

EXTRAITS pour DECIDEURS

Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition

Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042
et propositions de programmation

Rapport établi par les membres du Conseil d'orientation des infrastructures :

David Valence (président), Bruno Cavagné (vice-président), Pierre-Alain Roche (rapporteur général),
Lisa Belluco, Corinne Blanquart, Michel Dagbert, François Durovray, Sandrine Godfroid,
Christine Herzog, Geneviève Laferrère, Louis Nègre, Michel Neugnot, Anne Paugam,
Philippe Tabarot et Jean-Marc Zulesi

Avec la participation des invités permanents :

Karima Delli, Fabienne Keller et François Philizot

Et l'appui des co-rapporteurs :

Olivier Milan et Pierre-Adrien Collet

Décembre 2022

EXTRAITS pour DECIDEURS

Avant-propos

Toute planification écologique exigera un investissement accru et revu dans nos infrastructures.



Ce rapport est déjà le troisième que livre le nouveau Conseil d'orientation des infrastructures. Après le développement du fret ferroviaire et un bilan du quinquennat précédent (2017-2022) ouvrant la fenêtre sur les attentes des territoires en matière d'infrastructures, nous avons reçu commande de travailler à une programmation à l'échelle décennale (2022-2032), en privilégiant des hypothèses budgétaires issues de la Loi d'orientation des mobilités.

L'exercice rappelait celui auquel s'était livré le précédent Conseil d'orientation des infrastructures en 2018, sous la présidence de mon prédécesseur Philippe Duron. Quatre ans plus tard, l'enjeu en différait pourtant : la crédibilisation des trajectoires d'investissement gardait valeur d'impératif, mais au service d'une vision claire des enjeux de politique publique : la transition écologique au cœur.

C'est donc dans le cadre d'une lettre de mission qui identifiait très nettement les priorités que nous avons commencé à travailler, le 7 octobre dernier. 11 réunions de travail se sont tenues, qui ont permis de dégager trois scénarii d'investissement dans nos infrastructures. Nous nous sommes d'ailleurs autorisés un double affranchissement vis-à-vis de notre lettre de mission : en construisant un scénario supplémentaire, mais surtout en réfléchissant à l'aune de 4 quinquennats et non de deux. Je tiens à saluer tout particulièrement l'énorme travail d'analyse, d'expertise et de rédaction fourni par notre rapporteur général Pierre-Alain Roche et ses deux adjoints Olivier Milan et Pierre-Adrien Collet.

Le scénario dit de planification écologique doit être considéré comme l'hypothèse centrale vers laquelle le Conseil recommande aux choix publics de s'orienter. Cette planification écologique marque des choix très forts : pour la régénération et la modernisation du fer, pour l'accélération des projets de systèmes métropolitains régionaux, pour l'adaptation et la transition des routes existantes, pour le maintien d'une trajectoire ambitieuse d'investissement du côté de la voie d'eau. L'effort collectif de l'ensemble des partenaires devrait ainsi être porté à 175 milliards d'euros à l'échelle des deux quinquennats prochains, et il mobiliserait notamment plus de 55 milliards d'euros d'engagements de crédit de l'AFIT France dans ces dix années. C'est un scénario de transition des infrastructures tout autant que de transition écologique.

Une partie des membres du COI considère que ce scénario central doit être enrichi par une accélération de certains grands projets territoriaux.

Mais quelles que soient les sensibilités, le Conseil s'accorde sur l'impérieuse nécessité de ne plus sacrifier les programmes aux projets, la modernisation de l'existant à l'engagement d'infrastructures nouvelles. Cette œuvre d'orientation ne prétend pas se substituer à la décision politique : nous faisons toutefois le vœu qu'elle viendra la nourrir et la fonder.

David Valence

Président du Conseil d'orientation des infrastructures

EXTRAITS pour DECIDEURS

Messages-clés

Avertissement : Le COI a pour mission de proposer des programmations des investissements. Même s'il a fait pour cela une indispensable revue des projets, il ne porte pas de jugement d'opportunité sur ceux-ci individuellement et ne se substitue pas aux procédures existantes qui ont pour objet d'organiser le débat public, de sérier l'utilité publique et de veiller au respect de l'environnement et de la santé. Il s'appuie sur les documents disponibles et les expertises produites par diverses instances. Il s'assure de la construction de scénarios cohérents avec des objectifs stratégiques explicites en priorisant ces démarches et en s'assurant de la faisabilité technique des calendriers envisagés selon la maturité des projets.

La programmation des investissements dans les infrastructures de transports doit s'intégrer résolument dans les objectifs de la planification écologique (décarbonation, zéro artificialisation nette, etc.) en cohérence avec les stratégies européennes :

- Les transports doivent faire l'objet en France d'une loi de programmation, donnant une visibilité précise au minimum pour dix ans et éclairant les stratégies poursuivies sur vingt ans ;
- Une priorité doit être donnée aux services qui répondent aux besoins de la population et à l'usage collectif et partagé, plus sobre, et notamment pour les publics n'accédant pas aujourd'hui aux transports collectifs ou ne les utilisant pas ;
- Des infrastructures modernes et en bon état sont indispensables pour répondre à ces besoins ;
- La conversion des motorisations est essentielle ;
- Pour être efficace, une politique d'infrastructure de transports doit être associée à la maîtrise de l'urbanisation ;
- Il est plus que temps de se préoccuper d'améliorer la résilience aux risques naturels dans un contexte de changement climatique.

De fortes évolutions des priorités sectorielles sont indispensables avec un soutien prioritaire aux infrastructures existantes :

- Ferroviaire : un effort sans précédent est impératif, y compris pour les gares. Il est d'autant plus urgent que les retards accumulés ne peuvent pas être techniquement résorbés très vite ;
- Mobilités actives et transports collectifs constituent les modes à privilégier, y compris par un développement structurant des services express régionaux métropolitains inscrit dans des projets territoriaux d'ensemble ;
- Route : il ne s'agit pas seulement de la moderniser, mais de la transformer pour permettre le développement des services et augmenter le nombre moyen de personnes par véhicule ;
- Logistique : il s'agit de conforter et renforcer le rebond des modes massifiés (fluvial, ferroviaire et ports, plateformes et pôles multimodaux), d'optimiser la logistique urbaine, d'investir de façon ciblée pour réduire les trajets terrestres des marchandises et d'accompagner le verdissement des flottes ;
- Outre-Mer : répondre à des besoins spécifiques à chaque territoire suppose des efforts particuliers ;
- Aérien : peu abordé dans le présent rapport, il doit être intégré dans une vision de planification écologique des besoins de déplacements.

La programmation pour que les infrastructures répondent aux besoins doit être très volontariste :

- Une programmation respectant le cadrage budgétaire indiqué au COI ne permet pas de répondre aux objectifs affichés dans la lettre qui lui a été adressée ;
- Un scénario de planification écologique décline les objectifs affichés par le gouvernement dans sa commande. Il nécessite de poursuivre résolument la montée en puissance des dépenses de l'AFIT France : augmentation de moitié durant la période 2023-2027 en moyenne et doublement sur les

EXTRAITS pour DECIDEURS

périodes suivantes. Ce scénario réunit les actions qui ont fait consensus au sein du COI et peut être considéré comme un socle indispensable.

- Un scénario de priorité aux infrastructures est soutenu par une partie du COI. Il va au-delà pour accélérer les projets de lignes à grandes vitesses ferroviaires et répondre plus complètement aux attentes locales sur l'ensemble des modes recensés par le COI. Il est essentiellement contraint par la faisabilité technique des calendriers et la maturité des projets. Une partie du COI considère qu'il ne va pas dans le sens d'objectifs environnementaux plus ambitieux (émissions de CO₂, artificialisation des sols, etc.).

De nombreuses pistes de travail doivent être poursuivies pour améliorer la soutenabilité de cette stratégie et obtenir les bénéfices attendus : elles constituent des conditions de réussite de la programmation qui sera retenue :

- Sécuriser le modèle économique du secteur non seulement pour le financement des investissements mais aussi pour les phases d'exploitation, pour les transports collectifs et le financement des gestionnaires d'infrastructures et préparer la fin des concessions autoroutières actuelles et l'attrition progressive de la TICPE ;
- Au-delà de l'impératif et urgent financement public, mobiliser progressivement les gains de productivité et les économies d'entretien du réseau ferré générés par sa modernisation dans le cadre des revoyures des contrats de performances de SNCF Réseau pour contribuer à réduire le retard pris. En faire un projet, doté d'une gouvernance et d'un pilotage approprié, donner de la visibilité pour les entreprises et organiser la montée en puissance des compétences nécessaires ;
- Maîtriser les coûts et les délais, le partage de responsabilités entre acteurs, et les risques notamment financiers et techniques. Réaliser en amont des études approfondies et des concertations continues.
- Décliner les orientations retenues dans les prochaines contractualisations et mieux articuler les divers outils de contractualisation, encourager les contrats de mobilités prévus par la LOM ;
- Améliorer, notamment en utilisant plus activement les outils prévus par la LOM, la gouvernance entre les collectivités aux différentes échelles de territoire et mieux arbitrer les conflits d'usage du réseau ferroviaire en donnant plus de poids aux plateformes de concertation services et infrastructures et en veillant à préserver les usages de longue distance notamment de fret ;
- S'appuyer davantage sur les outils d'évaluation afin d'éclairer les choix de priorisation et les conditions de succès et améliorer les connaissances des besoins qui sont en forte évolution et organiser la programmation sous forme de pipeline de projets avec une réévaluation périodique des projets.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Chiffres-clés

Le COI dans son rapport « bilan et perspectives » avait fait un recensement de 220 Md€₂₀₂₁ environ (il avait arrondi en indiquant : plus de 200 Md€) en 10 ans d'investissements attendus, sans tri ni hiérarchisation, en y intégrant des financements de diverses natures qui ne relèvent pas des financements de l'AFIT France. Il avait inclus dans le périmètre des dépenses qui ne sont pas cofinancées par l'AFIT-France. Sur le même périmètre de dépenses la comparaison est résumée par le tableau 1. Ces 220 Md€ se comparent donc pour l'ensemble des financeurs à 120 Md€₂₀₂₁ pour le scénario de cadrage budgétaire, 175 Md€₂₀₂₁ pour le scénario de planification écologique et 195 Md€₂₀₂₁ pour le scénario de priorité aux investissements. L'écart de près de 30 Md€₂₀₂₁ entre le recensement initial et le scénario « priorité aux infrastructures » s'explique essentiellement par la maturité insuffisante de nombreux dossiers examinés, qui doivent faire l'objet d'études et de procédures incontournables, mais aussi par la nécessaire progressivité de la montée en puissance des investissements de modernisation de l'exploitation ferroviaire.

Tableau 1: Comparaison des scénarios étudiés avec le recensement initial de mars 2022.

	2018-2022	2023 - 2027				2028 - 2032			
Autorisations d'engagement en Md€ 2021 (sauf référence et SNCF R)	Référence (€courants)	Attentes exprimées mars 2022	Scénario Cadrage budgétaire	Scénario Planification écologique	Scénario Priorité aux infrastructures	Attentes exprimées mars 2022	Scénario Cadrage budgétaire	Scénario Planification écologique	Scénario Priorité aux infrastructures
État AFIT France	17,2	31,0	8,6	23,7	28,9	37,1	17,4	31,7	35,6
Cofinanceurs sur AFIT France (collectivités, UE, MOA...)	25,3	42,7	10,3	24,0	32,4	41,2	19,7	29,7	31,6
État P203 (partiel, périmètre COI)	4,4	4,2	4,4	5,2	5,2	4,2	4,9	5,4	5,4
SNCF R	13,7	16,5	14,3	14,3	14,3	19,0	14,2	14,2	14,2
SGP	15,8	17,2	17,2	17,2	17,2	9,6	9,6	9,6	9,6
Total	76,3	111,6	54,8	84,3	98,0	111,0	65,8	90,4	96,2

Selon les scénarios, les investissements totaux auxquels il est proposé que l'AFIT France contribue, s'échelonnent de moins de 60 Md€₂₀₂₁ à près de 130 Md€₂₀₂₁, le scénario de planification écologique ressortant à près de **110 Md€₂₀₂₂**.

L'analyse de la décennie 2033-2042 montre d'ores et déjà que dans les deux scénarios les plus ambitieux, les besoins sont encore sensiblement plus élevés pour mener à bien les programmes et projets, et qu'une trajectoire extrapolant le cadrage budgétaire conduit à y renoncer.

La trajectoire budgétaire de l'AFIT France proposée est la suivante (la trajectoire de la LOM, à laquelle a été ajouté le solde du plan de relance, est exprimée en euros courants, elle a donc été ramenée en €₂₀₂₁ pour être comparable) (Tableau 2).

Tableau 2 : trajectoire budgétaire de l'AFIT France.

Autorisations d'engagement AFIT France (Md€ ₂₀₂₁)	2023-2027	2028-2032	2033-2037	2038-2042
Sous-jacent LOM (avec relance)	11,3	12,6	9,7	
Scénario de cadrage budgétaire	8,6	17,4	18,1	17,5
Scénario Planification écologique	23,7	31,7	32,5	32,0
Scénario Priorité aux infrastructures	28,9	35,6	34,7	41,1

EXTRAITS pour DECIDEURS

Crédits de paiement AFIT France (Md€ ₂₀₂₁)	2023-2027	2028-2032	20233-2037	2038-2042
Sous-jacent LOM (avec relance)	14,8	12,3	11,2	
Scénario de cadrage budgétaire	16,9 ¹	17,1	18,0	17,4
Scénario Planification écologique	25,8	29,4	31,7	33,3
Scénario Priorité aux infrastructures	27,4	33,5	37,6	38,2

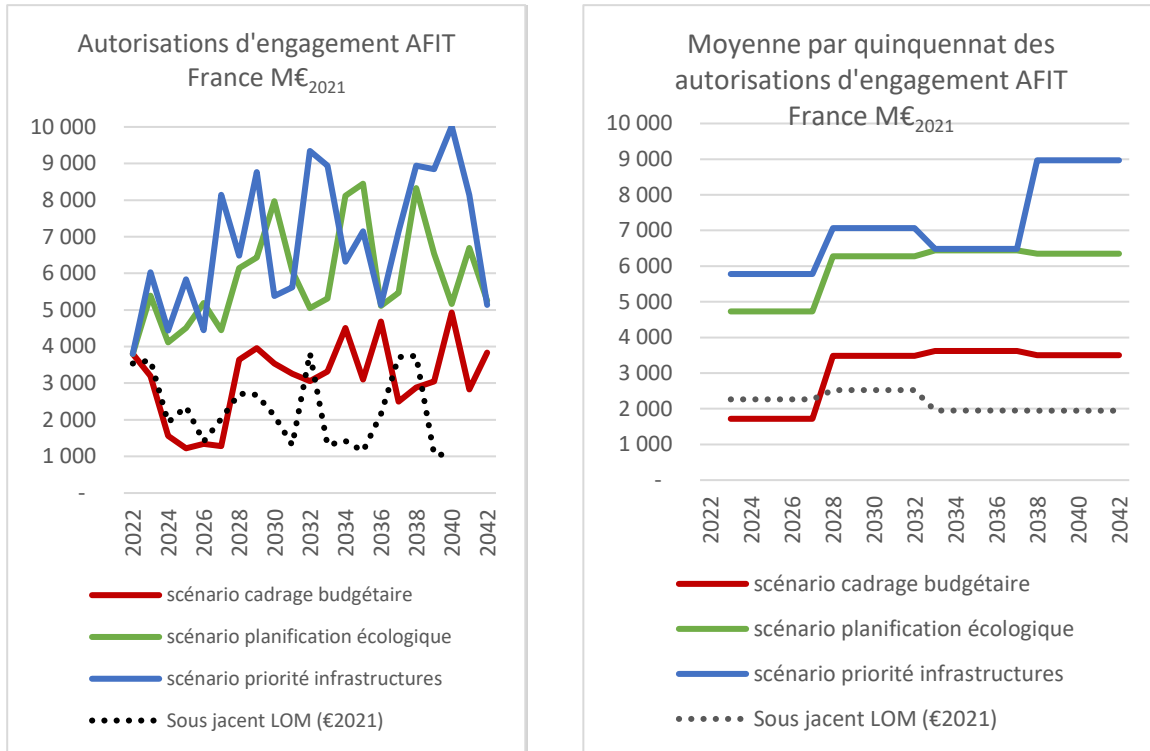


Figure 1 : Chroniques d'autorisation de programme de l'AFIT France

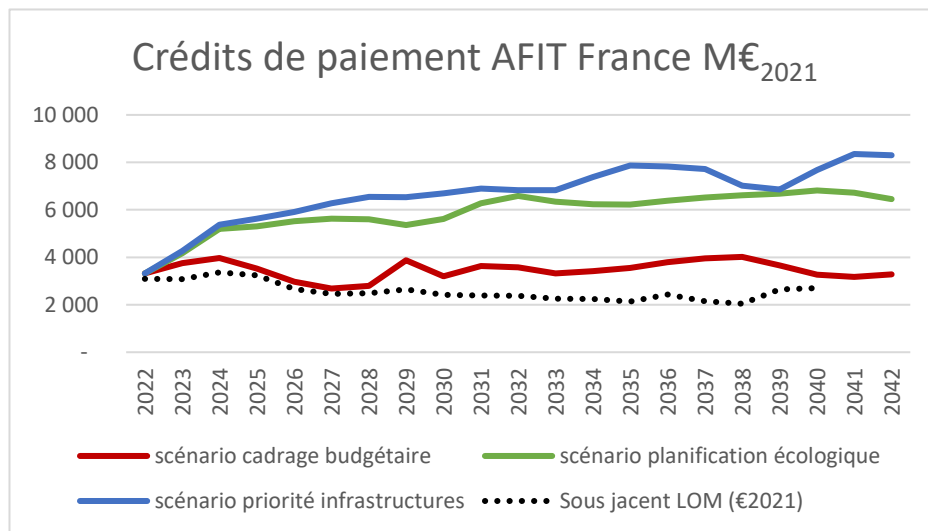


Figure 2: Chroniques de crédits de paiement de l'AFIT France

¹ Les restes à payer sur engagements antérieurs ne sont que partiellement des dépenses qui suivent l'inflation. Ce montant de crédits de paiement en euros 2021 n'est de ce fait que légèrement supérieur aux 17,5 M€ courants de la lettre de mandat au COI.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Synthèse

Le secteur des transports et des mobilités, comme celui de l'énergie, demande une planification et une programmation ancrées dans la durée : le COI examine les stratégies d'investissement sur une durée de vingt ans au moins. Pour assurer une visibilité suffisante de la programmation que le gouvernement retiendra il recommande que celle-ci trouve sa traduction par une loi de programmation, au minimum sur deux quinquennats, et si possible au-delà, dans l'esprit initié par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Cela supposera de compléter les évaluations de la programmation retenue, travail que le COI ne pouvait conduire dans les délais de quelques semaines qui lui ont été donnés pour ses travaux collectifs et avec les informations disponibles.

Les objectifs stratégiques fixés par les textes européens et les lois françaises, ainsi que l'attention aux enjeux de cohésion et d'équité sociales et territoriales constituent des cadres et des déterminants puissants de la démarche de priorisation conduite par le COI.

Les mutations dominantes pour répondre aux enjeux de la décarbonation sont celles des motorisations et des usages, pour des mobilités plus sobres, plus collectives, plus économes en énergie et en ressources minérales rares et moins émissives dans l'ensemble de leur cycle de vie. L'aménagement urbain doit être davantage structuré autour des infrastructures de transports et des services de mobilités qu'elles permettent. Il faut en effet, au rebours des tendances des dernières décennies réduire les distances parcourues, tant pour le bien-être de la vie quotidienne (en permettant plus de mobilités actives, moins de temps de déplacement contraint, moins de pollution émise) que pour réduire les effets sur la biodiversité, les ressources naturelles et atteindre les objectifs de zéro artificialisation nette et de décarbonation. L'offre ferroviaire de mobilité et de transports de marchandises massifiés est aujourd'hui bridée dans certains nœuds ferroviaires par la qualité des infrastructures disponibles et par une capacité localement insuffisante.

Ces mutations d'usage ne peuvent pas se faire sans répondre à la grande variété des besoins de mobilités et notamment à ceux qui sont aujourd'hui sans réponse ou sans alternative. L'offre de mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture dans la périphérie des métropoles d'une part et dans les zones peu denses d'autre part sont des priorités. L'expérience a montré que, des postures théoriques aux démarches de progrès pragmatiques que le COI souhaite conseiller au gouvernement, la faisabilité technique d'une part et l'acceptabilité sociale d'autre part pèsent significativement.

Le COI a produit des scénarios de programmation très contrastés. Il propose clairement d'écarter un premier scénario dit de cadrage budgétaire et s'est mis d'accord sur la nécessité de réaliser au minimum un scénario qu'il a qualifié de « planification écologique ». Une partie des membres du COI a souhaité également que soit proposé un scénario dit de « priorité aux infrastructures » incluant une accélération de grands projets ferroviaires qui était écartée dans la demande du gouvernement et davantage de projets routiers afin de répondre à la demande des collectivités.

Le COI montre notamment que ces mutations ne peuvent se faire sans investissements dans les infrastructures :

- La route doit être transformée et adaptée aux nouveaux usages ;
- Les modes actifs et les transports en commun doivent être privilégiés ;
- Le réseau ferroviaire, les gares et le réseau fluvial doivent être remis à niveau et modernisés ;
- Les outils de la logistique doivent être confortés.

Certains réseaux sont vieillissants, peu performants, fragiles et parfois trop vulnérables aux risques naturels et à leurs évolutions dues au changement climatique. Comme l'a souligné le rapport « bilans et perspectives » du COI, de premiers efforts pour redresser cette situation ont été engagés depuis la LOM et le plan de relance : ils

EXTRAITS pour DECIDEURS

restent insuffisants et doivent être poursuivis et même significativement amplifiés. Les conséquences de l'inaction ou d'une action insuffisante dans ce domaine ne sont certes pas perceptibles immédiatement, mais la responsabilité première des pouvoirs publics est de s'assurer que les réseaux utiles seront toujours en état de rendre les services attendus dans les prochaines décennies. Le coût de l'inaction, économique, mais aussi environnementale, est difficile à chiffrer car les conséquences de la défaillance des réseaux sont complexes, mais très vraisemblablement sans commune mesure avec celui des dépenses nécessaires pour mettre à niveau ces infrastructures essentielles et assurer leur maillage et leur résilience.

L'urgence soulignée par le titre du rapport du COI 2018 : « mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir » est toujours présente. Les attentes recensées par le COI en mars 2022 après avoir rencontré les acteurs des territoires laissent pressentir un mur d'investissements, mais aussi d'inquiétants déséquilibres économiques structurels du fonctionnement des services. Ces constats ne doivent pas faire reculer les pouvoirs publics, même dans la situation de crise que connaît le pays, mais des priorités claires sont indispensables.

Scénario calibré selon le cadrage budgétaire indiqué dans la demande du gouvernement

Conformément à la demande, le COI a explicité un scénario correspondant au cadrage qui lui a été donné de dépenses pour le premier quinquennat 2023-2027. Ce scénario contraindrait de reporter d'un quinquennat les ambitions exprimées dans la commande et poserait des difficultés au regard des négociations à venir des CPER. L'extrapolation de ce cadrage sur les quinquennats suivants serait alors totalement hors des objectifs. C'est pourquoi, sans sous-estimer les difficultés économiques de la période actuelle, le COI propose de ne pas le retenir.

Scénario de planification écologique

Dans une logique nouvelle de planification écologique, le COI a construit une proposition de programmation, répondant aux ambitions et priorités exprimées par la lettre que lui a adressée le ministre des transports. Ce scénario « **planification écologique** », revient pour certains aspects à l'esprit de la LOM, mais comporte cependant des inflexions significatives. Il conduit à :

- Privilégier plus fortement les programmes de travaux de régénération et de modernisation du réseau existant, en particulier pour le réseau ferroviaire ;
- Dénouer, quand ils sont bloquants, les nœuds de saturation du réseau ferroviaire pour permettre le développement des services express métropolitains, en privilégiant d'abord la modernisation de l'exploitation, et sans oublier les gares ;
- Développer des solutions de mobilités pour les périphéries des métropoles et les zones moins denses et prioriser les opérations de modernisation du réseau routier national pour permettre le basculement des mobilités partagées et collectives, plutôt que les projets de nouvelles infrastructures capacitaires ;
- Privilégier les mobilités actives ;
- Dans le même esprit que la LOM, en application de la lettre qui lui a été adressée, mais en écart avec les décisions de la fin du quinquennat précédent : ne pas accélérer par rapport à la LOM les projets de lignes à grande vitesse ferroviaire, hormis les sections des projets répondant aux urgences des mobilités du quotidien ;
- Veiller plus scrupuleusement à ce que les travaux envisagés ne soient pas incitatifs à un accroissement de la mobilité, des développements urbains et de l'autosolisme mal maîtrisés. De ce point de vue, un certain nombre des projets routiers examinés, conçus il y a parfois plusieurs décennies dans un contexte très différent, méritent vraisemblablement d'être revisités. Les alternatives possibles devraient être davantage exploitées, et les usages collectifs fortement favorisés sur ces routes et autoroutes si elles sont réalisées.

Ce scénario privilégie donc des programmes généraux de remise à niveau et de modernisation, pour mieux tirer parti des réseaux existants. Il apporte certainement la meilleure réponse aux objectifs poursuivis par le gouvernement. Il n'est en revanche pas du tout compatible avec le cadrage budgétaire indiqué au COI pour le prochain quinquennat, car il serait dommageable d'attendre cinq ans de plus pour lancer ces dynamiques de long terme.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Il se situe en crédits de paiement environ 50% au-dessus de ce cadrage pour ce quinquennat, et augmente encore significativement au-delà. Cette montée en puissance est celle que semblent permettre les contraintes techniques : il faut concilier les travaux avec les services rendus au quotidien par les réseaux existants et minimiser les perturbations, et ces efforts sont à préparer par des études techniques et d'optimisation socio-économiques approfondies. Un regard particulier a été porté sur les projets situés outremer. Au final, les crédits mobilisés par l'AFIT France se situe à environ 110 Md€₂₀₂₁ engagés dans les dix prochaines années.

Même en l'absence de résultats d'évaluation permettant de quantifier globalement les effets de cette programmation au moment des travaux du COI, celui-ci considère que ce scénario d'inflexion audacieuse, dont le COI ne masque pas la difficulté, trace un chemin acceptable par tous vers une facture carbone complète et une consommation énergétique maîtrisées : certainement le plus réaliste et de fait le plus performant pour contribuer concrètement aux objectifs qui seront fixés par la nouvelle PPE et la SNBC3 en cours d'élaboration. Cette programmation permettra également d'accompagner et de faciliter la mise en œuvre des politiques territoriales de maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements, permettant de s'assurer d'obtenir les bénéfices escomptés pour l'atteinte de l'ensemble des objectifs environnementaux. Ce scénario laisse la place aux discussions régionales en vue de la conclusion des prochains CPER. Il suppose, pour être opérant, que ces discussions soient poursuivies dans l'esprit proposé par le COI et que les attentes de l'Etat soient bien précisées dans les mandats des préfets de région.

Les membres du COI ont construit ce scénario comme un socle commun de compromis des programmes et projets lors de leurs débats.

Scénario de priorité aux infrastructures

Le scénario de planification écologique proposé en cohérence avec les orientations gouvernementales privilégie les programmes par rapport aux grands projets de développement. Cette réorientation par rapport aux choix faits à la fin du précédent quinquennat et ce mouvement *de stop and go* très rapide est déstabilisant pour des parties prenantes qui espèrent au contraire de la continuité.

Concrètement le scénario planification écologique conduit à ne pas réaliser rapidement des projets structurants très attendus par certains, qu'il s'agisse de de projets routiers ou autoroutiers. L'absence d'accélération par rapport à la LOM de sections de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse que les décisions de la fin du précédent quinquennat avaient relancées peut apparaître comme un processus insuffisamment continu. Par ailleurs des ressources fiscales ont été dégagées pour que les collectivités accélèrent leur financement : l'écart avec le rythme de l'Etat est une question qu'il faut dès lors régler. Pour les accès au Lyon-Turin, il se concentre sur la première phase des travaux indispensable pour acheminer le fret à l'ouverture du tunnel mais n'engage pas résolument les tunnels et voies nouvelles.

Le COI a donc produit un scénario moins discriminant entre programmes et projets qu'il a dénommé « **priorité aux infrastructures de transport** ». Ce scénario n'est pas plus ambitieux que le scénario de planification écologique sur les sujets consensuels. Dans tous les cas, l'objectif d'économiser les crédits publics au regard des objectifs poursuivis a été très présent. Ce scénario n'est pas une liste qui collecterait les souhaits recueillis comme l'avait fait le rapport bilans et perspectives. Notamment de nombreuses attentes exprimées sous-estiment les délais nécessaires à la maturation des projets. A périmètre équivalent, il se situe environ 30Md€ d'investissements en-dessous du recensement précédent.

Il mobilise plus de crédits pour le volet routier des CPER et permet d'accompagner des volontés fortement exprimées et des besoins importants, sans renoncer pour autant aux programmes qui lui semblent en tout état de cause prioritaires.

Même si le COI n'a pas disposé de tous éléments de quantification nécessaires pour le mesurer, les impacts sur la biodiversité, l'artificialisation des sols et la facture carbone de ce scénario sont à l'évidence plus élevés, ainsi, *a fortiori*, que sa facture énergétique. S'agissant des lignes ferroviaires à grande vitesse, leur bilan à long terme pour les émissions et l'énergie peut être favorable et dépend fortement de l'ampleur du report modal de la route et de l'aérien. Ce scénario suppose dès à présent un effort financier supérieur : de l'ordre d'un doublement par rapport au cadrage du premier quinquennat. Il ne fait pas l'unanimité du COI mais est porté avec conviction par une partie de ses membres. A la différence du scénario de planification écologique, il n'est pas monolithique mais doit être compris comme une panoplie d'options possibles de projets qui peuvent être ajoutés ou accélérés par rapport au scénario de planification écologique pour tenir compte de besoins spécifiques, à objectiver dans le cadre d'une analyse fine et territorialisée de la demande.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Le présent rapport de synthèse est complété par un rapport détaillé publié séparément qui présente la revue des programmes et projets examinés par le COI. Cette revue s'est appuyée sur une analyse multicritère aussi scrupuleuse que possible de la part du COI à partir des informations dont celui-ci disposait, fournies par les maîtres d'ouvrages, porteurs de projets, des expertises produites par les instances qui ont à en connaître (autorité environnementale, SGPI), des rapports des garants des débats publics ou des commissaires enquêteurs des enquêtes publiques quand il y en a eu. En aucun cas elle ne s'appuie sur une expertise ni une contre-expertise *ad hoc* spécifique pour le COI mais ces présentations ont été préparées par les rapporteurs à partir d'un travail préparatoire réalisé avec l'aide d'une équipe de membres de l'IGEDD. Elle ne constitue une appréciation ni *a fortiori* un jugement d'opportunité spécifique pour chaque projet. La publication de cette revue a pour but de documenter et si possible d'objectiver et rendre transparents les éléments qui ont conduit le COI à proposer des priorités.

Réussir la programmation suppose de traiter de nombreuses questions et de réunir plusieurs conditions de succès

La réussite de la programmation peut être définie par l'atteinte de ses objectifs. Cette programmation, qui aura été retenue après l'avoir, comme le propose le COI, inscrite dans une loi de programmation, suppose d'approfondir de nombreux sujets et de réunir des conditions de succès qui demandent des évolutions fortes. Il s'agit tout à la fois :

- Du modèle économique du secteur ;
- De la préparation, de la gestion et de la gouvernance des projets ;
- De l'implication des industriels français et européens et de la formation pour répondre à des besoins nouveaux et grandissants ;
- De la coordination des acteurs à diverses échelles de territoire et de l'articulation entre mobilités, logistique, urbanisme et aménagement ;
- D'engager résolument une politique d'amélioration de la robustesse et de la résilience des systèmes de transport ;
- D'améliorer les données disponibles et l'observation des nombreuses mutations en cours, les indicateurs de résultat et les évaluations amont et aval des projets ;
- De mieux préparer les exercices de programmation et de mieux organiser les mécanismes de révision de celle-ci.

Conforter le modèle économique du secteur

Au-delà d'un diagnostic partagé de la crise du financement des services publics de mobilité, le COI n'a pu dans le court délai imparti que tracer quelques pistes de travail qu'il est prêt à approfondir :

- Anticiper la fin des concessions autoroutières en cours et étudier dès à présent les options possibles ;
- Se préparer à l'attrition des recettes de TICPE ;
- Réexaminer le modèle économique des transports en commun au vu des enseignements des crises successives et des tendances lourde d'évolution des usages ;
- Etudier les possibilités de développer les taxations locales affectées pour contribuer à financer les grands projets, dans la dynamique déjà ouverte par les exemples de la SGP et des sociétés de projet SLNPCA, SGPSO et SLNMP².

²² Ceci pourrait concerner certains autres services express régionaux métropolitains que ceux déjà traités par ces sociétés, mais aussi le financement du tunnel de base du Lyon-Turin, la première phase de ses accès (notamment CFAL Nord dont la question de la maîtrise d'ouvrage peut se poser) et ultérieurement s'il y a lieu les projets de voies et de tunnels d'accès supplémentaires. Il convient cependant d'être conscient que ces dispositifs ne peuvent s'adresser qu'à des territoires dont la puissance économique permet d'apporter des contributions significatives, et approfondir l'analyse de l'impact sur le coût pour les entreprises et les ménages et les surcoûts financiers au regard du coût très faible de l'endettement de l'Etat via les emprunts gérés par le Trésor.

EXTRAITS pour DECIDEURS

- Revoir le modèle de tarification de l'infrastructure ferroviaire et le modèle économique des gares. Il s'agit de trouver un nouveau modèle gagnant-gagnant incitant l'intensification de l'usage, tout en permettant le maintien et la modernisation du réseau.

Ces réflexions à venir seront l'occasion de revenir sur divers sujets délicats mais essentiels :

- Stabilisation d'une trajectoire de financement sur le modèle des mécanismes de programmation suisses ;
- Captation de la création de valeur générée par le développement d'infrastructures de transports et la mise en œuvre de services de transports ;
- Meilleur ciblage à destination du secteur des transports de recettes qu'il génère ;
- Taxes affectées tant à l'AFIT France qu'aux sociétés de projet ;
- Tarification à l'usage sur le modèle de la vignette pour les réseaux routiers.

Réussir le programme de modernisation ferroviaire

- Accompagner les décisions immédiates indispensables pour lancer sans attendre le rattrapage du retard ferroviaire par un travail approfondi de programmation technique et de priorisation des actions. Il convient d'intégrer au fur et à mesure dans les trajectoires financières des contrats de performance et de leurs avenants les gains de productivité et les économies d'entretien et d'exploitation générées³.
- Ces programmes ferroviaires inédits nécessitent le renforcement des capacités de réalisation, des compétences de gestion de projet et des mécanismes dédiés de transparence et de répartition des responsabilités à l'égard des financeurs. Il convient d'en faire de véritables projets industriels collectifs et d'organiser la formation très en amont.

Il n'y a aucune fausse manœuvre à mettre en place dès à présent les premiers renforts de financement proposés. Le COI combat donc vigoureusement l'idée selon laquelle il faudrait attendre que SNCF Réseau ait rétabli ses comptes ou qu'il faille sans cesse de nouvelles études et de nouvelles justifications avant de déclencher le nécessaire rebond pour sortir d'une dégradation et d'un retard technologique n'ont que trop longtemps duré. C'est dès maintenant qu'il faut de façon déterminée réinjecter de l'argent public dans ce système à bout de souffle. S'il est aujourd'hui patent qu'il est trop tard pour que les efforts à venir permettent de satisfaire l'échéance de 2030, s'agissant en particulier d'ERTMS, car ce n'est plus techniquement et opérationnellement atteignable, le COI propose de tenir ce cap pour 2042, échéance techniquement réaliste si elle est décidée rapidement.

Pour cela il convient de lancer un vrai programme industriel mobilisateur pour les entreprises en clarifiant les objectifs visés et les moyens mobilisés et d'organiser des formations dans des domaines où les ressources humaines sont d'ores et déjà insuffisantes.

³ L'estimation du coût global de ce programme majeur ne peut pas être considéré comme stabilisé au niveau actuel des études. La performance du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, tant en ce qui concerne sa masse salariale que ses coûts d'exploitation et d'entretien du patrimoine doivent fortement mais progressivement s'améliorer avec la mise en service de la CCR et de l'ERTMS.

Le COI a considéré ne pas disposer à ce stade d'une visibilité satisfaisante sur ce sujet. Il doit être, très sérieusement et en toute transparence, documenté au plus vite, pour alimenter la revoyure prochaine du contrat de performance de SNCF-Réseau mais aussi pour crédibiliser le plan de déploiement d'ERTMS que les autorités françaises doivent adresser à la commission européenne en 2023.

La cible que le COI propose de viser à échéance de vingt ans méritera d'être revisitée avec une analyse détaillée de la pertinence socio-économique (social, économique, environnemental) des projets, une fois les projets les plus évidents réalisés. La forte montée en puissance des investissements au-delà des cinq premières années devra donc être révisée et trouvera vraisemblablement, mais progressivement, une part de financement liées aux bénéfices engrangés.

Mais si la montée en puissance proposée n'est pas enclenchée et si un système vertueux d'investissement générateurs de productivité n'est pas amorcé, la France ne pourra que constater l'accroissement ultérieur des difficultés et regretter, comme le COI le fait aujourd'hui, que ces efforts n'aient pas été entrepris plus tôt. Il ne fait par ailleurs pas de doute qu'à courte échéance, aucune solution miracle extrabudgétaire ne viendra alléger significativement ces dépenses.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Maîtriser les coûts et les délais

Comme cela lui a été demandé, le COI a fait un important effort pour clarifier les risques financiers de la programmation, au moins à court terme.

La maîtrise des coûts et des délais est un sujet de friction et d'incompréhension entre les financeurs et les maîtres d'ouvrage qui les sollicitent pour contribuer au financement de leurs opérations. Ces tensions sont exacerbées par l'inflation dont les partenaires s'étaient déshabitués durant les dernières années. La dynamique de programmation devrait être tournée vers l'avenir. Elle est aujourd'hui entravée par des opérations décidées et financées qui demandent de nouveaux tours de tables, parfois dans un climat d'improvisation que les circonstances (Covid, crise d'approvisionnement, irruption de l'inflation) ne suffisent pas à expliquer. Des méthodes de conduite de projets complexes, de gestion des risques et contractualisation claire et de gouvernance adaptée existent pourtant : le COI considère que les parties prenantes, prises par l'urgence, n'ont pas encore soldé de façon satisfaisante ces incompréhensions.

Les propositions du COI représentent l'ouverture d'un nouveau champ d'intervention très puissant pour les entreprises, notamment dans des domaines de haute technologie dans lesquels la France est a priori bien placée. Ces programmes sont destinés à monter en puissance : il est important à la fois de donner de la visibilité aux entreprises pour qu'elles investissent fortement et de mobiliser le système de formation pour y répondre.

Mieux intégrer les politiques de mobilité, d'aménagement et d'urbanisme

Le COI note que l'articulation nouvelle entre les mesures de maîtrise de l'urbanisation et les projets qu'il a examinés pour s'assurer d'aller vers la neutralité carbone, la réduction des consommations énergétiques, une meilleure protection de la biodiversité, et notamment les objectifs de zéro artificialisation nette pourrait s'appuyer sur des outils juridiques existants. Il s'agit de mieux les mettre en œuvre.

Mieux évaluer la programmation dans son ensemble

Le délai de saisine du COI et les moyens dont il dispose ne lui permettent pas, malgré tous ses efforts, d'assurer l'évaluation requise de ses propositions ni de bâtir le système d'indicateurs d'impact (environnementaux, sociaux, économiques) permettant de répondre au standard de qualité souhaitable d'une planification écologique. Ces travaux doivent être conduits avant la présentation au Parlement du projet de loi de programmation proposée par le COI. Même ultérieurement perfectible, ce complément aux travaux du COI est indispensable. Le COI est disponible pour conseiller l'administration pour sa réalisation.

Assurer la cohérence de la mise en œuvre de la programmation retenue

L'Etat dispose dans le domaine des transports de plusieurs types d'outils de contractualisation pour mettre en œuvre la programmation en assurant, ce qui est essentiel, la concertation et la coopération avec ses partenaires. La juxtaposition de ces divers outils, chacun ayant un domaine de pertinence privilégié, suppose de la part de l'Etat et de ses partenaires des efforts particuliers pour s'assurer de la cohérence d'ensemble de l'action publique qu'ils mettent en œuvre. Il est notamment souhaitable que les mandats de négociation aux préfets de région pour la préparation des prochains volets mobilités des CPER soient très explicites sur les priorités nationales, tout en permettant la meilleure prise en compte du chef de file exercé dans ces domaines par les régions et des politiques que conduit chaque collectivité dans son champ de compétence.

Les contrats opérationnels conclus entre les autorités organisatrices concernées par un bassin de mobilités, tels que prévus par la LOM avec les régions pour chefs de file sont également indispensables. Le COI propose également qu'une initiative soit lancée par l'Etat pour assurer que la billetterie et les informations délivrés aux personnes qui se déplacent soient moins fragmentées et mieux mises à disposition, du niveau français et européen jusqu'aux niveaux les plus locaux, pour assurer une mobilité plus fluide et plus commode toutes offres confondues.

Organiser un « pipeline » de projets avec une réévaluation périodique

Les projets examinés sont des stades de maturité extrêmement variés. Les programmes prennent une place de plus en plus importante, et ne procèdent pas des mêmes méthodologies d'évaluation et ne sont pas scandés

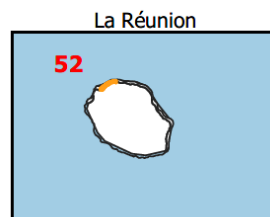
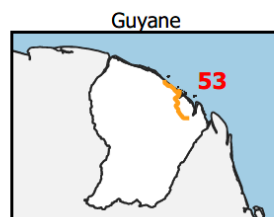
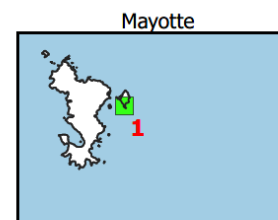
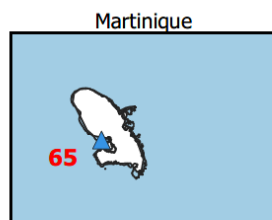
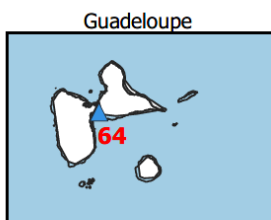
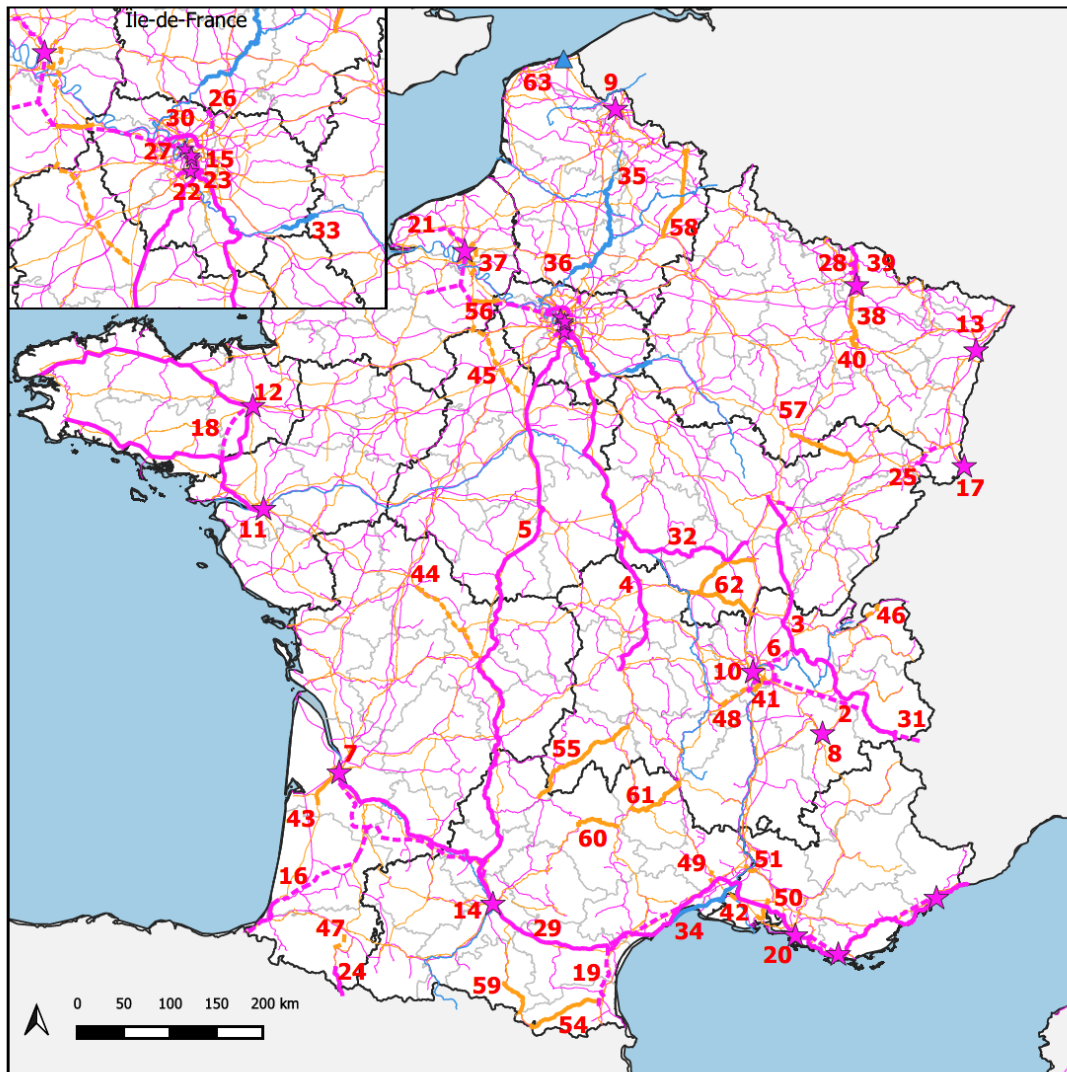
EXTRAITS pour DECIDEURS

par les mêmes procédures. Certains projets ne disposent pas encore des études préalables pour les enquêtes publiques, d'autres bénéficient de DUP très anciennes reposant sur des analyses obsolètes.













Un cadre méthodologique d'ensemble, à la fois stable et adaptatif pour incorporer de nouvelles informations, notamment celles produites lors des procédures administratives, et ajuster en conséquence les programmations, paraît devoir être instauré dans un contexte de planification écologique. Sans avoir pu se mobiliser sur le sujet, le COI renouvelle l'expression de sa disponibilité pour y travailler en lien avec le SGPE.

EXTRAITS pour DECIDEURS

Projets examinés par le COI



EXTRAITS pour DECIDEURS

Mode Aéroportuaire		Mode ferroviaire		Mode fluvial et portuaire		Mode routier		Limites administratives	
	Aéroport		Etoile ferroviaire, gare et noeud ferroviaire		Port		Projets routiers		Département
			Projets ferroviaires		Projets fluviaux		Réseau routier		Région
			Réseau ferroviaire		Réseau fluvial				Préfecture

Liste des projets examinés par le COI

	Projet aéroportuaire	23	Mise à 6 voies Paris Austerlitz - Choisy	45	A154 Nonancourt - Allaines
1	Aéroport de Mayotte	24	Réouverture Pau - Canfranc	46	A412 Machilly - Thonon
	Projets ferroviaires	25	Rhin - Rhône phase 2 (Est et Ouest)	47	A650 Pau - Oloron
2	Nouveaux Accès français Lyon-Turin (lignes nouvelles)	26	Roissy - Picardie	48	Alternatives A45 Lyon - Saint-Etienne
3	Amélioration Dijon-Ambérieu-Modane	27	Saut de mouton Paris Saint Lazare	49	Contournement de Nîmes
4	Amélioration ligne Paris - Clermont	28	Sillon Lorrain - Nancy Metz Luxembourg (SERM)	50	Fos - Salon
5	Amélioration ligne POLT	29	TET Transversale Sud matériel roulant	51	Liaison Est-Ouest d'Avignon T3
6	CFAL	30	Tramway T11 express	52	Nouvelle route du littoral
7	Etoile ferroviaire de Bordeaux (SERM)	31	Tunnel Lyon-Turin	53	RN1 & RN2 Guyane
8	Etoile ferroviaire de Grenoble (SERM)	32	VFCEA Nevers - Chagny	54	RN116 Pyrénées Orientales
9	Etoile ferroviaire de Lille (SERM)		Projets fluviaux	55	RN122 Cantal
10	Etoile ferroviaire de Lyon (SERM)	33	Bray - Nogent	56	RN13 Evreux - Chauffour
11	Etoile ferroviaire de Nantes (SERM)	34	Canal du Rhône à Sète	57	RN19 Langres - Vesoul
12	Etoile ferroviaire de Rennes (SERM)	35	Canal Seine Nord Europe	58	RN2 Laon Avesnes sur Helpe Maubeuge
13	Etoile ferroviaire de Strasbourg (SERM)	36	MAGEO	59	RN20 Tarascon et Ariège
14	Etoile ferroviaire de Toulouse (SERM)		Projets routiers	60	RN88 Aveyron
15	Gare de Lyon / Bercy	37	A13 - A28 Contournement est de Rouen	61	RN88 Lozère
16	GPSO	38	A31 bis Centre (sillon lorrain)	62	Route Centre Europe Atlantique (RCEA)
17	Liaison ferroviaire Euro Airport Mulhouse - Bâle (SERM)	39	A31 bis Nord		Projets portuaires
18	LN Ouest Bretagne Pays de Loire	40	A31 bis Sud	63	Port de Dunkerque - projet CAP 2020
19	LNMP	41	A46 Sud de Lyon : mise à 2x3 voies (alternatives à A432)	64	Port de Guadeloupe
20	LNPCA et étoiles de Nice, Marseille et Toulon (SERM)	42	A54 Contournement d'Arles	65	Port de Martinique
21	LNPN et nouvelle gare de Rouen (SERM)	43	A63 Bordeaux - Salles		
22	Massy - Valenton et nouvelle Gare Pont-de-Rungis Aéroport d'Orly	44	A147 Poitiers - Limoges		

EXTRAITS pour DECIDEURS

Annexe 10. Synthèse des calendriers d'engagement des projets dans les différents scénarios

Montants d'engagements de l'Etat et **quinquennat d'engagement des travaux principaux** - les études détaillées et acquisitions foncières peuvent avoir lieu au quinquennat précédent (voir graphiques spécifiques pour grands projets ferroviaires). Les travaux peuvent de poursuivre au-delà du quinquennat de démarrage.

Déjà lancé : avec reste à payer Etat.

Non programmé : pas de financement Etat ou échéance trop lointaine et incertaine.

Pour les opérations éligibles aux CPER, les dates recommandées par le COI sont indiquées sous réserve des discussions régionales à venir

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Ferroviaire					
Secteur GPSO					
Etoile ferroviaire de Bordeaux (SERM)	180		CPER 2028 à 2037	CPER 2023 à 2032	CPER 2023 à 2032
Etoile ferroviaire de Toulouse (SERM), hors nœud Matabiau	240		CPER 2028 à 2042	CPER 2023 à 2037	CPER 2023 à 2037
GPSO - Aménagements ferroviaires Nord de Toulouse (AFNT)	290	2018-2022	2028-2032	2023-2027	2023-2027
GPSO - Aménagements ferroviaires Sud de Bordeaux (AFSB)	300	2018-2022	2028-2032	2023-2027	2023-2027
GPSO LN Bordeaux-Toulouse	2 540	2028-32 Toulouse Agen 2033-37 Agen Bordeaux	2033-2037	2028-2032	2023-2027
GPSO LN Sud Gironde-Dax	990	2038+	2038-2042+	2038-2042	2033-2037
GPSO LN Dax-Espagne	1 760		2043+	2043+	selon études à reprendre 2038-2042
Secteur Marseille-Toulon-Nice					
Haute Performance Marseille Vintimille Lot 1	-	2018-2022	Déjà lancé		

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Haute Performance Marseille Vintimille Lots 2 et 3	290		2028-2032	2023-2027	2023-2027
LN PCA - phase 1 (yc gare Nice Aéroport)	350	2018-2022	2028-2032	2023-2027	2023-2028
LN PCA - phase 2 (yc gare souterraine Marseille)	1 040	2028-2032	2033-2037	2028-2032	2028-2032
LN PCA - phase 3 (yc gare Cannes La Bocca)	2 000	2033-2037	calendrier à établir après débat public 2043+	calendrier à établir après débat public 2038-2042+	calendrier à établir après débat public 2038-2042
LN PCA - phase 4 LN Le Muy-Cannes et Aubagne-Toulon	3 200	2038+	calendrier à établir après débat public 2043+	calendrier à établir après débat public 2043+	calendrier à établir après débat public 2038-2043+
Secteur Paris-Normandie					
LNPN - Saut de mouton Saint-Lazare	130	2023-2027	2028-2032	2023-2027	2023-2027
LNPN - 1.1 - Paris-Mantes	1 550	2023-2027	2033-2037	2033-2037	2033-2037
LNPN - 1.2 - Gare nouvelle de Rouen et Rouen-Barentin	840	2028-2032	2033-2037	2033-2037	2033-2037
LNPN - 2.2 - Barentin-Yvetot	230	2033-2037	2038-2042	2033-2037	2033-2037
LNPN - 2.3 - Mantes-Evreux	610	2033-2037	2038-2042	2033-2037	2033-2037
LNPN - 3 Y de l'Eure, gare Evreux, contournement Mantes	1 660	2038+	2043+	2043+	2038-2042
Etoile ferroviaire de Rouen (SERM)	Non chiffré		CPER - à articuler à LNPN gare de Rouen		
Secteur Bretagne - Pays de la Loire					
LN Ouest Bretagne Pays de Loire	1 750	2038+ pour lignes nouvelles	phasage à adapter selon études en cours 2043+	phasage à adapter selon études en cours 2033-2037	phasage à adapter selon études en cours 2028-2032
Etoile ferroviaire de Nantes (SERM) et ERTMS Nantes-Angers-Sablé	220	-	CPER 2028-2037	CPER 2023-2032	CPER 2023-2032
Etoile ferroviaire de Rennes (SERM)	120	-	CPER 2028-2037 en lien avec LNOBPL	CPER 2028-2037 en lien avec LNOBPL	CPER 2028-2037 en lien avec LNOBPL

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Autres lignes nouvelles					
Roissy-Picardie - Phase 1	280	2018-2022	2023-2027	2023-2027	2023-2027
Roissy-Picardie - Phase 2 traitement capacité fret	30	2023-2027	2033-2037	2028-2032	2023-2027
LNMP - Phase 1 - Montpellier-Béziers	820	2028-2032	2033-2037	2028-2032	2028-2032
LNMP - Phase 2 - Béziers-Perpignan	1 630	2033-2037	2038-2043+	2033-2037	2033-2037
LGV Rhin-Rhône Branche Est phase 2 (Est)	470	2038+	à réexaminer suite aux études en cours 2043+	à réexaminer suite aux études en cours 2038+	à réexaminer suite aux études en cours 2038-2042
LGV Rhin-Rhône Branche Est phase 2 (Ouest)	170	2038+	Non programmé		
LN Paris-Orléans-Clermont-Ferrand (POCL)	7 000	Non programmé	Non programmé		
Secteur Lyon-Alpes					
Lyon (NFL) tranche 1 - 2015-2025	180	2018-2022	Déjà lancé - CPER 2015-2022		
Lyon (NFL) tranche 2 - 2025-2035	250	2023-2027	CPER 2028-2032	CPER 2023-2027	CPER 2023-2027
Alternatives A45 Ferroviaires	230	2023-2027	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Lyon (NFL) Saint-Fons Grenay	420	2028-2032 mais non programmé en attente débat public 2019	2028-2032+	2028-2032	2028-2032
CFAL Nord - Tranche 1 (hors raccordement Saint-Exupéry)	430	2028-2032 mais non programmé en attente débat public 2019	2028-2032+	2028-2033	2023-2027+
Nouveau franchissement Sud du Rhône	260	2038+ rattaché à CFAL Sud	2033-2037	2028-2032	2028-2032
CFAL Nord - Tranche 2 (yc raccordement Saint-Exupéry La Boisse)	400	2028-2032 mais non programmé en attente débat public 2019	2043+	2033-2037	2028-2032+
CFAL Sud	540	2038+	2038-2042	2033-2037	2028-2032+

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Lyon-Turin - Modernisation de la ligne Dijon-Modane	600	2023-2027	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Lyon-Turin - Tunnel transfrontalier	2 160	-	Travaux en cours - financement à compléter		
Lyon-Turin - Nouveaux accès phase 2 - Grand gabarit	2 680	2038+	2038-2042	2038-2042	2028-2032
Lyon-Turin - Nouveaux accès phase 2 - Complément	760	2038+	2043+	2043+	2038-2042
Secteur Ile-de-France					
Paris Austerlitz - Choisy - Mise à 6 voies	350	2023-2027 sous réserve d'études	2038-2042	2033-2037	2028-2032
Paris Lyon - Bercy - Phase 1	160	2023-2027	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Paris Lyon - Bercy - Phase 2	50	2023-2027	2033-2037	2033-2037	2033-2037
Massy-Valenton Ouest	110	2018-2022	2023	2023	2023
Gare TGV Pont-de-Rungis Aéroport d'Orly	210	2028-2032	2033-2037	2028-2032	2023-2027
Interconnexion sud LGV en Ile-de-France	1 530	long terme	2043+	2043+	2038-2042
Autres projets					
Amélioration ligne Nantes-Bordeaux	Non chiffré	2018-2022	En attente études		
Amélioration ligne Paris-Clermont	90		2028-2032	2023-2027	2023-2027
Amélioration ligne POLT	260	2018-2022	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Amélioration Transversale Sud Toulouse-Narbonne	Non chiffré		En attente études, à articuler à la commande de nouveau matériel roulant		
Réouverture Pau-Canfranc	-	Sans crédits Etat	Non programmé		
VFCEA Nevers-Chagny - Régénération modernisation	80	2018-2022	Déjà lancé CPER 2015-2022 et CPER 2023-2027		
VFCEA Nevers-Chagny - Electrification	150	2038+	CPER 2038-2042+	CPER 2028-2032	CPER 2028-2032
TET Matériel roulant et ateliers (hors Bordeaux-Marseille : provisions en attente d'arbitrages sur l'étendue du réseau et entre acquisition et location)					
TET POLT et Paris Clermont	30	2018-2022	Déjà lancé		
TET Bordeaux-Marseille	410	2023-2027	2028-2032	2023	2023
TET 4 lignes de nuit existantes	520	-	2028-2032	2023-2027	2023-2027

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
TET extension à 10 lignes de nuit	490	-	Non programmé	2028-2032	2028-2032
TET nouvelle ligne Nantes-Lille	80	-	Non programmé	2023-2027	2023-2027
TET nouvelles lignes de jours Nord-Est - Sud-Ouest	260	-	Non programmé	2028-2032	2028-2032
Transports collectifs urbains hors CPER IdF et appels à projets					
Marseille en Grand	260	-	2023-2027	2023-2027	2023-2027
Autres services express régionaux métropolitains					
Etoile ferroviaire de Grenoble (SERM)	280	-	CPER 2028 à 2037	CPER 2023 à 2032	CPER 2023 à 2032
Etoile ferroviaire de Lille (SERM), hors Lille Sambre Avesnois	1 670	-	CPER 2033 à 2042	CPER 2028 à 2037	CPER 2028 à 2037
Etoile ferroviaire de Strasbourg (SERM)	160	-	CPER 2028 à 2037	CPER 2023 à 2032	CPER 2023 à 2032
Liaison ferroviaire Euro Airport Mulhouse-Bâle (SERM)	20	Sans crédit Etat	CPER 2028-2032	CPER 2023-2027	CPER 2023-2027
Sillon Lorrain - Nancy Metz Luxembourg (SERM)	120	-	Déjà lancé et CPER 2028-2032	Déjà lancé et CPER 2023-2027	Déjà lancé et CPER 2023-2027
Routes et autoroutes					
A 147 Poitiers – Limoges	180	-	Non programmé		
A 650 Pau – Oloron	140	-	Non programmé		
A104 Méry-sur-Oise – Orgeval	1 490	2038+	2043+	2043+	2038-2042
A13-A28 Contournement est de Rouen (concession)	260	2018-2022	Selon résultat consultation en cours 2028-2032	Selon résultat consultation en cours 2028-2032	Selon résultat consultation en cours 2023-2027
A154 (RN 154-RN 12) Nonancourt-Allaines (concession)	30	2023-2027	Selon résultat consultation en cours 2028-2032	Selon résultat consultation en cours 2028-2032	Selon résultat consultation en cours 2023-2027
A31 bis Nord (concession)	Concession sans subvention	2023-2027	2028-2032	2028-2032	2028-2032
A31 bis Centre	150-250	2023-2027	2033-2037	2028-2032	2028-2032
A31 bis Sud	Non chiffré	2023-2027	A réexaminer à l'issue des études et concertations en cours		

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
A412 - Machilly-Thonon (concession)	Pas de subvention Etat	Pas de financement Etat	Consultation en cours pour concession		
A54 Contournement Arles Sud (concession)	60	2028-2032	2028-2032	2028-2032	2023-2027+
A63 Bordeaux-Salles : mise à 2 x 3 voies (concession)	Concession sans subvention	2018-2022	Concession à horizon 2030 : à revoir après concertations et nouvelles études		
A46 Sud de Lyon : mise à 2 x 3 voies (alternative à A432)	Sur réseau concédé sans subvention	-	Etudes et concertations à poursuivre		
Alternative A45 routières et multimodales	170	2023-2027	2028-2032	2023-2027	2023-2027
Contournement de Nîmes	60	-	CPER : études et concertations à poursuivre	CPER : études et concertations à poursuivre. financement potentiel à partir de 2028-2032	CPER : études et concertations à poursuivre. Financement à l'issue des procédures
Fos-Salon	250	2028-2032	CPER : à revoir après enquête DUP - 2028-2037	CPER : à revoir après enquête DUP - 2028-2037	CPER : à revoir après enquête DUP 2028-2032
Liaison Est-Ouest d'Avignon T3	Concession sans subvention	2038+	Concession à horizon 2030 : à revoir après nouvelles études		
Réunion - Nouvelle route du littoral - Complément	280	-	2023-2027	2023-2027	2023-2027
RN 1 & RN 2 Guyane	200	-	Déjà lancé CCT 2019-2022 et contrat suivant 2023-2027	Déjà lancé CCT 2019-2022 et suivant 2023-2027	Déjà lancé CCT 2019-2022 et suivant 2023-2027
RN 116	30	-	CPER - Pas de nouveaux aménagements	CPER - Aménagements locaux sans mise à 2x2 voies 2025 à 2035	CPER - Aménagements locaux sans mise à 2x2 voies 2025 à 2030
RN 122	190	-	Non programmé	Phases 1 et 2 financées sur 2023-2032	Phases 1 et 2 financées sur 2023-2027
RN 13 Evreux-Chauffour	Financement région et concession sans subvention	-	A réexaminer après enquête publique 2025 - travaux à partir de 2027		

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
RN2 Laon- Avesnes-sur-helpe- Maubeuge	540	-	CPER : parti d'aménagement à ajuster. Financement possible après 2028	CPER : parti d'aménagement à ajuster. Financement possible 2023-2032	CPER : parti d'aménagement à ajuster. Financement possible 2023-2027
RN 20 Tarascon	100	-	CPER : priorité aux aménagements de résilience au Sud de Tarascon	CPER : priorité aux aménagements de résilience au Sud. Financement tunnel de Tarascon possible 2028-2032	CPER : priorité aux aménagements de résilience au Sud. Financement tunnel de Tarascon possible à partir de 2025
RN 88 Aveyron	40	-	CPER : études et concertations à poursuivre		
RN 88 Lozère	70	-	CPER : études et concertations à poursuivre	CPER : études et concertations à poursuivre - financement potentiel Langogne à partir de 2028-2032	CPER : études et concertations à poursuivre - financement potentiel Langogne à partir de 2025
RN19 (A319 - Langres-Vesoul)	-	2028-2032 aménagements locaux	Aménagement autoroutier non programmé - aménagements locaux en CPER		
Route centre Europe Atlantique en Saône et Loire (RCEA) - Phase 3	60	2018-2022	2028-2032	2023-2032	2023-2027
Voies navigables					
Bray-Nogent	140	2028-2032	2028-2032	2025-2032	2025-2032
Canal du Rhône à Sète	27 (VNF)	-	CPIER : aménagements de sécurisation		
Canal Seine-Nord-Europe	1 080	-	Déjà lancé		
Lys mitoyenne	10	2018-2022	Déjà lancé		
Mageo	80 (hors de Pont de Mours)	2023-2027	2028-2032	2023-2027	Non programmé
Ports					
Port de Dunkerque - Projet CAP 2020	100	-	CPER 2023 à 2032	CPER 2023-2027	CPER 2023-2027
Ports des Antilles	75	-	Contrats 2023 à 2032	Contrat 2023-2027	Contrat 2023-2027

EXTRAITS pour DECIDEURS

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€ ₂₀₂₁)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Aéroports					
Aéroport de Mayotte	400-530 (P203)	-	2030-2037	2026-2033	2026-2033