SYNTHESE DES PROPOSITIONS DE LA CONFÉRENCE

1	<p>Prioriser les investissements dans la performance et la résilience des infrastructures actuelle et les augmenter d'environ +3 Md€/an sur la période 2026-2031 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réseau ferroviaire structurant : +1,5 Md€ par an à partir de 2028 pour les investissements de régénération et de modernisation ; - réseau routier national non concédé : +1 Md€ par an afin d'inverser la tendance à sa dégradation et commencer sa modernisation ; - transport de marchandises : +500 M€ par an afin d'accroître la performance et la résilience des infrastructures de fret ferroviaire et fluvial (200 M€/an pour le transport fluvial et 300 M€/an pour le fret ferroviaire).
2	<p>Réaliser une revue générale des lignes de dessertes fines du territoire (LDFT) circulées pour préciser les investissements nécessaires à leur entretien et clarifier la répartition de leur financement entre l'Etat et les régions.</p>
3	<p>S'appuyer sur un ferroscope multicritères pour proposer une hiérarchisation des projets d'investissements dans la régénération et la modernisation ferroviaires.</p>
4	<p>Réaliser un audit national de l'état du réseau routier départemental et communal structurant, en complément des travaux réalisés par le CEREMA sur les ponts des communes.</p>
5	<p>Confier au COI la mission de définir une nouvelle priorisation des grands projets de développement afin que leur financement ne génère pas un effet d'éviction des ressources disponibles au détriment des investissements prioritaires dans les infrastructures existantes.</p>
6	<p>Inscrire les financements des transports dans un cadre pluriannuel et stable, en élaborant une trajectoire pluriannuelle d'affectation de ressources suffisantes et pérennes à l'AFITF ou en construisant une loi de programmation des infrastructures de transport.</p>
7	<p>Encourager l'amélioration de la performance des infrastructures et des services afin de diminuer les dépenses et d'augmenter l'offre à coût constant : augmenter la vitesse commerciale des transports, optimiser les dessertes.</p>
8	<p>Renforcer la contribution des usagers et des clients, en prenant en compte l'acceptabilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter progressivement la tarification des transports en commun tout en mobilisant la tarification solidaire ; - mettre en place une taxe temporaire sur certains billets de transport (ex : TGV) ; - élargir à d'autres collectivités les expérimentations en matière de mécanismes d'écocontribution territoriale sur les poids lourds et/ou mettre en place des majorations ciblées des péages lourds sur les autoroutes concédées qui font face à des congestions importantes ; - mettre en place d'une trajectoire incitative à l'électrification des poids lourds, pour les entreprises d'une certaine taille.
9	<p>Consolider un ensemble de ressources durables affectées à l'AFITF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réallouer une part plus importante de ressources existantes prélevées sur les transports depuis le budget général de l'État vers l'AFITF (TICPE, TSBA, création d'une dette spécifique pour résorber la dette grise du routier national non concédé) ; - allouer des ressources nouvelles prélevées sur les transports à l'AFITF (ETS 1, ETS 2, hausse du malus poids, suppression progressive à horizon 2030 du taux réduit de TICPE, taxe sur la livraison de colis à domicile en zone urbaine).
10	<p>Mobiliser des ressources spécifiques à certains modes de transport sans passer par l'AFITF : dispositifs CEE, ressources spécifiques au ferroviaire (fonds de concours de la SNCF, recours à l'emprunt, cession d'actifs de la SNCF) et au fluvial (redevance hydraulique).</p>

Ambition France Transports

11	Renforcer et diversifier le modèle économique des AOM locales , en s'appuyant sur le dé plafonnement du versement mobilité et/ou en diversifiant les recettes sur lesquelles repose leur modèle économique (taxe foncière additionnelle, taxe régionale additionnelle sur les certificats d'immatriculation, nouvelle redevance spécifique pour financer les services de transport).
12	Mobiliser l'investissement privé pour certains projets d'investissement.
13	Saisir l'opportunité de l'arrivée à échéance de 90 % des concessions autoroutières entre 2032 et 2037 pour revoir la gouvernance du système autoroutiers selon les options proposées par la conférence.
14	Affecter le surplus de ressources issues des autoroutes à l'issue des concessions historiques en priorité vers la régénération et la modernisation des infrastructures nationales de transport.