

Communiqué du 9 février 2023

Le scénario 2, amendé, du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) doit s'imposer au gouvernement

À l'issue de plusieurs mois de travaux, le COI produit officieusement un rapport lucide et sérieux sur les défis immédiats auxquels le gouvernement est confronté et adopte des principes clairs et forts, pour proposer une stratégie d'investissement dont découle le scénario 2, seul scénario pragmatique, crédible mais impératif.

Une analyse lucide et sincère

Faisant le constat d'un monde qui change, le COI rappelle les objectifs de neutralité carbone de la France et de l'Europe, l'urgence est déclarée pour une mobilité plus sobre, souveraine, plus équitable et respectueuse de l'environnement.

Le rapport fait le constat d'un réseau d'infrastructures vieillissantes et met l'accent sur le ferroviaire en dépit d'un effort récent mais insuffisant pour le régénérer. La mobilité se transforme et se développe, générant des besoins considérables portés par les élus et pour une bonne partie indispensables à assez court terme. Il propose une priorité au ferroviaire et, de ce fait, les investissements routiers sont davantage contraints. La « voiture » par contre, mais ce n'est pas l'objet du COI, a bénéficié et bénéficie de la baisse des taxes, des bonus à la conversion, des investissements pour la voiture électrique et du déploiement des bornes pour plusieurs milliards d'euros.

Une priorité : le ferroviaire

Le rapport affirme avec force que le ferroviaire doit être l'épine dorsale des mobilités et, à ce titre, doit être régénéré, modernisé (Commande Centralisée du Réseau et signalisation performante) et développé (nœuds ferroviaires, désaturation des entrées et sorties de métropoles, fret, RER métropolitains).

Une loi de programmation doit garantir la planification de la réalisation dans le temps de ces investissements et ceci sans attendre, tant le ferroviaire s'inscrit dans un temps long.

Les modèles économiques du ferroviaire mais aussi des transports publics sont fragiles. Leur trouver des ressources nouvelles doit être débattu rapidement.

Le COI insiste enfin sur la nécessité de recoudre le territoire dans toutes ses dimensions, de desservir les villes moyennes et de répondre aux besoins nouveaux, c'est-à-dire :

- Dégager des sillons supplémentaires pour le besoin du fret (contournement des métropoles), pour ceux des transports du quotidien facilitant les entrées et sorties des villes, en accroissant la capacité des lignes littorales et en effectuant les travaux prévus dans la première phase des lignes LGV.
- Mailler le territoire en rétablissant, selon le rapport de la DGITM (Direction Générale des Infrastructures de Transport et des Mobilités du ministère des transports), un réseau d'Intercités de jour et de nuit conséquent, réhabilitant les lignes transversales et irriguant les villes moyennes.
- Gérer les interfaces dans les hubs et les gares.
- Associer les mobilités douces avec une vision globale, vélo, marche, covoiturage, sans les traiter en silo.

Le scénario 2 « planification écologique » est impératif et crédible

Ce scénario est sélectif, vertueux et hiérarchisé (exercice très difficile s'il en est), il propose un investissement de 23,6 milliards d'euros dans les cinq années, dont un milliard de plus par an pour la régénération ce qui correspond à la ligne rouge fixée par la FNAUT.

Les chapitres modernisation permettent les gains de productivité exigés par ailleurs et la rénovation des gares, crédibilisant son contrat de performance, sont également abordés ainsi que ceux des mobilités douces. On regrettera que le fonds vélo ne soit pas étendu aux aménagements piétons et marchables, tant ils sont étroitement associés dans les aménagements de voirie. Les transports publics en France et en Ile-de-France sont enfin considérés et pris en compte, notamment dans un nouvel appel à projet que la FNAUT réclame pour les RER métropolitains et selon des procédures que la FNAUT préconise également. Enfin, fret et CPER ont leur place pour partie à hauteur de ce que réclament les entreprises ferroviaires et élus régionaux.

Ce scénario 2 souffre cependant d'insuffisances et de contradictions

- Le COI considère le tunnel transfrontalier en cours de creusement pour la liaison Lyon-Turin comme un coup parti irréversible et recommande la réalisation de voies nouvelles de la section française mais n'envisage pas leur livraison avant 2042, 13 ans après celle du tunnel de base.
- Ce faisant il valide l'expiration de la Déclaration d'Utilité Publique de 2013 qui traduisait les engagements initiaux pris par la France vis-à-vis de Bruxelles et des ses partenaires internationaux. Il nie la nécessité absolue d'accroître les capacités pour le développement des TER, de synchroniser les objectifs capacitaires (écart de 80 trains par jour) et calendaires (écart de 13 ans) et pointe le risque de perte de subventions européennes y compris pour le nœud ferroviaire lyonnais. Le COI souligne l'insuffisance des investissements dans les gares qui portera un grave préjudice aux voyageurs : pour la sécurité (travaux sur les toitures) et leur confort (extension et aménagement intérieur).
- Il considère également que le devenir et le financement des lignes fines d'aménagement du territoire, entrant dans la négociation des contrats de plan État-Région, sont incertains pour beaucoup d'entre elles, tout comme ceux des services express métropolitains. Pour ces derniers une vision plus large incluant les services d'autocars devrait, selon la FNAUT, être réfléchi.

Au total ce scénario amendé nous semble plus crédible que le scénario demandé par le Ministre qui ne répond ni aux espoirs ni aux besoins, ni aux engagements. Il est plus crédible que le scénario 3 « priorité aux infrastructures » qui satisfait les besoins mais représente un effort encore plus important, difficilement soutenable au regard des besoins des autres secteurs, et des besoins en crédits de fonctionnement pour le mettre en service. La crédibilité du scénario 2 repose cependant sur sa prise en compte dans sa globalité qui éviterait de déboucher au fil des arbitrages sur un scénario 2- ou 1+.

Contacts presse :

Bruno Gazeau, Président de la FNAUT

tél. 06 76 73 31 09