

## Publication du rapport du Comité d'orientation des infrastructures (#COI), inacceptable en l'état pour l'OTRE



Le président du Comité d'orientation des infrastructures (COI), Philippe DURON, a remis le 1er février au matin son rapport à Mme Élisabeth Borne, Ministre du transport. Le COI a été installé le 17 octobre dernier dans le cadre des *Assises nationales de la mobilité*. Sa mission est de proposer une stratégie au gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette stratégie devrait intégrer le volet programmatique de la future loi d'orientation des mobilités attendue pour le printemps.

Dans l'attente d'une analyse plus fine et complète, nous vous livrons les premiers éléments d'informations et les commentaires de l'OTRE :

### **En résumé de l'intervention courte de la Ministre :**

? Priorité aux transports du quotidien. « Une rupture avec plusieurs décennies de grands projets ».

? Trois ensembles de priorités : désenclavement routier à 10 ans, travail sur les nœuds ferroviaire pour contribuer à l'augmentation de la part du ferroviaire dans les grandes métropoles et un accent sur les mobilité douces.

? Elle recevra les présidents de régions et les présidents des associations d'élus et des ONG la semaine prochaine.

? Le rapport constituera pour partie le socle du projet de loi d'orientation des mobilités qui sera consacrée à la programmation pluriannuelle des infrastructures.

? « Le temps des grands projets sans vision d'ensemble est terminé » a-t-elle dit, avant d'appeler à des « choix crédibles pour nos concitoyens et sincères pour nos infrastructures ».

## **Dans sa présentation de synthèse, Philippe DURON a insisté notamment sur sept messages portés par le rapport :**

? La transition énergétique n'est pas une option. Priorité aux mobilités actives, aux transports collectifs et partagés, à la décarbonation des véhicules. La route=90% des mobilités et transports, « elle ne vas pas se dissoudre », il faut réduire son impact environnemental.

? La mobilité du quotidien est le fil conducteur. Elle doit concerner tous les territoires.

? Le cadre budgétaire est très contraint. Les catalogues généreux et illusoires sont inutiles. Il faut prioriser et optimiser les dépenses. L'augmentation de la part de l'utilisateur doit être mise en œuvre.

? Il faut préserver la qualité des réseaux en travaillant et sur la régénération, et sur la modernisation des infrastructures existantes.

? Quelques grandes infrastructures sont nécessaires pour améliorer les transports du quotidien.

? La politique d'investissement doit s'inscrire dans la durée et intégrer pleinement les innovations.

? Il est nécessaire de générer des contre-expertises très en amont des projets (le CGI fait certes des contre-expertises des grands projets, mais elles arrivent à la fin du processus d'étude).

Il a ensuite détaillé :

### **1. Sur les sources de financement :**

? Redéploiement de la TICPE

? Travail sur la niche fiscale du TRM

? Mise en œuvre des droits d'usage – NB : le COI propose la mise en place d'une vignette forfaitaire pour les poids lourds et les VUL.

### **2. Quelques projets / propositions mis en avant :**

- ? Un appel à projet pour le transport collectif et les mobilités actives (700 M€ pour les TC, dans la suite des appels à projets des années précédentes ; 200 à 400 M€ pour les mobilités actives).
- ? 300 M€ de plus par an pour la régénération des routes et voies navigables
- ? Améliorer la desserte routière des petites villes et espaces ruraux (2 Md€)
- ? Rénover les nœuds ferroviaires, TET, plan bruit et accessibilité (9 Md€ sur 20 ans).

### **3. Quelques sujets remarquables :**

- ? Relier les métropoles : deux projets restent nécessaires : PACA et LNPN
- ? Innovation : valoriser le patrimoine français et la culture de l'excellence des infra (LGV/TGV, autoroutes)
- ? Lignes ferroviaire 7 à 9 : il faut les traiter au cas par cas. Au besoin, si dépose de la voie, conserver les emprises notamment de celles qui pénètrent dans les agglomérations pour développer des services de véhicule autonome ?
- ? Il faut repenser et moderniser le système d'exploitation ferroviaire. Augmenter la durée des plages travaux ferroviaires.

## **Nos premiers commentaires sur la partie le financement des infrastructures routières :**

? Le rapport fait le constat que le réseau non-concédé est en mauvaise état et nécessite des fonds supplémentaires de l'ordre de 800 M€/an, 40M€/an pour la préparation des infrastructures facilitant l'arrivée des nouvelles mobilités, 40 M€/an pour traiter la protection phonique, 40 M€/an pour inscrire pleinement l'infrastructure routière dans les objectifs écologiques en matière de préservation des milieux,

? Le rapport fait le constat que les fonds actuellement collectés souffrent d'un mauvais « fléchage » et que pour l'avenir, les sommes allouées au financement des infrastructures doivent clairement être identifiées et fléchées,

? Le rapport empile des mesures que nous considérons comme punitives à l'encontre du transport routier tous secteurs confondus :

- Le maintien de la « surtaxation gazole » de quatre centimes instaurée en 2015 pour compenser l'abandon de l'écotaxe,
- La réforme de la fiscalité du carburant professionnel aboutissant à remettre en cause les remboursements partiels de TICPE accordés à divers usagers professionnels dont le transport routier,
- La mise en œuvre temporaire d'une vignette forfaitaire pour les poids lourds et les VUL

marchandises dans l'attente d'un retour annoncé d'une taxe kilométrique,

- L'instauration de péages urbains pour les zones denses.

Retrouvez le [communiqué de presse](#) diffusé par l'OTRE le 1er février 2018 suite à la présentation du rapport par le Comité d'orientation des infrastructures.

Le rapport comporte 250 pages. Vous trouverez ci-après la synthèse, téléchargeable au format PDF. La version complète est disponible auprès des secrétaires généraux territoriaux de l'OTRE.