

# LE VRAI PLAN D'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR RÉUSSIR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Briefing presse

réseau  
action  
climat france

## CONTEXTE ET ENJEUX

Notre système de mobilité centré autour du tout voiture et de la voiture individuelle est aujourd'hui à bout de souffle comme en témoignent les crises à répétition de ces derniers mois : augmentation sans précédent des dépenses de carburant, dégradation de l'offre de transport public, augmentation du coût des transports publics, etc.

Cette situation n'est pourtant pas une fatalité mais la conséquence d'un choix politique. Le choix politique d'avoir favorisé à tout prix la voiture individuelle en investissant massivement dans les infrastructures de transport routier et ce au détriment des investissements dans le transport ferroviaire, les transports en commun et le vélo. En effet, on estime que plus de 200 milliards d'euros ont été investis dans le réseau routier en seulement vingt ans, soit près de 10 milliards d'euros par an<sup>1</sup>.

Dans ce contexte, et afin d'éclairer les futurs enjeux d'investissement dans les infrastructures de transport, le Comité d'orientation des infrastructures (COI) remettra dans quelques jours au Gouvernement un avis sur les principaux besoins en matière d'investissements dans les transports.

Le Gouvernement devra ensuite définir ses priorités pour le quinquennat. Les choix politiques qui seront opérés seront décisifs et conditionneront la manière dont nous nous déplacerons au cours des prochaines décennies. Le Gouvernement dispose ainsi d'une opportunité historique de rompre avec les erreurs du passé en faisant le choix de développer massivement, et sur tout le territoire, les alternatives à la voiture.

A l'heure de l'urgence écologique et alors qu'il est indispensable de garantir à toutes et tous l'accès à la mobilité, **le Réseau Action Climat appelle le Gouvernement à instaurer une règle d'or climatique et environnementale sur tous les nouveaux projets d'infrastructures de transport.**

Cette règle d'or doit permettre d'autoriser et de financer, au niveau national et local, uniquement les projets d'infrastructures de transport qui témoignent d'un bilan environnemental total bénéfique sur le long terme. Ce bilan doit tenir compte du trafic induit et du report modal généré par le projet et un débat public doit être organisé au préalable.

L'application de cette règle d'or doit aussi permettre de limiter fortement le coût de ces investissements pour les pouvoirs publics. En effet, l'abandon des nouveaux projets routiers permettrait à lui seul d'économiser plus de 12 milliards d'euros d'argent public. Soit plus de la moitié des 22 milliards d'euros supplémentaires nécessaires pendant le quinquennat pour garantir le bon entretien des routes et développer le transport ferroviaire, les transports en commun et le vélo.

<sup>1</sup> Bilan annuel des transports, MTECT, 2021

# 1. Instaurer un moratoire sur les nouveaux projets routiers

## LE CONSTAT

En raison d'une politique de transport très largement tournée vers le développement des routes et des autoroutes, la France possède l'un des plus grands réseaux routiers du monde et le premier d'Europe avec plus de 1 100 000 kilomètres de routes.

Si le bon entretien de ce réseau est un enjeu indispensable de sécurité routière et nécessite un investissement annuel de l'État d'environ 1 milliard d'euros<sup>1</sup>, la construction de nouvelles routes est elle encore mise en avant pour répondre aux problèmes de congestion du trafic automobile. Ces nouvelles constructions s'avèrent pourtant inefficaces car elles entraînent systématiquement une augmentation de la circulation ne faisant ainsi qu'accroître l'utilisation de la voiture et générant toujours plus d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et de bruit. Ces nouvelles constructions contribuent aussi largement à la destruction de nos paysages et de la biodiversité en étant le deuxième facteur d'artificialisa-

tion des sols<sup>2</sup>. Enfin, ces nouvelles constructions mobilisent des moyens financiers considérables et ce au détriment des investissements dans le développement de l'offre de transport public. Le réseau routier a ainsi augmenté de plus de 15% au cours des vingt dernières années tandis que le réseau ferroviaire s'est lui réduit de 15%<sup>3</sup>.

Malgré ce constat, il existe encore plus de 55 projets routiers contestés en cours de réalisation ou à venir à travers la France.

18  
Md€

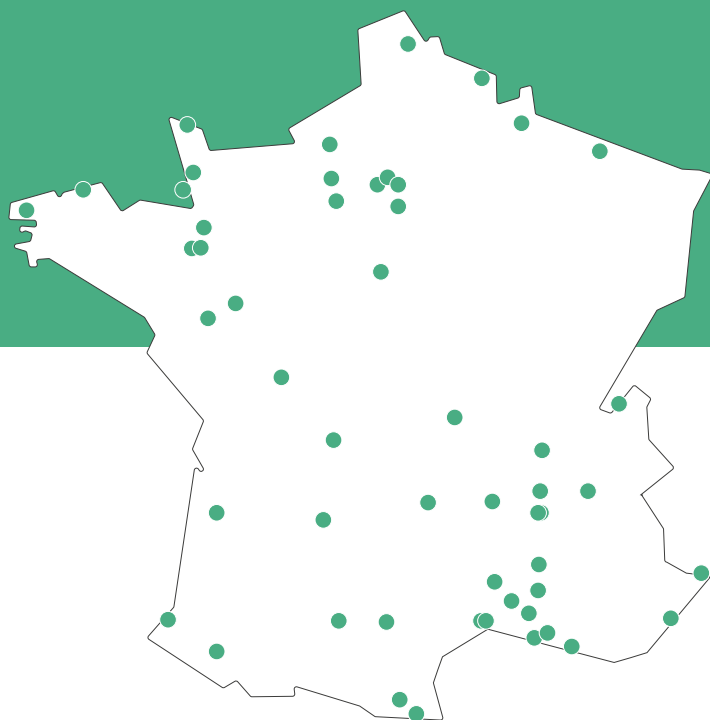
*C'est le coût total estimé des 55 projets routiers aujourd'hui contestés en France, dont 12,3 milliards d'euros d'argent public<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup> Routes, autoroutes : un gâchis à 18 milliards d'euros

<sup>1</sup> Avis transports routiers, Sénat, 2022.

<sup>2</sup> Artificialisation des sols : état des lieux d'un défi complexe, FNH, 2022.

<sup>3</sup> Fnaut infos, novembre-décembre 2022.



► Carte des 55 projets routiers contestés

Source : Reporterre

## Notre proposition

Investir exclusivement dans l'entretien et la rénovation des voiries existantes afin d'améliorer la sécurité routière et **instaurer un moratoire sur les nouveaux projets routiers**. Ce moratoire doit permettre de mettre fin au financement au niveau national et local de tout nouveau projet routier qui contribue à une augmentation du trafic routier.

## Ils l'ont fait

En 2021, le Pays de Galles a suspendu tous les nouveaux projets de construction de routes afin d'examiner l'impact environnemental de ces derniers et d'identifier des alternatives.

# 2.

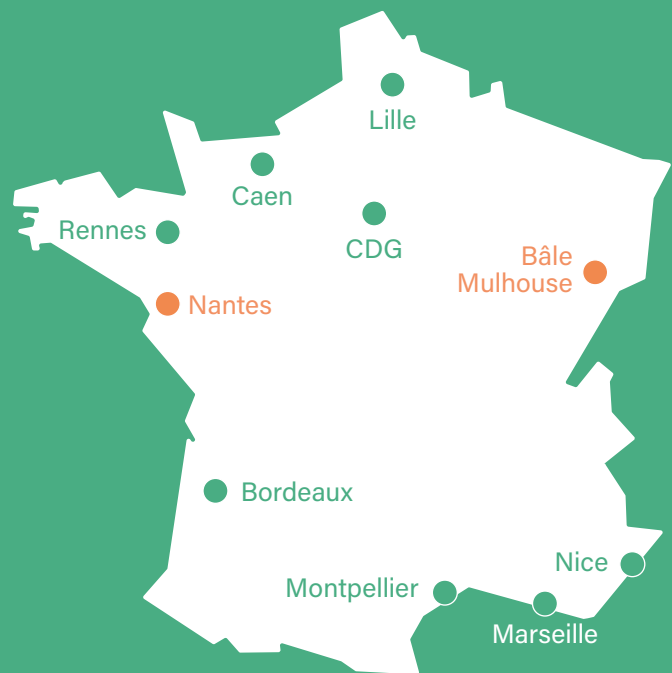
## Interdire toute extension ou construction de nouvel aéroport

### LE CONSTAT

Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur aérien sont en constante augmentation. Pour y faire face, la Convention Citoyenne pour le Climat a proposé en 2021 plusieurs mesures qui permettraient de contrer cette tendance incompatible avec nos objectifs climatiques et sanitaires, dont l'interdiction des extensions d'aéroports qui entraîneraient une augmentation du trafic aérien. Pourtant, de tels projets continuent de se développer, comme par exemple à Marseille ou à Nice aujourd'hui, demain à Lille ou à Roissy. Au total, ce sont 10 projets d'extensions qui sont sur la table en France, soit plusieurs centaines de millions d'euros d'investissements qui vont participer à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores pour les riverains.

0

Comme le nombre de projets d'extension d'aéroports effectivement concernés par la Loi Climat et Résilience.



### Notre proposition

Interdire toute extension d'aéroport ou toute construction de nouvel aéroport qui entraînerait une augmentation du trafic aérien, comme le proposait initialement la Convention Citoyenne pour le Climat.

### ► Projets d'extensions d'aéroports en France : Où en est-on ?

- Non-concernés par la loi-Climat
- Exceptions prévues



# 3.

## Faire du train un moyen de transport de masse

### LE CONSTAT

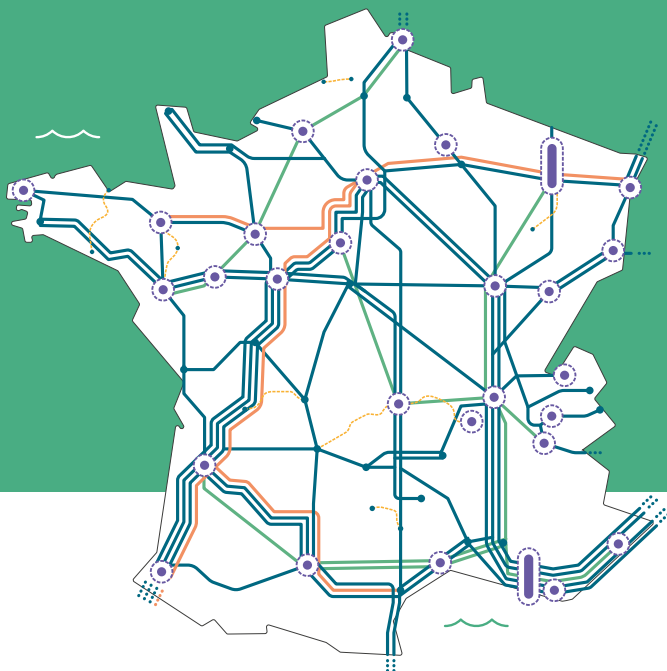
Alors qu'il est urgent de développer des alternatives à la voiture sur tout le territoire, la France dispose d'un fort potentiel pour devenir une grande nation ferroviaire. Elle peut en effet compter sur un réseau ferroviaire de près de 27 000 kilomètres ainsi que sur un nombre encore important de gares<sup>1</sup>. En effet, 70% des Français vivent à moins de 5 kilomètres d'une gare. Négligé pendant de nombreuses décennies, le réseau ferroviaire est cependant très âgé et nécessite un effort d'entretien et de modernisation considérable. En l'absence d'une rupture radicale en matière de politique ferroviaire, la France court à un scénario catastrophe de dégradation généralisée de son réseau. Les ralentissements sur le réseau ferroviaire structurant classique pourraient en effet augmenter de plus de 50% au cours des prochaines années<sup>2</sup>. La spirale négative déjà

bien connue sur les petites lignes risquant ainsi de s'étendre à des axes structurants du réseau ; manque d'entretien du réseau, ralentissements, report des voyageurs vers d'autres modes de transport plus fiables, fermetures de lignes ...

**1 600**, c'est le nombre de kilomètres de lignes qui a été réintégré au réseau structurant sans financement complémentaire pour en assurer l'entretien. Parmi ces lignes on trouve notamment : Caen-Alençon-Le Mans-Tours ; Bourges-Montluçon ou encore Brive-Rodez<sup>1</sup>.

1 La France à 20 minutes à vélo, BL évolutions.

2 Avis transports ferroviaires, fluviaux et maritimes, Sénat, 2022.



► Investir 3 milliards d'euros en plus et par an dans le transport ferroviaire pour créer :

- plus de RER métropolitains ;
- plus de petites lignes ;
- plus de lignes intercity ;
- plus de lignes de nuit ;
- plus de lignes de fret.

### Notre proposition

Engager un véritable plan de relance ferroviaire en investissant au moins **3 milliards d'euros supplémentaires par an dans le réseau**. Ce plan d'investissement sur dix ans doit permettre de garantir un bon entretien du réseau structurant et des petites lignes ferroviaires. Il doit aussi permettre d'accélérer la modernisation du réseau et notamment le développement des RER-métropolitains dans les principales agglomérations. Le fret ferroviaire et les trains de nuit devront aussi bénéficier de ces investissements pour se développer.

### Ils l'ont fait

Plusieurs pays européens ont récemment annoncé des **plans d'investissement massifs** dans leurs réseaux ferroviaires :

- 8,6 milliards d'euros seront ainsi investis chaque année en **Allemagne** pendant les dix prochaines années ;
- 19 milliards d'euros en **Italie**.

En comparaison, la France investit en moyenne 5 milliards d'euros par an.

# 4.

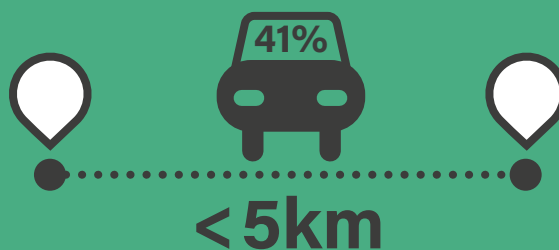
## Créer 50 000 kilomètres de pistes cyclables partout en France

### LE CONSTAT

Le fonds vélo de l'État, doté initialement de 350 millions d'euros et abondé de 100 millions d'euros lors du plan de relance, a été largement victime de son succès. Signe que les besoins d'investissement dans les pistes cyclables sont très importants, et ce, partout sur le territoire. Près de 50% des dossiers déposés par des collectivités n'ont pas pu être retenus.

Les rapports d'experts s'accumulent ces dernières années et convergent tous vers un point : les pouvoirs publics, État et collectivités, devront investir plusieurs milliards d'euros par an dans le vélo pour permettre à tous les citoyens de bénéficier de réseaux de pistes cyclables sécurisées pour leurs déplacements du quotidien et leurs loisirs. L'I4CE chiffre ainsi les besoins à 3,3 milliards d'euros par an d'ici 2030, à condition qu'aucun nouveau projet routier ou autoroutier ne sorte de terre<sup>1</sup>.

De leurs côtés, l'ADEME et le ministère de l'Économie soulignaient en 2020 que ces niveaux d'investissement étaient la condition indispensable au développement équilibré de l'usage du vélo sur tout le territoire : villes-préfectures, cœurs de métropole et leurs banlieues, communes périurbaines et bourgs.



41%

C'est le pourcentage des trajets réalisés en voiture faisant moins de 5 kilomètres.

<sup>1</sup> Panorama des financements climat, I4CE, 2022.

### Notre proposition

Adopter un **nouveau Plan vélo doté d'un budget d'investissement de 3 milliards d'euros sur le quinquennat**, soit un investissement de l'État de **9€/hab/an**.

Ces financements devront permettre de doubler le réseau cyclable français pour le porter à 100 000 kilomètres et être adaptés à la réalité de chaque type de territoire pour permettre aussi bien aux petites et moyennes villes et aux territoires ruraux qu'aux métropoles de déployer leurs propres réseaux vélo.

### Ils l'ont fait

Au **Royaume-Uni**, le Gouvernement porte un programme ambitieux de développement du vélo dans un pays où la pratique cyclable est proche de la France et investira 3,8 milliards de livres £ sur 2021-2025, soit **16€/hab/an**.

En **Irlande**, le Gouvernement s'est fixé l'objectif de dédier 20% de ses investissements aux mobilités actives. Cela correspond à un investissement annuel de l'État de 360 millions d'euros, soit **72€/hab/an**, dont 50% pour le vélo.

# 5. Doubler le nombre de déplacements en transports en commun

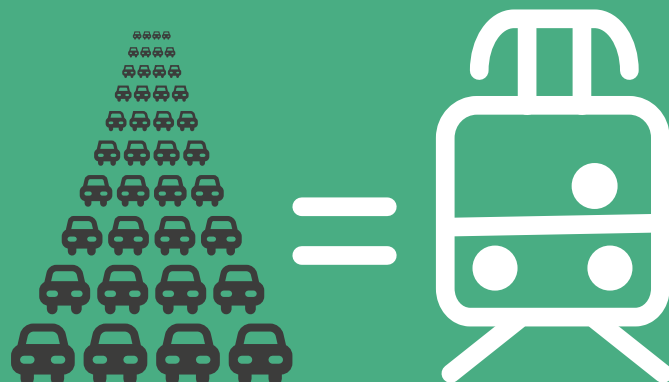
## LE CONSTAT

Les transports en commun apportent de nombreuses réponses aux enjeux de baisse des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et la congestion des agglomérations. En pleine crise énergétique, leur développement est aussi un enjeu social afin d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle et plus économique pour l'utilisateur.

Pourtant, le soutien au développement des transports en commun reste insuffisant et très variable dans le temps. En effet, depuis le Grenelle de l'environnement en 2007, 4 appels à projets ont permis de soutenir leur développement, en 2008, 2010, 2013 et 2021. Les montants sont eux aussi très variables : si le premier appel à projets prévoyait une enveloppe de 810 millions d'euros, le montant du troisième appel à lui été réduit de moitié (450 millions d'euros).

170

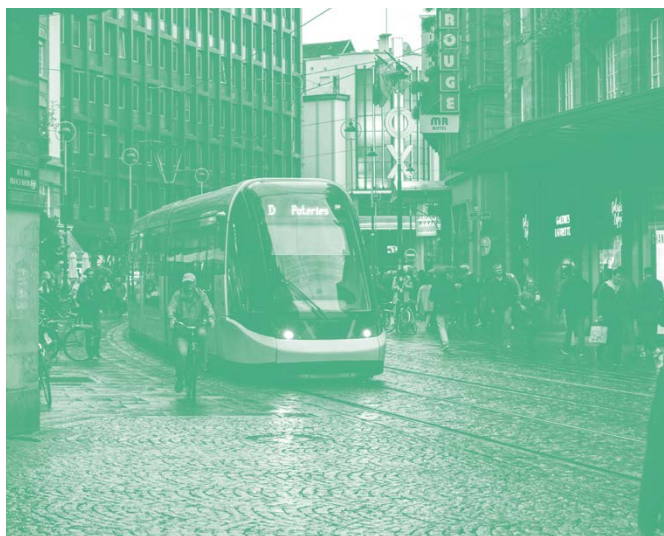
Un tramway transporte en passagers l'équivalent de plus de 170 voitures.



## Notre proposition

Garantir un **financement régulier de 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat** afin de doubler le nombre de déplacements en transports en commun.

Ce financement doit permettre de soutenir le développement des infrastructures et services de transports en commun y compris dans les zones moins denses.



## Contact



### Réseau Action Climat

Mathilde Lebourgeois,  
*Responsable communication*  
06 74 95 87 11  
[mathilde.lebourgeois@reseauactionclimat.org](mailto:mathilde.lebourgeois@reseauactionclimat.org)

### Fédération des Usagers de la Bicyclette - FUB

Anne-Sybille Riguidel,  
*Responsable presse*  
06 32 10 26 38  
[as.riguidel@fub.fr](mailto:as.riguidel@fub.fr)

### Réseau Action Climat

Mundo M,  
47 avenue Pasteur  
93100 Montreuil  
01 48 58 83 92  
[reseauactionclimat.org](http://reseauactionclimat.org)

Design graphique et mise en page  
Guénolé Le Gal, 12.2022

Le Réseau Action Climat-France, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International (CAN-I), réseau mondial de plus de 1300 ONG.

Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre les changements climatiques et ses impacts.



réseau  
action  
climat  
france