées ci-dessus.

3.1.4. Renforcer le paiement par l'utilisateur des transports publics suppose des tarifications sociales et des péréquations

Le transport public est largement subventionné (de l'ordre des deux tiers)⁵ et le renforcement du paiement par l'utilisateur y est nécessaire, même si ses externalités positives sont

⁵ Le ratio recette/dépenses (R/D), en fonctionnement, était de 50 % il y a vingt ans et de 40 % il y a dix ans. L'Allemagne était au même niveau. Ce taux est aujourd'hui de 30 % en France, tandis que l'Allemagne est remontée à 50 %. Revenir à ce niveau moyen de 50 % en France représenterait 850 millions d'euros de ressources supplémentaires pour les autorités organisatrices.

considérables et justifient amplement que le contribuable soit aussi sollicité. Une telle évolution doit s'accompagner de mesures pour les usagers les plus modestes sachant que le coût du transport public n'est en outre structurellement pas identique en toutes parts du territoire. Cela suppose un juste calibrage des mécanismes de tarifications sociales mais aussi l'introduction de dispositifs de solidarités territoriales (péréquations).

3.1.5. Ouvrir les possibilités de taxations locales pour le financement de certains projets, à coordonner avec le versement transport

Conforter le versement transport est indispensable. Cela repose sur une concertation plus forte des AOM avec les entreprises sur son emploi, et notamment sur le fait que les usagers des transports paient une juste part du coût.

L'instauration de recettes affectées perçues sur d'autres éléments liés par exemple à l'activité économique ou à la possession foncière (sur le modèle des recettes de la société du grand Paris - SGP) à la demande et au bénéfice des régions, mais aussi des métropoles apparaît une piste intéressante. Elle doit s'appuyer, comme pour le confortement du versement transport, sur des mécanismes de concertation accrue pour ne pas peser indûment sur le développement économique de territoires dont la dynamique est fragile. Elle doit être juridiquement étudiée avec soin.

3.1.6. Utiliser les possibilités de péages ouverts pour financer des adaptations d'infrastructures existantes

La mise à péage de sections à l'occasion via des péages ouverts en exploitant toutes possibilités existantes de modulation tarifaire (temporelle, par type de motorisation, favorable au covoiturage, etc.) et utilisant les technologies modernes (on parle souvent de péage intelligent) peuvent trouver leur application sur des infrastructures existantes dont il s'agit d'améliorer significativement la capacité ou le niveau de service.

3.1.7. Elargir aux collectivités la possibilité de concéder des routes express

Cette possibilité n'est pas ouverte aujourd'hui et constituerait pour certains projets, un moyen pertinent de portage.

3.1.8. S'interroger sur les taxations dans le secteur aérien

Le COI examinera également, au-delà du périmètre des transports terrestres, la façon dont le transport aérien, dont la fiscalité, notamment sur les carburants, est spécifique, pourrait être mobilisé pour contribuer au financement des autres modes de transports.

3.2. Des taxations essentiellement incitatives doivent trouver leur place

3.2.1. Le péage urbain peut être une réponse aux problèmes de régulation des flux et doit être encouragé par de nouvelles dispositions

La vocation première du péage urbain est de faire évoluer les comportements vers l'usage des transports en commun ou l'amélioration du remplissage des véhicules. Ce faisant, il peut aussi constituer une ressource complémentaire pour les AOM. Les conditions de sa mise en œuvre doivent être améliorées, notamment en adaptant la durée des expérimentations aujourd'hui prévues par la loi, voire en supprimant cette notion même d'expérimentation.

Même s'ils ne génèrent pas de recettes, les péages inversés, peuvent utilement se combiner avec ces péages urbains.

3.2.2. Une taxation des livraisons à domicile serait souhaitable

Les livraisons à domicile connaissent aujourd'hui une très forte croissance sous l'effet du commerce en ligne. Avec elles, se développe à profusion un transport de colis sous-optimisé et qui est source de nuisances multiples. L'idée proposée à ce stade est celle d'un signal-prix pour réduire l'activité de livraison à domicile sans créer de difficultés supplémentaires aux personnes ayant des difficultés à se déplacer, par exemple en incitant à l'utilisation de points-relais (commerce de proximité) en instaurant une taxe sur la livraison à domicile. Sa mise en œuvre apparaît toutefois complexe et nécessite préalablement une étude approfondie.

3.3. Des montages financiers complexes ne doivent pas avoir pour seul objectif d'étaler la dépense publique

Il fait sens pour la puissance publique de financer par endettement public, dans la limite d'une maîtrise globale de cet endettement, des infrastructures à très longue durée de vie dont le retour sur investissement est clairement établi par les analyses socio-économiques prenant en compte la rareté des fonds publics.

Le débat n'est pas clos au sein du COI sur les montages financiers par contrats de partenariat ou concessifs qui peuvent permettre de faciliter l'engagement de projets. En effet ils présentent des avantages et des inconvénients⁶.

Dans un contexte où les acteurs publics accèdent à des crédits à des taux très bas, le recours à des partenaires privés dans le cadre de montages public-privé peut apparaître couteux si le seul objectif de ce recours est d'étaler la dépense budgétaire. Ces modalités d'emprunt ne modifient en rien l'effet du projet sur la dépense publique au sens du traité de Maastricht.

Ces montages public-privé ont un sens, dans le domaine des infrastructures de transport, s'ils correspondent à une prise de risque réelle des partenaires, s'ils valorisent la capacité de ces partenaires (généralement supérieure à celle des maîtrises d'ouvrage publiques) à bien maîtriser les risques inhérents à ces projets (construction, délai, coût, trafic...) et si le

⁶ Ceux-ci sont résumés dans une publication récente de l'Institut de Gestion Déléguée (« Modalités de financement et de réalisation des projets d'infrastructures : comment choisir ? », IGD, 2017).

financement peut reposer dans une proportion suffisante sur des recettes perçues auprès des usagers qui permettent une rentabilité de l'investissement privé en préservant l'investissement public.

3.4. S'assurer de la mobilisation des crédits européens

Il est essentiel pour les grands projets transfrontaliers, mais aussi pour l'aménagement de nombreux corridors empruntés par de grands échanges et transit européen de mobiliser et sécuriser après 2020 les financements européens au plus haut niveau possible.

Le COI s'interroge aussi sur la possibilité que l'Union européenne puisse dans l'avenir intervenir dans le soutien aux opérations de rénovation des réseaux existants. Ces opérations correspondent aujourd'hui au cœur des besoins des pays comme la France ou l'Allemagne. En effet, ceux-ci sont déjà très équipés et supportent, par leur situation géographique, des charges de centralité importantes qu'ils ont des difficultés à imputer, pour la part qui leur revient, au trafic de transit européen.

4. ANTICIPER, PRENDRE L'INITIATIVE ET S'ADAPTER A UN MONDE QUI CHANGE

Innovier, accroître les connaissances, gagner en agilité et améliorer les concertations et les procédures seront au cœur des propositions du COI.

Au moment de s'engager dans un processus législatif de programmation des investissements, l'Etat doit se préoccuper de la façon de faire vivre, dans la durée, ce processus. Les programmations doivent être réactualisées régulièrement, les résultats évalués et les objectifs revisités. Il convient de pouvoir incorporer à chaque étape de nouveaux progrès.

4.1. Approfondir les connaissances et l'observation des usages pour mieux comprendre les mutations

La période actuelle est marquée par l'ampleur de mutations, dont les effets sur la formation de la demande de déplacement à long terme sont incertains. Les modèles de prévisions méritent d'être adaptés pour être plus proches de la réalité des mutations des comportements et les méthodes d'évaluation doivent continuer à progresser pour tenir compte de l'évolution des connaissances. Le Conseil considère qu'une attention particulière doit être dédiée à :

- l'observation de ces mutations et de leurs effets,
- l'adaptation des outils de représentation des comportements qui servent de socle aux calculs socio-économiques,
l'adaptation des méthodes d'évaluation socio-économique pour mieux intégrer l'ensemble des incertitudes, des externalités et des enjeux,
- la formation des diverses parties prenantes aux nouveaux défis auxquels elles doivent faire face,
- l'encouragement des pratiques adaptatives,
- l'approfondissement des options nouvelles que le COI aura proposé de privilégier, mais dont le niveau de maturité des études ne serait pas celui de projets plus classiques étudiés depuis des années.

4.2. Développer la recherche, les innovations, les expérimentations et les retours d'expérience

La multiplicité des mutations technologiques et comportementales qui se profilent suppose la relance rapide d'une stratégie de recherche-développement-expérimentation-généralisation

très dynamique qui manque aujourd'hui. Les Assises l'ont montré de façon éclatante et la programmation des investissements doit y faire une place toute particulière.

Déployer des innovations à grande échelle est indispensable dans de nombreux domaines des transports, par exemple (cette liste n'est qu'indicative) :

- un grand projet de modernisation de l'exploitation ferroviaire pourrait être source d'une performance accrue des réseaux existants (capacité, régularité), permettant d'éviter ainsi des investissements supplémentaires tout en réduisant les dépenses d'exploitation ;
- un réseau de distribution de carburant alternatif (bornes de recharge électrique ou autre) ouvrirait le territoire aux motorisations alternatives ;
- un territoire mettant en œuvre le concept de « *mobility as a service* » devrait pouvoir améliorer l'efficacité du système et réduire ses émissions de GES et les pollutions liées aux transports, s'il est bien orienté vers une puissante mutualisation des flottes ;
- les systèmes partagés relatifs aux dispositifs de capteurs permettant de détecter un signal faible ou une dégradation en vue d'optimiser l'entretien et l'exploitation du patrimoine routier/ferroviaire permettront de réduire les perturbations d'exploitation ;
- le basculement sur certaines lignes ferroviaires non électrifiées à des motorisations hydrogène, par exemple par un appel à projets ;
- les dispositifs de suivi du trafic à l'appui d'une régulation intermodale en temps réel et mobilisable en cas de situation perturbée de transport, représentent des enjeux de recherche-innovation importants. La régulation en temps réel des vitesses, des accès ou encore de la tarification (péages/parkings) pour mieux accompagner la demande de mobilité dépend de la capacité à disposer d'un dispositif global de suivi des trafics et de modélisation des effets des mesures envisagées ;
- les innovations et expérimentations routières liées aux nouvelles technologies.

4.3. Améliorer les procédures de décision : un enjeu opérationnel et démocratique

Le COI ne manquera pas de faire un certain nombre de recommandations de méthode pour la mise en œuvre de la programmation qu'il proposera.

L'innovation consistant à introduire une programmation d'infrastructures dans la loi doit être accompagnée des outils permettant d'évaluer dans leur globalité les effets espérés de cette programmation, même si cet exercice est délicat, ainsi que des mécanismes de révision, qu'il conviendrait de réaliser au début de chaque quinquennat, en s'appuyant sur des outils de revue utiles en anticipation de ces révisions.

L'examen des projets révèle de nombreux cas où la durée d'élaboration puis de mise en œuvre des projets est très longue. Cela pose la question de la pertinence dans le temps des informations disponibles pour les décisions successives à prendre, décisions qui doivent à la fois s'appuyer sur les acquis antérieurs, mais aussi être en mesure d'incorporer l'approfondissement des connaissances et l'évolution des enjeux qui peuvent en infléchir l'orientation.

CONCLUSION

Au moment de la rédaction de ce rapport d'étape, le COI commence la revue des projets et l'analyse des plans d'action Cette étape est cruciale pour l'élaboration des propositions de programmation.

Le fait d'avoir explicité préalablement la stratégie dans laquelle cet exercice doit s'inscrire avec des objectifs de performance et des exigences de prise en compte des transformations de la société est extrêmement utile pour la suite des travaux.

Annexes

ANNEXE 1. 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.

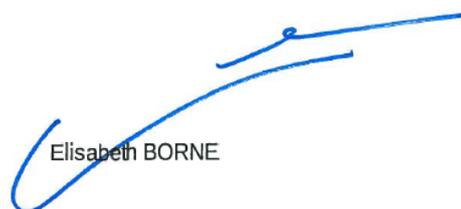
Le Gouvernement souhaite recevoir vos conclusions pour mi-décembre 2017, afin qu'elles puissent s'inscrire dans le travail de préparation de la loi d'orientation sur les mobilités.

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

ANNEXE 2. COMPOSITION DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

- 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 bénéficie de l'appui d'une équipe de rédaction composée de Vincent LIDSKY (IGF) et de Michel MASSONI, Manuel LCONTE, Jean-Michel NATAF et Michel PINET (CGEDD) et d'une équipe de revue des projets pilotée par Michel MASSONI.

ANNEXE 3. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Les présentes listes sont arrêtées au 7 décembre 2017.

Auditions conduites par le Conseil d'orientation des infrastructures

<i>NOM</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
POUPARD	François	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)	Directeur général	17/10/17
JEANTET TAINTURIER	Patrick François	SNCF RESEAU	Président directeur général Directeur du design	24/10/17
VERDIER CHIP	Amélie Vincent	Direction du budget (DB)	Directrice Chef du bureau des transports	19/10/17
HOUEBINE DELOZIER	Michel Benjamin	Direction générale du Trésor (DGT)	Chef économiste Sous-directeur des Politiques Sectorielles	19/10/17
PAPET DEVERT	Frédéric Jérémy	Direction générale des collectivités locales (DGCL)	Sous-directeur des compétences et des institutions locales Chargé de mission transport, bureau des services locaux	19/10/17
GUIMBAUD SPAZZI	Thierry Renaud	Voies navigables de France (VNF)	Directeur général Directeur général adjoint	24/10/17
GAZEAU SIVARDIERE LENOIR	Thibault Jean Jean	Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)	Président Vice-Président Vice-Président	24/10/17
LHUIILLIER LASSMAN -TRAPPIER DIEDHIOU	Jean-Paul Anne Demba	France nature environnement (FNE)	Membre du directoire Administratrice Coordinateur du réseau transports et mobilités durable	24/10/17
LE DALL CAMBILLARD PATIN	Jean Jean-Pierre Nicolas	DGITM – direction des infrastructures de transports (DIT)	Directeur adjoint Adjoint au sous-directeur de l'aménagement du réseau routier national Chargé de la sous-direction de la gestion du réseau routier national	26/10/17
FARANDOU LIEURE	Jean-Pierre Anne	KEOLIS	Président directeur général Directrice des relations institutionnelles	26/10/17
SORIANO DEDRYVER	Sébastien Liliane	Autorité de régulation des communications électroniques et de la poste (ARCEP)	Président Conseillère du président	26/10/17
SAUVANT	Alain	Autorité de la qualité des services de transport (AQST)	Directeur	31/10/17
SCHNEIDER	Olivier	Fédération des usagers de la	Président	31/10/17

<i>NOM</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
		bicyclette (FUB)		
MESPLES RIVERA DUBOIS	Aline Jean-Marc Laure	Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)	Présidente Secrétaire générale Secrétaire générale adjointe	31/10/17
CANO LAMOULLER	Martine Dominique	Fédération française de cyclotourisme (FFCT)	Présidente Vice-Président	31/10/17
BERTHELOT PIC BLOT FARGUES	Florence Jean-Christophe Claude Yves	Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)	Déléguée générale Président Vice-président Président	31/10/17
BONNET BRENDER	Xavier Pierre	Commissariat général au développement durable (CGDD)	Chef du service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable Chef du bureau de l'économie des transports et de la ville	02/11/17
SEYT MARESCHAL	Michel Ingrid	Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV)	Président Déléguée générale	02/11/17
MARTEL	Hervé	Union des ports français (UPF)	Président, directeur du port du Havre	02/11/17
CHOUMERT ROSE	Denis Christian	Association des utilisateurs du transport de fret (AUTF)	Président Délégué général	02/11/17
MICHEL	Laurent	Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)	Directeur général	07/11/17
BERNARD GAIGNARD VIE	Roman Marine Jean-Marc	Autorité de régulation des activités routières et ferroviaires (ARAFER)	Président Directrice de cabinet Secrétaire général	07/11/17
ALBERTINI LARMAGNAC LEMOZIT KAMIL	Jean-Benoît Caroline Benoît Isabelle	Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)	Commissaire général Directrice de cabinet Pôle de l'égalité d'accès aux services publics et aux publics Adjointe à la sous-directrice du renouvellement urbain, du développement économique et de l'emploi	07/11/17
PULVAR CHERON	Audrey Marie	Fondation pour la nature et l'homme	Présidente Chargée de projet mobilité	14/11/17
IBANEZ	Daniel	Amis de la terre	Référent transport	14/11/17
MARMIER BAUD	Dominique Baptiste	Familles rurales	Président	14/11/17
LIMOUSIN	Lorelei	Réseau action climat	Chargée des politiques de transport	14/11/17
LEPINAY ROUMOUE GUILBAUD	Agnès François Michel	Mouvement des entreprises de France (MEDEF)	Directrice économie-financement Directeur adjoint économie-finance Directeur général	16/11/17
PEPY IZARD	Guillaume Pierre	SNCF Mobilités	Président-directeur général Directeur général délégué « système et technologies ferroviaires »	21/11/17

<i>NOM</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
QUYOLLET	Matthieu		Directeur de cabinet	
MALLET	Thierry	TRANSDEV	Président directeur général	21/11/17
LECHEVIN BOISSIER	Bruno Fabrice	ADEME	Président Directeur général délégué	21/11/17
FAUCHER	Claude	Union des travaux publics (UTP)	Directeur général	21/11/17
AUDOUX ALIADIÈRE	Jean-Pierre Luc	Fédération des entreprises ferroviaires (FIF)	Délégué général Chargé des questions européennes	21/11/17
FAYOLLE DESROUSEAUX	Ambroise Tanguy	Banque européenne d'investissement (BEI)	Vice-président Chef de division	23/11/17
MOUGARD	Sophie	Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)	Directrice	23/11/17
GILBERT BOYADJIAN	Florence Jules	Wimoov Groupe SOS	Directrice générale Conseiller du Président	23/11/17
GAUTHEY AUBOUIN	Gabrielle Pierre	Caisse des dépôts et consignations (CDC)	Directrice des investissements et du développement local Directeur du département infrastructures et transport	28/11/17
HARY BOUTIN RAPIOR BAILLEMONT	Arnaud Christophe Blaise Ghislaine	Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)	Président, Directeur du développement des concessions de SANEF Délégué général Directeur du contrat de concession Escota Directrice de l'innovation, de la construction et du développement d'APPR	30/11/17
SAMSON DIZIAIN RAPIOR BAILLEMONT	Claude Diana Blaise Ghislaine	AFILOG	Président Directrice déléguée générale Directeur de la gestion du contrat de concession Escota Directrice de l'innovation, de la construction et du développement d'APPR	30/11/17
DE PREMARE CALVIN	Jean-Baptiste Pierre	Union des syndicats de l'industrie routière française (USIRF)	Délégué général Président	30/11/17
LAUNAY COMBROUZE SILENE	Dominique. François Gaëtan	Confédération générale des travailleurs (CGT)	Union interfédérale des transports-UIT -CGT FNEE-CGT FNEE-CGT	05/12/17
SMETS BOUISSOU- THOMAS CAROLY PERROCHON	Magali Marion Céline Pascal	Union des industries de a chimie (UIC)	Directrice générale Directrice des affaires publiques Responsable environnement et transports Responsable des affaires internationales, transports et logistique	05/12/17
JACHET BERTEL ZIMMERMANN	Nicolas Denis Anne	Syntec-ingénierie	Président, PDG Egis Directeur Général Artelia Ville et Transport Déléguée Construction	05/12/17
REMUND	Anna-Barbara	Office Fédéral des Transports	Division Infrastructure Sous-directrice	05/12/17
DE TANGUY BENETON	Christian Nils	Union nationale des industries de la manutention dans les ports	Président Vice-président	05/12/17

<i>NOM</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date</i>
COURCOUX SEVELLE	Stéphane Ronan	français (UNIM)	Vice-président Délégué général adjoint	
FABRE GUELMAN BONNARD	Christopher Pierre Jean- Christophe	ENEDIS	Directeur affaires publiques Directeur des activités nouvelles	05/12/17

Entretiens conduits par le Président

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
SAMUEL	Jean-Marc	Fédération Agir pour le Fluvial	Président	30/10/2017
STEINMETZ	Claude	Association française du rail (AFRA)	Président	08/11/2017
LEPAGE	Corinne	Cabinet d'avocat HUGLO LEPAGE	Avocate	08/11/2017
IMBERTON	Emmanuel	Collectif A45		13/11/2017
DE KERSAUSON	Michelle	Cour des comptes	Présidente de la 7 ^{ème} chambre	13/11/2017
MARTIN	Philippe	Conseil d'Etat	Président de la section des Travaux Public	13/11/2017
BROTO	André	Vinci Autoroute	Directeur de la stratégie et de la prospective	14/11/2017
BOUYER	Laurent	Bombardier Transport	Président	17/11/2017
NAVARRE	Marie-José	LOHR	Directrice Générale Adjointe	17/11/2017
DU MESNIL	Hubert	Tunnel Euralpin Lyon Turin	Président	22/11/2017
PETIT	Eric	Ecologie Logistique		27/11/2017
PELISSE DU RAUSAS	Christophe	AGIFI	Président	27/11/2017
BAUDOUIIN	Jean-Christophe	CGET	Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône	29/11/2017
FONTAINE	Nicolas	Bordeaux Métropole	Directeur général en charge des mobilités	29/11/2017
DESCOUT	Serge	Conseil départemental de l'Indre	Président	29/11/2017
Délégation de parlementaires normands				29/11/2017
SERNE	Pierre	Club des villes et territoires cyclables	Président	04/12/2017
EYMEOD	Jean-Baptiste	ALSTOM	Président	04/12/2017
MANGEART	Philippe	TK BLUE	Président	06/12/2017
GOUNON	Jacques	Comité pour la Transalpine	Président	06/12/2017
DEULOFEU	Luis	SANEF	Directeur Général	06/12/2017
MASSY	Pierre	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Limoges et Haute Vienne	Président	06/12/2017
JUPPE	Alain	Bordeaux-métropole	Président	07/12/2017

**Ministère de la Transition
écologique et solidaire**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
92055 La Défense cedex
Tél. 01 40 81 21 22



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS