



Rapport 2022 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) : « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition »

L'avis de France Nature Environnement

Ce rapport présente une rupture avec les précédents. Il recommande au gouvernement de donner la priorité à l'entretien et la modernisation des infrastructures existantes ainsi qu'aux investissements en faveur des modes les plus écologiques : les modes actifs, les transports en commun sur courtes, moyennes et longues distances, le covoiturage. De plus, il évoque, bien que de manière encore beaucoup trop timide, les impacts des programmes et projets d'infrastructures sur les émissions de gaz à effet de serre, l'artificialisation des sols, sur l'eau, l'air, la biodiversité...

Que faut-il retenir ?

Sur 3 scénarios, un seul compatible avec les enjeux environnementaux et sociaux

Seul le scénario 2 « planification écologique » peut induire le changement de comportement indispensable pour limiter les impacts de la mobilité sur le climat et la qualité de l'air.

Le scénario 1 « cadrage budgétaire » est un état des projets déjà engagés sur lesquels on ne peut pas revenir. Ce scénario ne permet pas d'impulser la remise à niveau nécessaire des infrastructures ferroviaires. Il ne prend en compte ni les mobilités actives, ni les transports urbains de province, ni les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire pourtant nécessaire pour les déplacements quotidiens des voyageurs et des marchandises.

Le scénario 3 « priorité aux infrastructures » fortement contesté par FNE tout au long de sa rédaction mais soutenu par une partie des membres du COI reste dans une logique de saupoudrage et de clientélisme pour financer de nouvelles infrastructures fortement pénalisantes pour l'environnement, selon l'avis même de l'Autorité Environnementale. « Une partie des membres du COI a souhaité également que soit proposé un scénario dit de priorité aux infrastructures incluant ... davantage de projets routiers afin de répondre à la demande des collectivités. » (rapport COI page 15).

Les points forts du rapport du COI

Priorité au ferroviaire

Le retard abyssal d'entretien et de modernisation du réseau ferroviaire fragilise toute la politique environnementale de la France en matière de mobilité. En se focalisant seulement sur les réalisations de lignes à grande vitesse (toutes excessivement coûteuses et plusieurs non rentables), l'État a entraîné au fil des ans une perte de compétitivité, de fiabilité et d'attractivité du réseau ferré structurant. Il est devenu de moins en moins performant pour les usagers et de plus en plus cher à entretenir pour l'exploitant !

Le rapport demande que l'essentiel des efforts financiers du gouvernement et des collectivités soit consacré au ferroviaire, non seulement à la rénovation et modernisation du réseau mais aussi à

- la création de véritables pôles d'échange multimodaux - aménagement des gares et de leurs abords - pour améliorer l'accessibilité, l'intermodalité (notamment vélo) et la complémentarité avec le transport urbain et interurbain ;
- la création de « services express régionaux métropolitains » combinant les transports collectifs urbains et les transports régionaux ferroviaires avec une fréquence inférieure à 20 minutes à l'heure de pointe et à 60 minutes en heure creuse ;
- la modernisation des services de fret ferroviaire (multiplication des Installations terminales embranchées (ITE), des plateformes de chargement/déchargement des conteneurs et semi-remorques, transport combiné, etc.).

Pour FNE, la France doit se doter d'un plan volontariste de régénération du ferroviaire avec des dotations financières précises échelonnées dans le temps. Les budgets proposées par le COI sont des minima pour provoquer une accélération significative des travaux et marquer une rupture avec le passé. Un suivi des dépenses engagées et des gains d'exploitations réalisés est le corollaire de cet engagement.

Une loi de programmation indispensable

Il est vital que cette demande soit entendue pour donner de la visibilité dans le temps aux maîtres d'ouvrage, notamment aux opérateurs publics, SNCF. et VNF.

L'annonce du ministre des transports du 6 février sur la possibilité d'un projet de loi de programmation présenté au printemps est de bonne augure. Elle sera suivie avec intérêt et vigilance par FNE.

La nécessité de passer d'un État providence à un État stratège

Parmi les projets routiers soumis à l'avis du COI, plusieurs doivent corriger des erreurs locales d'urbanisme : de nouvelles rocades doivent compenser les précédentes englouties dans l'extension des agglomérations ! Tant pis pour les riches terres agricoles, les zones humides, les réservoirs de biodiversité sacrifiés ou perdus...

Le COI a relevé (rapport page 73) que *« les reports de trafic envisagés n'étaient pas nécessairement réalisés, en l'absence de mesures contraignantes sur les itinéraires alternatifs... »* ou encore que *« Les projets de barreaux nouveaux et de contournements d'agglomérations doivent, pour certains d'entre eux, être revisités à l'aune des nouvelles orientations rendues nécessaires par les politiques de sobriété* »*

**(mise aux normes environnementales, rétablissement des continuités écologiques, réduction des rejets et nuisances occasionnées par des aménagements anciens...)*

Pour FNE, il est indispensable de réétudier la pertinence des vieux projets routiers en tenant compte des évolutions des mobilités, des alternatives apportées par les modes actifs et les modes massifiés sur les infrastructures existantes, en prenant les mesures contraignantes nécessaires pour limiter les effets d'aspiration de nouveaux trafics et de périurbanisation anarchique. Les volets mobilité des contrats de plan État – Région (CPER) à venir doivent impérativement être contraints pour ne pas engager l'État dans la spirale du toujours plus de projets neufs ! Le plan covoiturage annoncé par le gouvernement en décembre 2022 doit être décliné en priorité dans chaque agglomération.

En finir avec le modèle des concessions autoroutières

Les coûts de construction des projets routiers ayant explosés, le modèle concessionnaire se généralise. Mais pour des tronçons non rentables (ce qui est le cas pour une majorité de projets), les concessionnaires exigent de l'État le versement de subventions d'équilibre de plus en plus importantes et prévoient des péages de plus en plus élevés. Les citoyens paient donc un lourd tribut (économique, social et environnemental) pour un gain de trajet de quelques minutes sur un itinéraire. Le COI alerte sur le besoin de *« sécuriser le modèle économique du secteur non seulement pour le financement des investissements mais aussi pour les phases d'exploitation, sans oublier les transports collectifs, ... et préparer la fin des concessions autoroutières actuelles et l'attrition progressive de la TICPE »* (rapport COI page 5)

Pour FNE, ce travail d'anticipation est à engager au plus tôt, en y intégrant aussi :

- les conditions de résilience des infrastructures aux changements climatiques,
- l'actualisation des modes de calcul de la Valeur Actuelle Nette (VAN) pour mieux prendre en compte l'analyse du cycle de vie des projets d'infrastructure et leurs impacts environnementaux.

Les frilosités du rapport

Prise en compte insuffisante des modes actifs et des transports publics du quotidien

Le COI propose de poursuivre le principe d'appels à projets (AAP) réguliers pour les cyclistes, d'en lancer un premier pour les piétons et de renouveler plus fréquemment les AAP consacrés aux transports collectifs de province. Mais plusieurs membres du COI considèrent que ces investissements relèvent d'une politique locale à la charge du budget des collectivités et non du budget de l'État. Seul un montant plancher pour le développement du vélo (110 M€/an) est retenu pour *« conserver aux crédits de l'État, d'étape en étape, leur caractère de levier incitatif déclencheur, là où la dynamique constatée des efforts des collectivités, qui en ont la responsabilité, est insuffisante pour répondre aux besoins. »* (rapport COI page 62). A cette somme, s'ajoute 20 M€/an pour l'achèvement du schéma national véloroutes. Marche, vélo, transports publics urbains (hors Ile de France) sont donc laissés à des arbitrages locaux, alors même que les politiques nationales d'incitation commencent à donner des résultats positifs.

Pour FNE, le flou sur les futurs AAP doit être levé au plus tôt. En outre, les volets mobilité des contrats de plan Etat – Région à venir doivent impérativement intégrer les projets communaux, intercommunaux ou interdépartementaux (passerelles, passages sécurisés, franchissement de rocades...) indispensables aux rétablissements de continuités

d'itinéraires et à la sécurité des piétons et des cyclistes. Les investissements lourds des réseaux de transport public doivent aussi être soutenus. Objectif : remplacer les faibles distances parcourues en voiture par d'autres modes !

Changer de vision sur les mobilités :

Certains membres du COI, heureusement peu nombreux, ne parviennent pas à se détacher d'une vision des mobilités qui se voudrait idyllique : une route intelligente, écologique, performante... un tout-voiture thermique remplacé par du tout-électrique et du véhicule autonome...

Comme ne cesse de le déclarer FNE depuis maintenant des décennies, il faut donner à chaque mode sa juste place et lui faire payer le juste prix de ses externalités. Or l'avantage donné systématiquement à la route en terme d'investissement et de défiscalisation nuit gravement au transfert modal. Le rapport du COI ouvre enfin des pistes solides pour « investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transition. » FNE attend donc de l'État et des collectivités une prise de responsabilité commune pour préparer l'avenir, avec des investissements majeurs et prioritairement attribués à la transition écologique des mobilités et à la réparation des préjudices subis par la nature. Les CPER devront refléter ce changement de paradigme. Le mouvement FNE demande également un suivi précis de la mise en œuvre des projets et leurs évaluations avec des indicateurs partagés.