



Hervé Nadal  
Directeur de TILT

## UN NOUVEAU RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES RICHE D'ENSEIGNEMENTS

«Si élire consiste à choisir, il n'est de bon choix qu'informé. Faute de publicité, c'est le hasard, le caprice qui imposeraient leur loi»,  
Pierre Rosanvallon, *Le Bon Gouvernement*

Pour ce premier éditorial de TILT, nous tenons à rendre hommage au travail du conseil d'orientation des infrastructures (COI)<sup>1</sup> dont le dernier rapport qui a été remis officiellement au Premier ministre le 6 mai témoigne à la fois du sérieux et du souci d'indépendance qu'il convient de saluer.

La lettre de commande du Gouvernement faisait suite aux travaux de la conférence Ambition France Transports qui a tenu ses travaux de mai à juillet 2025 pour dégager des priorités de financement de nos infrastructures de transport.

Si les travaux conduits dans le cadre de la conférence n'avaient pas permis de déboucher sur un accord sur tous les sujets ; au moins un très large consensus s'était dégagé pour prioriser les investissements sur les réseaux existants. La conférence a fortement insisté sur le fait que les prochains gouvernements devront apporter des réponses en définissant les programmations pluriannuelles pour stopper la fuite en avant qui consiste à accumuler une dette grise finalement très coûteuse à long terme. Sans quoi il ne resterait pas grand-chose de l'ambition en matière d'aménagement du territoire et de report modal<sup>2</sup>.

Concernant le réseau ferroviaire, les messages étaient clairs :

- financer la modernisation et la régénération du réseau structurant : la priorité absolue de sécuriser au minimum 1,5 Md€/an supplémentaires pour éviter l'effondrement de l'activité ferroviaire,
- tenir compte des besoins des lignes de desserte fine du territoire (LFDT),
- assurer le financement des grands projets de développement sans effet d'éviction sur la régénération et la modernisation. Le rapport final insistait sur le fait que les grands

1 Le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a pour mission d'éclairer le Gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports. Il établit plus particulièrement des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de ses opérateurs, et leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future de ces investissements. Outre la mission consultative prévue à l'article 178 de la loi du 24 décembre 2019, le conseil d'orientation des infrastructures est chargé, dans l'article 2 du décret n° 2020-1825, de : (i) remettre au Gouvernement, à sa demande, un rapport d'orientation éclairant l'action publique dans la mobilité et les transports ainsi que sur la programmation nationale des investissements dans ces domaines ; (ii) répondre à toute autre sollicitation prévue par la loi ou émanant du Gouvernement en matière de stratégie, de programmation et de financement des investissements concernant les mobilités et les transports.

2 Pour une analyse plus complète de cet aspect des travaux de la conférence AFT, voir «Réduire la dette grise du réseau ferré : le besoin urgent d'une révision du contrat de performance État-SNCF» in *Ti&M* n° 552 juillet-août 2025 consultable dans l'espace réservé aux membres du cercle TILT.

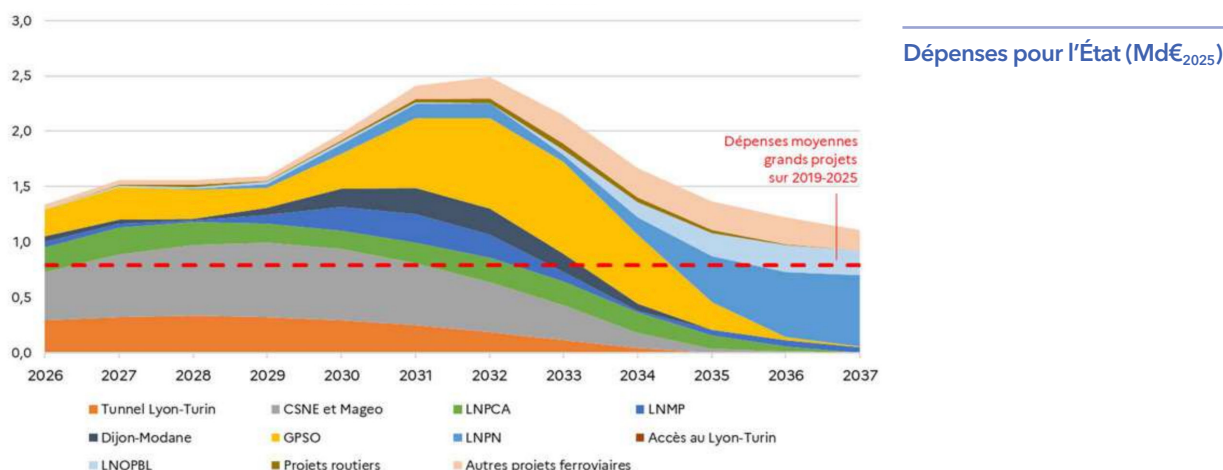
projets de développement de l'infrastructure ferroviaire, qui représentent un enjeu financier majeur pour SNCF Réseau ne doivent pas générer d'effet d'éviction de ressources disponibles par rapport au financement, prioritaire, de la régénération et de la modernisation.

Dans ce contexte, la mission confiée au COI était donc de réévaluer de façon rigoureuse, rationnelle et indépendante les 18 grands projets (pour un montant total de 81 Md€<sub>2025</sub>). La mission du COI consistait en une opération vérité sur les coûts et les calendriers et surtout à les hiérarchiser objectivement afin de nourrir un projet de loi de programmation compatible avec les besoins de régénération et avec la trajectoire budgétaire du pays.

Les 18 fiches ont été établies, le COI recommande l'abandon de deux projets et surtout la réalisation d'études complémentaires avant d'engager définitivement certains projets. Il résulte de ses travaux un graphique qui vaut mieux qu'un long discours<sup>3</sup>.

L'effort budgétaire annuel pour l'État, même avec des calendriers recalés de façon plus réaliste, semble hors de portée, d'autant plus que l'effort minimum de 1,5 Md€ annuel supplémentaire uniquement pour la régénération et modernisation du réseau ferroviaire n'est toujours pas financé.

Nous avons prévu de produire une analyse des recommandations du COI sur cer-



tains projets clés avant la discussion de la grande loi de programmation que le rapport du COI devait éclairer. Le 7 mai, le Premier ministre, accompagné du président de la SNCF, en visite à Toulouse a préempté le débat parlementaire en affirmant que le projet GPSO était irréversible et insécable. Nous attendrons patiemment le vote de la loi pour comprendre comment l'État va résoudre la quadrature du cercle sans pour autant tomber dans la facilité de différer encore l'effort de rattrapage de la régénération et de modernisation du réseau existant utile pour les déplacements du quotidien et pour le fret.

La large publicité des rapports du conseil d'orientation des infrastructures (COI) est très importante afin de donner une information éclairée aux citoyens à propos des enjeux des politiques d'investissement dans la mobilité et les transports. La réalité des faits finit toujours par s'imposer, les parties prenantes des différents projets examinés par le COI ont tout profit à lire attentivement son dernier rapport. ♦

3 [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/260403\\_Rapport\\_COI\\_2026-Grands\\_projets-le\\_temps\\_des\\_choix-2\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/260403_Rapport_COI_2026-Grands_projets-le_temps_des_choix-2_0.pdf), voir la partie 3.3 du rapport pour le passage du coût d'investissement total, au coût pour les administrations publiques et enfin au coût pour l'État et surtout l'annexe 5 pour la méthode de calcul et le périmètre retenu. On notera au passage l'hypothèse d'un financement de 17 Md€<sub>2025</sub> apporté par l'UE et une part conséquente apportée par les collectivités territoriales.