

Comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement

Réunion du 29 avril 2011

Position des parties prenantes¹ du Grenelle de l'Environnement sur le Schéma National des Infrastructures de Transport

Adopté en réunion plénière à l'unanimité des votants

Les parties prenantes qui se sont réunies pour élaborer une position commune apprécient l'exercice réalisé qui permet une vision synthétique des perspectives d'évolution de nos infrastructures de transports pour les 20 à 30 ans à venir, ainsi qu'une première approche des interactions entre les modes de transport.

Elles partagent les 4 grandes orientations du SNIT :

- Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de GES du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité.

Cependant le schéma décrit des objectifs de long terme avec un très large volet de création d'infrastructures de transport « dites de développement » sans décrire la transition. Il faudrait prévoir des études d'impact, des indicateurs de performance, et des études de suivi des objectifs du SNIT sur les dimensions économiques, sociales et environnementales, et cela par territoire.

Le SNIT ne correspond pas à un scénario de rupture pourtant inscrit dans les engagements du Grenelle dans le domaine des transports, ce que souligne par exemple le rapport d'évaluation environnementale, notamment dans le domaine du report modal.

Il faut pour cela définir une politique globale des transports et de la mobilité durables qui prenne en compte l'aménagement du territoire et de ses activités économiques et humaines.

Remarques importantes partagées :

1. Sur l'avant-projet de SNIT

Compte tenu de son importance, le SNIT devrait faire l'objet d'un vote parlementaire associé à une loi de programmation.

Le montant important des investissements à réaliser repose sur des financements tripartites (Etat, collectivités, privé...), ce qui à la lumière des réalisations actuelles ne manque pas de poser des difficultés. La crédibilité se mesurera donc à des budgets clairement identifiés accompagnés d'une programmation et d'un dispositif de pilotage. Dans ce cadre, la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants doit clairement s'affirmer et se concrétiser là où la planification de mise en œuvre est indispensable. Dans tous les cas, pour organiser une politique multimodale des transports de nature à atteindre les objectifs du Grenelle, la maîtrise de l'utilisation des infrastructures par la collectivité sera déterminante.

¹ Préparé par ACFCI, AdCF, CFDT, CGPME, CGT, FIF, FNE, FNSEA, FNTP, FNTR, Les Amis de la Terre, Ligue Roc, MEDEF, UNAF

L'impact de ce schéma devrait être positif pour l'emploi de proximité, ainsi que pour l'économie des régions. L'équité territoriale gagnerait à être améliorée.

La consommation de foncier impactée par la mise en œuvre du SNIT est supérieure au précédent plan et réduit significativement les surfaces agricoles disponibles et les milieux naturels, en contradiction avec d'autres engagements du Grenelle.

Le projet actuel (y compris fiches actions) fait apparaître une insuffisante prise en compte de la biodiversité en retrait par rapport aux objectifs de la Loi Grenelle I et aux dispositions de la Loi Grenelle II concernant la Trame Verte et Bleue.

Il manque la nécessaire articulation du SNIT avec les projets européens (Livre Blanc, RTE-T...). La logique du SNIT doit également constituer la base d'orientations portées par la France dans les discussions européennes de finalisation de ces projets.

2. Sur le transport de marchandises

Les parties prenantes s'inquiètent de voir le recul du fret ferroviaire encore accentué depuis les engagements du Grenelle de l'environnement.

Elles souhaitent une refonte de l'organisation du système de transport ferroviaire pour optimiser la concrétisation des engagements gouvernementaux de septembre 2009 en matière d'infrastructures afin d'obtenir une montée en charge de ce mode de transport.

Le transport fluvial doit aussi être favorisé et la préservation du réseau existant, alliée à sa modernisation, sont de véritables enjeux pour son développement.

La multi-modalité est au cœur du transport de marchandises. Des plateformes multimodales doivent être préservées ou développées pour favoriser l'émergence d'offres de transport ferroviaire, de transport fluvial et maritime côtier. Ces plateformes sont à planifier en concertation avec les acteurs territoriaux avec une exigence de cohérence nationale et européenne en particulier avec le Livre blanc de la Commission européenne qui opte pour un transfert modal des acheminements supérieurs à 300 km vers les modes ferroviaire et fluvial.

A l'instar du développement des transports collectifs dans les grandes agglomérations, une véritable politique de logistique de marchandises et de dessertes urbaines, périurbaines et locales doit être mise en avant avec des infrastructures de transports conçues ou adaptées pour répondre aux besoins. Il serait souhaitable qu'une fiche action développe ce point.

3. Sur le transport de voyageurs

Le transport ferroviaire de proximité (TER, RER) et les trains d'équilibre du territoire sont actuellement en difficulté à cause de l'état des voies ferrées et nécessitent un investissement considérable. La priorité doit être accordée à la remise en état des réseaux existants ainsi qu'au développement des transports en commun de proximité nécessaires aux déplacements des personnes. Il conviendra notamment de veiller au développement et à la performance des systèmes d'information intelligents.

La modernisation du réseau doit être également une priorité pour donner une pertinence au transport par voie ferroviaire.

Les parties prenantes notent la reprise dans le SNIT des grands projets de lignes à grande vitesse prévues dans la loi Grenelle de programmation. Elles souhaitent néanmoins :

- L'adaptation du niveau de vitesse aux réels besoins des territoires et des usagers.

- La hiérarchisation des priorités en matière de LGV en fonction de leur utilité socioéconomique et de leurs impacts environnementaux, par rapport :
 - Aux objectifs ambitieux d'entretien et de modernisation du réseau ferroviaire actuel ;
 - À leur capacité à favoriser un report modal.

Les positions spécifiques des parties prenantes reçues sont jointes en annexe. Elles expriment en particulier des points de sensibilité différents qui méritent d'être pris en compte.

Annexes



Observations de l'Assemblée des Communautés de France sur le projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT)

A l'occasion de la réunion plénière du Comité national du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDDGE), mardi 15 mars, Patrice Yung, vice-président de l'AdCF, a souhaité attirer l'attention de la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet et de ses services sur l'absence de programmation financière prévue pour les nombreux projets inscrits au SNIT.

Ce document de planification d'infrastructures multimodales mise avant tout sur les modes de transports ferroviaires (145 Mrd€, contre 23 pour la voie d'eau, 5 pour les ports, 47 pour les transports collectifs urbains, 38,5 pour la route et 2 pour l'aérien). Active et force de propositions dans les comités opérationnels et au comité de suivi du Grenelle, l'AdCF souscrit à cette ambition affichée de report modal qui constitue un effort sans précédent dans le domaine de la mobilité durable. Au demeurant (et comme l'a récemment signalé l'association TDIE), **le document souffre d'un déficit de précision sur les priorités financières : en terme de programmation financière, doit-on donner la priorité aux investissements de développement ou à ceux de la modernisation et de la régénération des infrastructures existantes?** Pour rappel, l'évaluation menée par les services de l'Etat montre que le contenu du schéma tel qu'il est aujourd'hui défini représente dans son ensemble, hors projet «Grand Paris», un effort, mesuré sur 25 ans, d'au moins 260 Mrd€ dont 166 Mrd€ de développement. Sur ces 260 Mrd€, près de 86 Mrd€ (32,8%) seraient à la charge de l'Etat et **97 Mrd€ (37,2%) à la charge des collectivités locales**, le reste étant pris en charge par les autres partenaires (gestionnaires d'infrastructures, concessionnaires, partenaires privés, etc.).

De nombreux membres du CNDDGE, et notamment les représentants de l'Association des Régions de France (ARF), ont fait part de leurs **inquiétudes sur les capacités de RFF, gestionnaire de l'infrastructure, à répondre au défi de la modernisation et de la régénération du patrimoine ferroviaire. Ces craintes sont partagées par les élus de l'AdCF et sont tout à fait fondées comme le démontrent les récentes déclarations de Hubert du Mesnil au quotidien *Les Echos* (Cf. Article du 7 avril 2011 :**

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/0201284411663-rff-tire-le-signal-d-alarme-pour-le-rail-francais-qui-n-a-plus-les-moyens-de-ses-ambitions.htm>)

Rappelons que RFF accuse une dette de 27,4 milliards d'euros.

Le collège des collectivités locales s'est ainsi exprimé de manière unanime pour que les investissements de développement (103 milliards d'euros), principalement ceux des 2000 kms de lignes à grande vitesse (LGV), ne fassent pas passer au second plan l'enjeu de l'entretien et de la modernisation des réseaux existants. **Les besoins en investissements pour la sauvegarde et l'optimisation du réseau ferré national (RFN) ont été évalués à au moins 25 milliards d'euros d'ici 2025 par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne dans le cadre de l'audit commandé en 2005 par Réseau ferré de France.** Ce niveau d'engagement de 25 mds d'euros est retenu par l'avant-projet de SNIT en faveur de la régénération du réseau ferroviaire tandis que 15 milliards sont à mobiliser pour sa modernisation.

Par ailleurs, nul ne doute que les nouvelles LGV entraîneront aussi des controverses sur les **localisations des gares TGV**, comme en Provence lors de la discussion relative au tracé de la LGV PACA en 2009. **A ce titre, Patrice Yung, président délégué de la communauté d'agglomération Seine Eure, a alerté la Ministre du Développement Durable sur l'impérative nécessité d'associer le plus en amont possible les agglomérations dans les exercices de tracés afin que les projets de gares TGV puissent être intégrés par les outils de planification territoriale des collectivités locales (SRADT, SCOT, PLU).** Fortement mises à contribution pour le financement des LGV, les agglomérations devront nécessairement prévoir des dessertes de ces gares nouvelles en transports collectifs. Patrice Yung a soulevé devant la Ministre la perte de pertinence du modèle de gare TGV « en rase campagne », peu vertueux en matière d'économie du foncier, générateur d'étalement urbain et de trafic automobile et très coûteux pour la desserte en transports collectifs pour les autorités organisatrices.

Tels sont les éléments d'observation que notre association souhaitait apporter dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'avis sur cet avant-projet de SNIT.

Assemblée des Communautés de France (AdCF)

191, rue Saint-Honoré

75 001 PARIS

Tél : 01 55 04 89 00 / LD : 88 17

Fax : 01 55 04 89 01

Mèl : o.crepin@adcf.asso.fr

www.adcf.org

AVIS DES AMIS DE LA TERRE SUR LE "PROJET DE SNIT

Le SNIT annonce des orientations dans la lignée du Grenelle, en particulier :

- privilégier les modes alternatifs au routier et à l'aérien,
- mieux desservir les "territoires enclavés" manquant d'accès aux services essentiels
- privilégier l'amélioration des infrastructures existantes en limitant les créations
- contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre

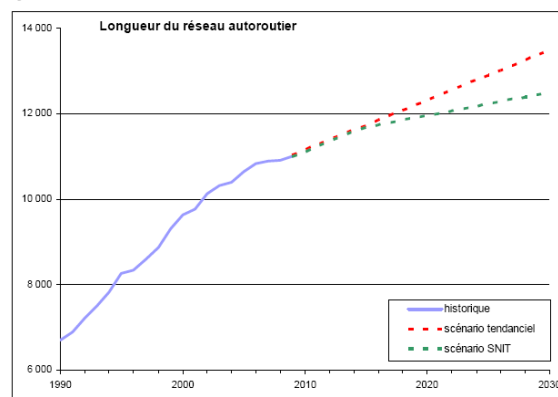
Nous souscrivons à ces objectifs, mais contestons les mesures prévues qui ne sont pas celles qui seront nécessaires pour les atteindre.

Privilégier les modes alternatifs au routier et à l'aérien,

Le chiffrage budgétaire des investissements fait apparaître une forte inflexion au profit du rail. Mais ceci est obtenu par un nombre de projets de LGV nouvelles très coûteuses, dont la réalisation n'est ni assurée ni même forcément souhaitable, et qui masquent la poursuite du développement autoroutier.

Le SNIT annonce lui-même que tous les projets ne pourront être réalisés compte tenu des contraintes financières : en pratique, les projets autoroutiers, qui sont substantiels, seront très probablement poussés en priorité (quand ils ne sont pas déjà entérinés).

Figure 46 – Poursuite de la croissance du réseau autoroutier – scénario tendanciel vs scénario SNIT



source : rapport environnemental de juillet 2010

Le SNIT continue à être fondé sur des hypothèses de croissance du trafic routier, à l'horizon de 20 ans et plus, et de développement du réseau routier. Le graphique ci-dessus (qui n'est pas repris dans la nouvelle version du rapport environnemental du 18/2/11), montre bien que le développement autoroutier n'est que freiné par le SNIT, et non remis en cause.

Le développement du transport routier tel qu'il figure dans le SNIT n'est pas compatible avec un véritable objectif report modal.

Mieux desservir les "territoires enclavés" manquant d'accès aux services essentiels

L'amélioration de la desserte est envisagée uniquement à travers la route. Pourtant, les développements routiers ne doivent en principe intervenir qu'en l'absence d'alternatives crédibles en transports en commun : pourquoi de telles alternatives ne sont-elles pas étudiées ?

***L'action ROU 6** : "Renforcer l'accessibilité des territoires dont les populations souffrent d'enclavement" est un exemple frappant. Il s'agit de faciliter la vie aux personnes situées à l'écart des réseaux de services publics de santé et d'éducation, commerces, bassins d'emplois. L'action prévoit différents investissements de capacité routière (pouvant "conduire éventuellement à la mise à 2x2 voies complète de certains itinéraires") ; aucune autre mesure n'est considérée comme susceptible d'améliorer l'accès. Si l'on met cela en parallèle avec la fermeture de beaucoup de services publics décentralisés, c'est **un doublé : baisse des services locaux, développement des routes**. Cette action coûte 6 milliards d'euros de 2009 à 2014.*

Pour des raisons aussi bien sociales qu'environnementales, cet objectif doit être satisfait par des transports en commun adaptés et par l'incitation à l'implantation de services locaux, plutôt que par la route. En conséquence, les projets de nouvelles 2x2 voies sont à exclure de ce schéma directeur.

Privilégier l'amélioration des infrastructures existantes en limitant les créations

Les actions hors investissement prévues par le SNIT sont nombreuses et certaines intéressantes, mais beaucoup sont d'une importance limitée ou restent floues.

Au total, les investissements nouveaux priment, de loin, sur les opérations de mise en valeur de l'existant.

Le coût des projets de nouvelles LGV est énorme sur le plan financier, les impacts en termes d'environnement sont très lourds (400 zones Natura 2000 à "moins de 1km") et les impacts humains, notamment en agriculture, aussi. Tous ces coûts sont la contrepartie de gains en vitesse parfois limités, mais considérés par le SNIT comme un avantage prioritaire.

Dans les faits, la plus grande partie des besoins de déplacements sont en zones urbaines. Des investissements sont prévus au SNIT dans ce domaine, mais ils restent en retrait par rapport au programme LGV et ne sont pas pour certains du transport de proximité adapté à la desserte des zones denses, comme les grandes boucles du Grand Paris.

La priorité doit être accordée à la remise en état et à l'amélioration des réseaux ferroviaire existants, fret et voyageurs, ainsi qu'au développement des transports collectifs en agglomération.

Contribuer à la diminution de 20 % des émissions de GES d'ici 2020.

Les résultats attendus en termes de diminution des émissions sont très modestes. L'évaluation de février 2011 confirme la précédente : le SNIT permettrait une économie d'émissions de 2 à 3 % maximum par rapport à un scénario de référence sans SNIT, qui lui-même comporte une augmentation de 8 % des émissions interurbaines, malgré les gains technologiques très importants attendus (-25 % liés aux performances des véhicules).

Ceci était prévisible vu les hypothèses de croissance du trafic, en particulier routier, et le faible report modal attendu : la part modale de la route et de l'aérien doit être infléchie de 1,5 %

seulement au profit du fer, alors que parallèlement; le trafic routier doit augmenter de 57 % en volume entre 2002 et 2030. L'impact environnemental d'un vol doit être réduit de 10 %, mais le trafic aérien doit plus que doubler.

Le rapport environnemental cherche à justifier que ces résultats sont compatibles avec les objectifs de la France pour 2020 (-14 % d'émissions de GES dans le secteur hors quota par rapport à 2005) : il s'en remet aux gains technologiques - pourtant déjà largement intégrés dans le scénario de référence - et aux mesures d'ordre fiscal - mais sans considérer que ces mesures ne peuvent agir qu'en réduisant le trafic.

Le rapport reconnaît que ce type de scénario ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de facteur 4 à l'horizon de 2050, et conclut qu'*une rupture, avec notamment une évolution forte des comportements en faveur de choix modaux moins émetteurs de CO₂ conjuguée à une réduction de la mobilité semble être un gisement important de réduction des émissions de GES*".

La diminution des émissions de gaz à effet de serre ne sera possible dans les transports que si l'on admet de rompre dès maintenant avec les scénarios tendanciels d'augmentation forte demande de transport, au lieu de s'en remettre à d'hypothétiques gains technologiques pour respecter les engagements pris dans la lutte contre le changement climatique.



Laurent CARRIE
DELEGUE NATIONAL
POLE ECONOMIE, DEVELOPPEMENT
DURABLE, LOGEMENT ET
CONSUMERISME
Tél. : 06 21 68 83 29
laurent.carrie@cfecgc.fr

*Comité national du Développement durable et du Grenelle de l'environnement
(CNDDGE)*

AVIS de la CFE-CGC

Schéma national des infrastructures de transport

A- Contexte : La loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle prévoit explicitement aux articles 16 et 17 la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport. Un premier avant-projet de schéma a été diffusé à la mi juillet 2010. Le présent document constitue une version consolidée de ce dernier. Cette nouvelle version tient compte en partie seulement, des remarques et observations qui ont été formulées à la suite de la diffusion du document de juillet 2010 notamment dans le cadre des échanges qui ont lieu au sein du Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement.

La stratégie affichée s'appuie sur 4 axes :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

Une réunion des parties prenantes s'est tenue le 6 avril et a abouti à une position commune sur les points de convergences décrite dans un document (version commune du 19 avril 2011).

B – Notre point de vue sur schéma :

1- Partage du point de vue avec la position commune des parties prenantes :

Nous partageons les positions communes décrites dans le document des parties prenantes du 19 avril 2011.

Notamment que ce schéma est loin d'un scénario de rupture face aux défis de la transition énergétique et d'un changement de paradigme en terme modal. L'impérative priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants doit clairement s'affirmer et se concrétiser pour les citoyens. L'absolue nécessité d'une loi de programmation et une affectation claires des crédits budgétaires disponibles pour mener à bien ces projets.

2 – Positions spécifiques de notre confédération sur le SNIT :

Nous reconnaissons les avancées contenues dans cet avant-projet consolidé mais l'absence de hiérarchisation des projets en terme d'utilité socioéconomique et environnemental amoindrie la portée du document. D'autant plus que la question du financement des projets n'est pas clairement définie (Dans le document, il est précisé que le SNIT ne serait vraiment réalisé qu'à hauteur de 70 à 80% compte tenu des tensions sur les finances publiques, mais rien n'indique comment seront opérés les choix).

Il existe également un risque d'avoir une vision réductrice en ne regardant que la problématique d'infrastructure française sans assurer une cohérence à l'échelle européenne mais aussi sans élargir la réflexion sur les politiques des opérateurs de transport notamment sur le fret.

L'évaluation en terme d'emploi est trop réductrice car elle ne tient pas compte d'un bilan global par rapport à l'objectif affiché de rééquilibrage modal avec des effets positifs et négatifs induits sur l'emploi.

La volonté affichée de réduire les émissions de CO2 par une moindre dépendance des transports aux hydrocarbures ne doit pas occulter la problématique pour le ferroviaire de l'accès à un coût d'une énergie électrique compétitive et acceptable en terme de prix final.

L'objectif d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur ne doit pas masquer deux points : définir avec les usagers leurs attentes et leurs priorités (l'amélioration de l'existant passe en priorité chez les usagers avant la création de nouvelles lignes LGV) mais aussi le coût supporté par les usagers pour ces infrastructures. La question de la maîtrise des coûts finaux du transport ferroviaire par exemple pour l'utilisateur n'est pas abordé dans le document.

L'indispensable rééquilibrage modale ne doit pas faire oublier que pour les salariés et les entreprises la route reste le moyen principal pour travailler et générer de l'activité or elle ne représente que 15% des dépenses qui seraient engagées dans le cadre du SNIT. Or entre les réalisations des infrastructures de

substitution à la route de nombreuses années vont s'écouler avant que les salariés ne voient de solutions alternatives à la route dans les bassins d'emplois. Donc il sera nécessaire de manier avec précaution toute politique pénalisante sur le coût du transport routier individuel (taxe carbone, péage urbain) pendant cette période transitoire en l'absence de solution de remplacement.

La volonté d'avoir un système de transport moderne et performant pour favoriser la compétitivité économique et l'attractivité de la France à l'échelle nationale, européenne et mondiale peut avoir des effets pervers et contribuer aux développements des politiques du juste à temps, « zéro stock » et autres politiques du « supply chain » qui favorise les délocalisations et génère des impacts sur l'environnement.

En conclusion : Le bouclage financier n'est pas acquis, la hiérarchisation et la méthodologie de choix des projets prioritaires n'est pas claire, les différents modes de transports ne sont pas assez mis en complémentarité et parfois mis en opposition (route / ferroviaire), le coût final pour l'utilisateur n'est pas clairement maîtrisé, l'aspect des infrastructures est trop déconnecté des politiques de mobilité et de « supply chain » ainsi que des politiques des opérateurs de transports. Néanmoins cet avant-projet présente des avancées mais mériterait d'être amélioré lors d'une mise à jour.



Position de la CGPME sur le SNIT

Selon la CGPME, l'actuel projet du SNIT constitue une avancée indiscutable dans la mesure où il traduit une réelle volonté politique de dépasser le cadre des arcanes antérieures (CIADT, CIACT...) et d'inscrire le développement de nos infrastructures de transport dans un véritable schéma national, à la fois plus exhaustif et plus structuré.

La CGPME souligne l'intérêt de pouvoir disposer désormais d'un outil de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et donc d'un document de stratégie précisant les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures de transport ainsi que d'un cadre de développement à horizon 20 à 30 ans.

La CGPME approuve le principe d'une structuration autour des quatre axes liés à l'optimisation de l'existant, à l'amélioration des performances du système de transport dans la desserte des territoires, aux améliorations de ses performances énergétiques et à la réduction de son empreinte environnementale.

La CGPME note également l'importance du programme d'investissement (hors grand Paris) qui s'élève à près de 260 milliards d'euros sur 20 à 30 ans, ambition qui, si elle était réalisée, permettrait à notre pays de disposer à l'horizon 2030 d'infrastructures de transport des plus modernes.

Notre Confédération considère toutefois que ce document doit s'enrichir d'un certain nombre d'améliorations permettant de renforcer à la fois la pertinence et la crédibilité de ce projet.

Ainsi la CGPME souhaite-t-elle que figure dans ce projet de rapport 'une partie introductive précisant ou rappelant ce qu'est la politique des transports et d'aménagement du territoire de la

Il serait par ailleurs opportun que ce rapport présente un schéma de transition décrivant le passage de la situation actuelle à celle souhaitable pour 2030.

La Confédération regrette que ce schéma national demeure extrêmement succinct concernant l'augmentation attendue des flux de transport consécutive à sa réalisation, ce qui est pourtant sa vocation primaire.

La CGPME regrette également le caractère tout aussi succinct de la réflexion multimodale ou intermodale figurant dans ce projet. La volonté délibérée de mettre en œuvre des réflexions cloisonnées sur chaque développement attendu par type d'infrastructures de transport

conduit à l'absence d'une évaluation de l'efficacité potentielle de la chaîne logistique française à l'horizon 2020 ou 2030.

On peut également regretter, alors même que l'accent est mis à juste titre sur la nécessité de moderniser l'existant, que le développement du rapport soit beaucoup plus explicite concernant les infrastructures nouvelles que pour la rénovation des infrastructures actuelles, sachant qu'il en va de la compétitivité de nos PME. On peut d'ailleurs regretter que cette dimension soit peu développée dans le rapport.

La CGPME demande la hiérarchisation des projets de lignes à grande vitesse en fonction de leur utilité socio-économique

La CGPME regrette également la quasi-absence de la dimension européenne et - a fortiori mondiale – et de leurs évolutions probables, dans la mise en œuvre de ce schéma, alors même que le développement de nos infrastructures transport ne peut se concevoir sans prendre en compte cette double dimension géo-économique. La Confédération demande ainsi une nécessaire articulation du SNIT avec les projets européens (RTE, dernier livre blanc la Commission...).

Enfin, même si ce schéma national se positionne sur un stade « non budgétaire », la CGPME s'interroge sur le décalage majeur qui prévaut entre les ambitions affichées (près de 300 milliards d'euros d'investissement en incluant le grand Paris) et notre capacité de financement public-privé envisageable pour les 20 années à venir. C'est pourquoi, nous demandons le renforcement du volet financier du SNIT.

La CGPME souhaite ainsi qu'au cours des mois qui viennent et à la suite du débat qui aura lieu au Parlement, le gouvernement arrête un schéma national d'infrastructures assorti d'un calendrier et d'un plan de financement réaliste par rapport aux priorités affichées. Elle demande de plus que le débat au Parlement fasse l'objet d'un vote, associé à une loi de programmation.

Enfin, il est essentiel de noter que toutes les infrastructures de transport ne peuvent être efficaces que si elles sont exploitées à l'aide des outils les plus performants à tous les stades de la chaîne de transport et de distribution. Ceci implique la mise en place en parallèle des infrastructures matérielles telles que visées dans ce rapport, d'infrastructures immatérielles permettant de déployer les moyens de communication et de gestion numériques associés et nécessaires à l'intégration des transports qui les emprunteront, dans les chaînes de production/distribution mondialisées.



2^{ème} avant projet de SNIT (Version de janvier 2011)

Du mieux mais doit mieux faire...
Encore loin de la réorientation attendue...
Et du schéma aux réalisations... attention !

Après six mois de débat, une deuxième version de l'avant-projet de Schéma National d'Infrastructures de Transports (SNIT) est rendue publique et s'offre, à son tour, au débat public, institutionnel et parlementaire.

Cette deuxième version, dite consolidée, présente des évolutions qui vont dans le bon sens. Elle persiste aussi sur des carences majeures. **Il y a du mieux mais doit mieux faire !**

De plus, la méthode et la procédure engagées laissent planer des incertitudes sur l'aboutissement. La CGT rappelle son exigence de ce point de vue. Elle ne laissera pas donner, éternellement, du temps au temps pour qu'au final l'enjeu soit rangé aux oubliettes.

De fait, un SNIT, articulé avec des schémas régionaux de services de transports marchandises et voyageurs, percute la logique libérale et de déréglementation. C'est en cela que le gouvernement et sa majorité, pourtant engagés par le Grenelle de l'Environnement, rêvent sans doute à son sommeil. On peut douter de leur réelle volonté à doter la France dans l'Europe d'un tel socle de réorientation. **La mobilisation qui a obligé à engager le processus doit continuer à s'affirmer.**

La CGT continue à agir pour combler les carences du projet, tout en considérant qu'il constitue une première avancée vers un socle d'approche enfin multimodal, de nature à engager la sortie d'une logique uniquement concurrentielle entre les modes de transports.

Entre le 1^{er} et le 2^{ème} avant-projet, des évolutions appréciables :

- La cohérence d'ensemble multimodale est renforcée, le caractère intégré s'y dessine,
- La priorité à la régénération et modernisation des réseaux existants est enfin affirmée,
- Les postulats, liés au statut des infrastructures, aux concessions et à l'unique solution des PPP, qui ne peuvent avoir place dans un schéma chargé de cartographier la prise en compte des besoins d'infrastructures socialement, écologiquement et économiquement responsables, sont retirés.

Cependant, si, dans la réalisation, les concessions d'infrastructures se confirment, à l'appui des politiques publiques actuelles de privatisation et d'externalisations, cohérence, multimodalité et réseau intégré voleraient en éclat au bénéfice de recherche de profits, avec pour conséquence une balkanisation.

Des carences lourdes persistent et des insuffisances laissent bien trop de places aux incertitudes :

- **Les coûts sont clarifiés mais les financements restent exsangues**, si ce n'est virtuels. De fait, l'incertitude est considérable sur la capacité d'engagements, y compris pour la priorité à la régénération et modernisation de l'existant. Les clés de financement mises en avant font apparaître

un niveau de sollicitation des collectivités territoriales décalé avec leurs moyens pour beaucoup d'entre elles.

- **Les défauts d'aménagement du territoire restent criants**, singulièrement sur le ferroviaire dont la partie marchandises persiste à exclure la moitié ouest du pays, transposant ainsi l'abandon par la SNCF du wagon isolé comme une non pertinence supposée des infrastructures existantes. Cette attitude tente à accréditer l'idée que, dans ce cas, il n'y a pas d'alternative à la route.
- **L'évaluation de compatibilité avec les engagements et critères retenus dans la loi Grenelle** (Art. 17) et ceux, techniques en déclinaison, élaborés par les 5 collèges du Grenelle (Etat, Employeurs, Collectivités territoriales, Associations environnementales, Syndicats de salariés) a cela d'**aléatoire** que les projets, pour beaucoup, ne sont pas à un stade d'étude suffisamment avancé. Cela montre tout l'enjeu de la revendication CGT sur l'urgence de mettre en place une grande ingénierie publique du développement durable et dotée des moyens en conséquence.

Pour la CGT, si ce schéma va dans le bon sens, il n'est pas encore au stade d'une rupture de stratégie et d'orientation dans le système de transport. Il doit, de ce point de vue, encore bouger.

La CGT continuera à s'y employer, notamment au Conseil National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement et au Conseil Economique, Social et Environnemental. Elle persistera dans son action pour obtenir un débat public officiel sur la politique des transports. Cette demande est finalement crédibilisée par la construction de ce schéma.

Une chose est certaine, ce schéma une fois retenu constituera une main courante qui devra se traduire, dans les lois de finance annuelles.

Or, à l'évidence ces dernières auront besoin de gagner en lisibilité et en moyens alloués pour que la France se mette en situation d'investir sur 25 ans les 260 milliards d'euros (62,2% fer, 7,8% routes, 18,1% urbain, 9,7% fluvial, 0,6% aérien et 1,8% portuaire) qu'il représente en financements, dont 100 milliards pour la régénération du réseau routier et ferroviaire.

En l'absence de cela et de programmation concrète de mise en œuvre, il reste fort à craindre que les projets routiers se réalisent et que ceux ferroviaires et fluviaux continuent à faire rêver, y compris pour la régénération de l'existant.

L'enjeu est considérable ! Il dicte d'ouvrir le débat pour la mise en place d'un pôle public financier réorientant l'utilisation de l'argent au service de la société. C'est la solution pour garantir une maîtrise publique, de l'usage des infrastructures, indispensable pour que la société puisse organiser le report modal et atteindre les engagements de lutte contre le changement climatique. C'est la seule solution pour se prémunir d'une réalisation des seuls projets à pertinence financière, assurer la prise en compte de l'aménagement du territoire et des questions écologiques et sociales.

Enfin, au moment où s'ouvrent les phases parlementaire et de « consultation facultative » des collectivités territoriales sur ce projet de SNIT ; la CGT considère que les élus devraient se départir d'une vision « carte de visite électorale locale » pour entrer dans celle de l'intérêt général avec une approche globale.

Montreuil le 10 mars 2011



Réseau Transports et Mobilité Durables

81-83 boulevard du Port-Royal

75013 PARIS

Michel DUBROMEL : Pilote du Réseau TMD

AVIS DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT SUR LA VERSION CONSOLIDÉE DU SNIT (Avis complémentaire à la position commune du 12 avril 11)

1) EVOLUTIONS DE LA VERSION PROJET A LA VERSION CONSOLIDÉE

Les objectifs généraux de la version projet du mois de juillet 2010 ont été précisés dans la version consolidée avec la prise en compte d'une meilleure présentation des composantes du SNIT et une évaluation financière plus affinée.

L'amélioration et l'optimisation des infrastructures existantes représentent maintenant une composante plus importante de ce schéma.

Par contre, le schéma reste au niveau de la planification, ce qui n'apporte aucune garantie quant à sa réalisation et, par voie de conséquence, aucune garantie pour l'atteinte des objectifs environnementaux du gouvernement.

2) L'ESTIMATION FINANCIÈRE DU PROJET

Le projet de SNIT est évalué à 260 Milliards d'Euros (hors Grand Paris) sur 25 ans. Le montant est impressionnant et pose un problème de réalisme dans le contexte de finances publiques peu disponibles.

Le principe de faire prévaloir l'amélioration des réseaux existants (100 Milliards) sur les opérations de développement est réaffirmé (160 milliards)

En pratique, nous constatons l'ouverture très rapide de Débats Publics pour de nouvelles LGV ou des canaux à grand gabarit, la poursuite de grandes opérations autoroutières ou la création d'un nouvel aéroport dans l'ouest, etc...FNE analyse ces actions comme contradictoires avec le principe de faire prévaloir les investissements sur les réseaux existants. En outre, nous constatons les difficultés de financement de certaines grandes opérations bien avancées comme la LGV Tours-Bordeaux, ou le Canal Seine Nord Europe.

3) LA COHERENCE SNIT AVEC LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DU GOUVERNEMENT

La version consolidée prend comme référence les principaux plans et programmes gouvernementaux et plus spécifiquement les engagements prévus dans les lois Grenelle 1 et 2. L'évaluation du projet ne permet pas de confirmer que ceux-ci peuvent être obtenus par la mise en place des projets définis par le SNIT en ayant en perspective les engagements du Grenelle

En ce qui concerne spécifiquement les transports, les objectifs en terme de part modale de fret ou d'émissions de CO2 sont les objectifs essentiels que ce projet doit permettre de réaliser.



Réseau Transports et Mobilité Durables

81-83 boulevard du Port-Royal

75013 PARIS

Michel DUBROMEL : Pilote du Réseau TMD

a) SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

« Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14% à 25% » (article 11 de la loi Grenelle 1)

L'évaluation mentionne que la part non routière du transport marchandises sera de 20% en 2030. FNE constate que la politique d'infrastructure prévue dans le SNIT ne fait gagner que 2 points de part modale au non routier par rapport à la situation de référence (18%). Ce résultat paraît très faible par rapport aux investissements prévus.

Comme ceci est mentionné dans le rapport d'évaluation, FNE considère que ces objectifs ne peuvent être atteints que par une meilleure optimisation des transports, des réorganisations des circuits industriels et agricoles et donc sûrement à d'autres organisations des chaînes de transportnécessitant à notre avis une autre conception des infrastructures nécessaires (en particulier conforter l'existant pour favoriser la proximité)

b) SUR LES EVOLUTIONS DE CO2

« L'objectif est de réduire dans le domaine des transports les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 »(article 10 point de la loi Grenelle 1)

L'apport du SNIT aux évolutions de CO2 lié au report modal se traduit par une économie de l'ordre de 2,5millions de tonnes par an soit un gain de 2% sur une période de 20 ans.

Nous sommes donc très loin de disposer d'un levier important pour atteindre les objectifs climatiques français et européens et là encore nous trouvons le résultat très décevant par rapport à l'objectif initial du SNIT d'être un levier pour réduire l'impact climatique des transports.

c) LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

Alors que les engagements du Grenelle de l'Environnement faisaient état d'une réduction très forte des investissements dans de nouvelles infrastructures autoroutières, la version consolidée du SNIT comprend encore beaucoup trop de projets autoroutiers et de création de nouvelles infrastructures à 2X2 voies(cf. fiche ROU 6), infrastructures dont l'usage est similaire à celui d'une autoroute. Nous sommes favorables à l'amélioration des conditions de sécurité (zones de dépassement sécurisées, créations de parking de repos, etc..) mais nous estimons que ces nouvelles infrastructures autoroutières ne correspondent pas aux objectifs définis et nous demandons l'annulation des projets à caractéristiques autoroutières contenus dans le SNIT.



Réseau Transports et Mobilité Durables

81-83 boulevard du Port-Royal

75013 PARIS

Michel DUBROMEL : Pilote du Réseau TMD

4) LES PROPOSITIONS DE FNE

En fonction de la version consolidée du SNIT au 26 janvier, **FNE considère que ce projet ne répond pas aux objectifs gouvernementaux de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement malgré des investissements envisagés significatifs, dans une période où les financements publics sont peu disponibles.**

La version consolidée se présente comme une liste des projets et des actions réalisables dans les 20 – 30 prochaines années sans que la cohérence de ceux-ci avec les objectifs initiaux soit mise en évidence.

FNE propose :

- d'identifier la pertinence de tous les projets et actions selon leur contribution à l'atteinte des objectifs « Transports, Climat et Biodiversité » des lois Grenelle,
- de s'assurer que le schéma comporte bien les infrastructures permettant de garantir une parfaite intermodalité au niveau de l'exploitation,
- d'intégrer une prise en compte de la biodiversité en cohérence avec les lois Grenelle 1 et 2,
- de définir une programmation des actions donnant une priorité temporelle à toutes celles qui facilitent l'atteinte des objectifs, (par exemple, modernisations de lignes ferroviaires existantes, augmentation de capacité de nœuds ferroviaires, etc.)
- de reporter l'étude des projets de développements d'infrastructure qui ne correspondent pas aux objectifs à atteindre.



Biodiversité et avant projet consolidé du SNIT Commentaires et demandes de modifications FNE-Ligue Roc ; Février 2011

Cette note élaborée par FNE et la Ligue Roc ne constitue pas une analyse globale de l'avant projet consolidé du SNIT (version de janvier 2011), nos associations ont exprimé leur point de vue en réunion du CNDDGE ou du groupe de travail dédié.

Le présent document s'en tient à une analyse sous le seul angle de la Biodiversité et hors projets de développement en eux-mêmes.

Cette analyse fait apparaître une **très insuffisante prise en compte de la biodiversité par le document cadre du SNIT**, cette insuffisante prise en compte est visible dans les actions (II-4 du document), dans ce qui est prévu pour le suivi (IV) et dans les fiches actions elles-mêmes.

Ces manquements rendent **le document très en retrait par rapport aux objectifs de la Loi Grenelle I et aux dispositions de la Loi Grenelle II** concernant la Trame Verte et Bleue.

Il est néanmoins **encore possible de remédier à cela** pour la version définitive, nous faisons dans la présente **des propositions** en ce sens et **demandons avec force leur prise en compte**.

Il s'agit que le SNIT aille le plus loin possible dans la logique de prise en compte de la biodiversité par les infrastructures et ce, dans l'esprit souhaité par le Président de la République dans son discours d'octobre 2007 et que traduit l'article 1 de la Loi Grenelle I.

I- Sur la partie II-4 « Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports ».

1 ; Commentaires sur la partie 4-3 Conforter la biodiversité (page 25)

Cette partie, à l'intérêt certain, ne fait cependant pas ressortir suffisamment la volonté de passer un cap dans la façon d'appréhender la biodiversité dans les projets.

Ainsi les deux premiers paragraphes se limitent aux seules continuités écologiques, or s'il est bien sûr essentiel de respecter le mieux possible les continuités il convient de ne pas oublier que les infrastructures peuvent aussi être la cause de disparition d'écosystèmes, et que ces disparitions peuvent dans certains cas être irréversibles. Cette irréversibilité devant être un critère fort d'action et de choix.

Par ailleurs, si les continuités sont largement évoquées, la Loi Grenelle II est, elle, ignorée puisque la compatibilité qu'elle instaure entre le SNIT et les orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques n'est pas mentionnée ! Tandis que les travaux du COMOP TVB sont eux aussi oubliés.

En conséquence nous proposons les ajouts qui suivent.

→ modification du premier paragraphe (nos ajouts en rouge).

La fragmentation, quelle qu'en soit l'origine (transport, urbanisation...) en causant la disparition d'écosystèmes, en rendant plus difficile les relations des écosystèmes les uns avec les autres peut en effet mettre en péril (...) animaux. Aussi l'une des mesures fortes du Grenelle de l'environnement (...) à l'échelle des territoires régionaux. La Loi Grenelle II stipule d'ailleurs que les documents de planification (donc le SNIT) et projets relevant du niveau national, et notamment les grandes infrastructures de l'Etat sont compatibles avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (article L371-2 du code de l'environnement). Par ailleurs la Loi grenelle II impose la prise en compte par toutes les infrastructures des schémas de cohérences régionaux. Par ailleurs les recommandations du guide 3 « infrastructures et TVB » devront être mises en œuvre (par exemple le fait que les réservoirs de biodiversité devront être systématiquement évités par les infrastructures ».

→ modification du second paragraphe (nos ajouts en rouge)

Dans ce cadre, réduire l'empreinte environnementale du système de transports, c'est contribuer le plus possible à éviter les atteintes irréversibles, à limiter la fragmentation des espaces naturels (...).

→ modification du premier des 3 items qui terminent la partie (nos ajouts en rouge)

Ajouter en fin de cet item sur la transparence écologique (« des actions visant à reconstituer....de transparence ») une référence aux travaux du COMOP.

L'étude d'Alsace Nature commanditée par le MEEDDM « "INFRASTRUCTURES ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES - Étude méthodologique et application test en Alsace" sera la référence pour agir en ce sens.

→ modification du second item (plantes mellifères, nos ajouts en rouge)

La plantation de plantes mellifères pouvant être une fausse bonne idée (trop souvent ces plantations se font au détriment de la flore naturelle locale qui est détruite pour semer les mellifères, qui de plus dans les pires des cas sont des invasives !), il convient donc de ne pas survaloriser cette action sans explication.

Modification proposée :

- des actions visant à favoriser la biodiversité dans les dépendances vertes des infrastructures (berges, accotements...) fondées sur un diagnostic local et un plan de gestion. Il s'agit par exemple de fauches tardives, de suppression de l'usage des pesticides, de lutte contre les invasives, de restaurer les berges des canaux par l'utilisation de technique végétales, de mettre en place des plans de gestion formalisés de déchets.

→ ajout au troisième item (en rouge)

Cet item sur la prise en compte en amont est très intéressant, on est là au cœur de ce que le SNIT peut apporter de nouveau. Le problème est que la rédaction proposée reste vague et par ailleurs, qu'aucune action ne lui correspond vraiment dans la partie suivante (4.4 actions correspondantes) ni dans les fiches actions figurant en annexe (voir infra).

Compléter l'item par ces réflexions en amont devront reposer sur des inventaires naturalistes complets, et par ailleurs les fouilles archéologiques comme les aménagements fonciers devront eux aussi inclure le respect de la biodiversité.

→ ajout d'un quatrième item (en rouge)

Pour aller au bout d'une logique de respect de la biodiversité par les infrastructures, la question de la réduction des impacts est clef. Cette réduction qui figure dans le tryptique classique « éviter, réduire, compenser » est à développer, notamment en améliorant les techniques d'évitement (génie écologique).

- des actions visant à renforcer les méthodes et les techniques d'évitement des impacts sur la biodiversité, notamment par le développement du génie écologique pour valoriser et mettre au point des méthodes de réalisation des infrastructures moins impactantes.

2-Commentaires sur la partie 4-4, les actions correspondantes :

→ Action All 8

Il faut supprimer les qualificatifs « secteurs stratégiques ». Le rétablissement des continuités écologiques est un ensemble, l'ensemble du réseau des infra est concerné, il doit globalement être le plus perméable possible.

Evidemment lorsqu'il s'agira de faire, il faudra hiérarchiser et programmer les actions mais l'intitulé de l'action ne doit pas laisser entendre que l'on restreint l'objectif global.

→ Les actions manquantes

- Dans le prolongement de ce que nous avons expliqué dans le I (avec ajout d'un item), la réduction des impacts est un sujet majeur et les marges de progrès dans ce domaine sont importantes. Nous demandons l'ajout d'une action « tous modes confondus » intitulée « Développement des techniques de réduction des impacts ».
- Comme signalé dans le I, la rédaction actuelle insiste avec raison (item 3) sur la nécessité de renforcer la prise en compte de la biodiversité dès les réflexions amonts. Mais aucune action ne lui est spécifiquement consacrée. Nous demandons l'ajout d'une action « tous modes confondus » intitulée « Prise en compte de la biodiversité dès les réflexions amont des projets ».

II- Sur la partie IV, « Suivi »

Les indicateurs retenus pour la biodiversité sont insuffisants. Il convient déjà de distinguer les indicateurs pour les infrastructures existantes des indicateurs pour les projets.

En plus des deux indicateurs figurant nous proposons d'ajouter.

→ Indicateurs pour les infra. existantes

- nombre de Km par type d'infra. bénéficiant d'une gestion écologique (ou d'un plan gestion écologique)

-l'indicateur proposé sur le nombre de rétablissement de continuités est intéressant mais pour que ce critère soit parlant, il faut connaître le nombre total de points noirs sur tout le territoire, ce qui nécessite d'utiliser une méthode commune (elle est proposée dans l'étude d'Alsace Nature déjà citée).

→ Indicateurs pour les infra. en projet

-nombre et types d'inventaires spécifiques réalisés en amont (dès les fuseaux) des projets.

- il convient d'élaborer un indicateur reprenant l'esprit des critères de la grille d'évaluation SNIT (pages 189-190). ce pourrait être un indicateur basé sur le nombre de zones ayant des fonctionnalités biologiques importantes consommées par les projets, par exemple zones natura 2000 et ZNIEFF.

A l'avenir un indicateur lié au respect des SRCE sera également nécessaire.

III- Sur les fiches actions

→ fiche FER17

Les emprises des infra. sont des couloirs à espèces invasives (flore notamment) ajouter dans les effets attendus la réduction de la présence et de la dissémination des invasives.

→ fiche FLU7

On ne peut écrire que *"Les voies navigables s'apparentent sur de nombreux aspects à un écosystème. Elles contribuent à la préservation de la biodiversité des territoires traversés en étant à la fois des habitats et lieux de reproduction mais aussi de libre circulation des espèces (contribution à la trame bleue)"*

C'est notamment la seconde phrase qui pose problème, car des milieux naturels sont détruits quand on réalise un canal ou l'aménagement d'un cours d'eau pour la navigation, les continuités écologiques sont rompues, il n'y a plus de zones de crues, les canaux sont des barrières pour les espèces à déplacement terrestre (en transversal notamment à cause de palplanche ou perré de béton), les ouvrages transversaux sur les canaux sont des barrières pour la continuité longitudinale (poissons notamment).

Dire qu'un canal est un écosystème simplifié oui bien sûr (comme peut l'être une zone urbaine) et qu'une fois la voie construite, la gestion peut favoriser la biodiversité (de même que dans une ville on peut favoriser la biodiversité) est également juste mais cette biodiversité n'exonère pas d'éventuelles pertes dues à la construction du canal sur des milieux naturels. Il faut donc tempérer la rédaction.

Par ailleurs, la partie consacrée au plan d'action doit préciser qu'il faut des mesures de gestions différenciées (périodes d'intervention, gestion écologique des abords (fauche, maintien d'arbre mort, pas d'enrochement), adaptation de la gestion des niveaux d'eau pour les milieux environnants. Il faut aussi que le plan d'action ait un objectif affiché de diminuer l'effet fragmentant (latéral et longitudinal) des voies navigables (voir aussi la fiche ALL8) en précisant les moyens d'y parvenir (cf. méthode Alsace Nature). Il faut aussi un point sur les espèces invasives.

→ fiche ROU10

- supprimer (et non limiter) l'utilisation des pesticides (comme par VNF), c'est techniquement possible
- le respect de période de fauche vaut pour toute la flore et pas seulement pour les haies et massifs
- mentionner d'éviter le gyrobroyage pour les arbres
- mentionner la lutte/surveillance contre les invasives
- ajouter à l'item sur les prairies mellifères que cela ne se fera que sur la base d'un diagnostic initial (pas de prairies mellifères sur des pelouses sèches riches par exemple, cela s'est vu !).

→ fiche ALL5

Mentionner que ces précautions quant à l'impact environnemental de la conduite des chantiers valent pour les fouilles archéologiques.

→ fiche ALL8. Nécessité de changer son titre en enlevant « secteur stratégique ».

Cette fiche est très nettement à reprendre pour renforcer les liens avec les travaux du COMOP TVB. Elle doit faire référence à la méthode Alsace Nature déjà citée mais également au guide 3 « TVB et infrastructures » en cours de rédaction.

Dans sa forme actuelle la fiche semble déconnectée de ce qui est réfléchi et travaillé autour de TVB, il faut donc renforcer les convergences entre ce que dit le document SNIT et ce que disent les orientations TVB.

Ainsi le document stipule « *les diagnostics seront réalisés dans les 5 ans suivant l'élaboration des SRCE* », or les SRCE auront diagnostiqué les points noirs, en tout cas la plupart d'entre eux, donc l'action sera à mener avant un délai de 5 ans !

Il est assez étonnant de lire que le financement se fera dans le cadre de la démarche TVB, vu le flou actuel des financements TVB d'une part. Mais en plus au final, la fiche prévoit le financement par la démarche TVB mais l'action hors de la démarche TVB (cf le calendrier proposé, 5 ans après les SRCE !).

→ Ajout d'une fiche tous modes confondus, « Prise en compte de la biodiversité dès les réflexions amont des projets ».

Elle devra notamment insister sur la nécessaire connaissance, donc le besoin d'inventaires, on ne peut se satisfaire de la seule connaissance acquise. Des inventaires spécifiques sont nécessaires, de même que des études sur les fonctionnalités. La fiche devra aussi aborder la question des aménagements fonciers et nous préconisons de faire figurer au moins un résumé d'une fiche réalisée par le CGDD sur cette question dans le cadre des travaux du COMOP (voir en annexe).

→ Ajout d'une fiche tous modes confondus « Développement des techniques de réduction des impacts ».

Elle devra notamment insister sur le génie écologique (recherche dans ce domaine, reconnaissance de la filière, partage d'expérience, formation) mais aussi faire référence aux travaux issus du COPIL « Eviter, réduire, compenser ».

SNIT : quelle direction prendre ?

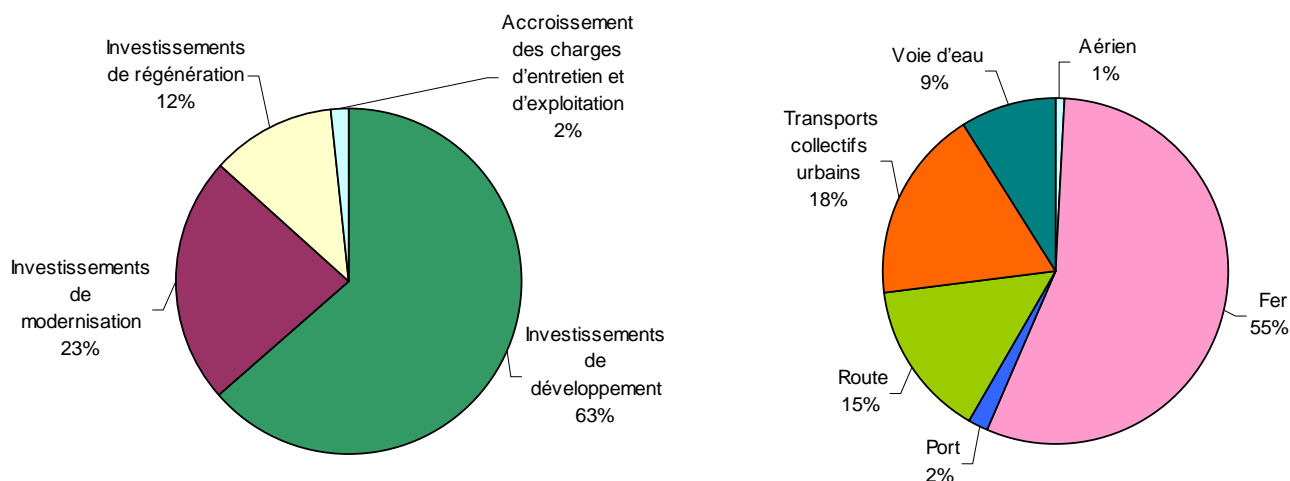
De juillet 2010 à janvier 2011, l'évaluation financière des projets du SNIT est passée de 166 à 260,5 Md€ en prenant davantage en compte les projets routiers et les travaux de modernisation des infrastructures. Alors que les objectifs de ce schéma ne seront pas atteints à plus de 70 ou 80%, il est impératif de fixer des priorités parmi les projets retenus et de programmer leur réalisation. Si cela n'était pas le cas, les clivages entre territoires bien desservis et ceux enclavés iraient en se renforçant.

■ Une nouvelle estimation financière plus détaillée

- Prise en compte des équipements existants

L'estimation financière présentée dans la seconde version de l'avant projet du SNIT (janvier 2011) clarifie les enjeux et les contraintes liés à la mise en œuvre de ce schéma. Il gagne en réalisme par la prise en compte à côté des investissements de développement (nouvelles infrastructures), soit 166 Md€, de ceux de modernisation, de régénération et d'entretien pour près de 94 Md€. Les dépenses à engager au cours des 25 prochaines années portent donc sur 260,5 Md€, soit 10,4 Md€ par an. Les investissements de développement qui concernent principalement les infrastructures ferroviaires représentent près des deux tiers de cette enveloppe. Cette proportion s'inverse pour les infrastructures routières puisque l'accent est mis sur l'entretien et l'amélioration du patrimoine plutôt qu'à la création de nouvelles capacités. **La route qui contribue pour environ 90% des transports de voyageurs ou de marchandises ne représente que 15% des dépenses qui seraient engagées dans le cadre du SNIT.**

✓ Engagements du SNIT par poste et par mode



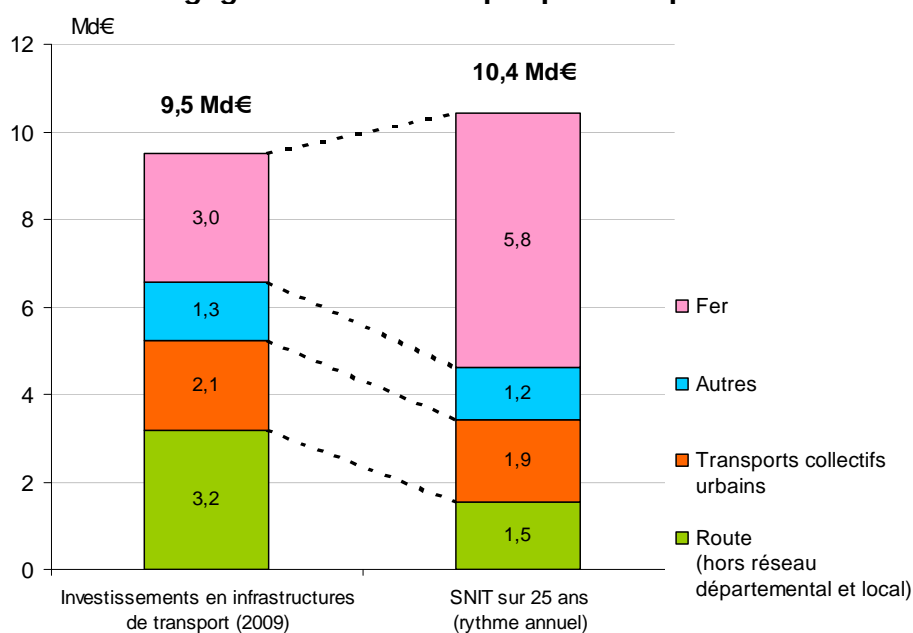
SNIT : 260,5 milliards € - Source : avant-projet du SNIT

- Volontarisme en faveur du rail

L'effort à consentir pour réaliser l'ensemble des projets du SNIT correspond à 10,4 Md€ par an. A titre de comparaison, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport atteignait 19 Md€ en 2009. Au regard de cette référence, les investissements ferroviaires sont supérieurs de 2,8 Md€ par an. Ceux dans les transports collectifs urbains sont voisins, mais les projets du Grands Paris ne font pas partie du SNIT. Ces derniers sont évalués à 32 Md€ au minimum. Concernant les autres investissements (portuaires, fluviaux, aéroportuaires...), les évaluations (lissées) sont comparables à la situation actuelle.

Le principal écart est dans le domaine routier. **Les projets du SNIT qui portent sur le réseau national et celui autoroutier représentent 1,5 Md€ par an à comparer aux investissements récents qui atteignent en moyenne 3,5 Md€ par an.** Parmi les 38,5 Md€ qui seraient consacrés aux projets routiers dans le cadre du SNIT sur 25 ans, seulement 1,5 Md€ iraient à des travaux de régénération des chaussées, soit 60 M€ par an. Avec 60 M€, seulement 10 Km de routes nationales bénéficieraient de ces travaux tous les ans, soit 250 Km au total. Pour effectuer des travaux de régénération sur la moitié du réseau de routes nationales (9 400 Km) sur la période, il faudrait 27 Md€ (1,1 Md€ par an). Les travaux de modernisation du réseau sont aussi sous-évalués compte tenu du trafic supporté : ils ne devraient pas être de 0,9 Md€ par an, mais plutôt de 1,5 Md€ par an. Au total, ce n'est pas 1,5 Md€ par an qu'il faudrait consacrer au réseau national (routes et autoroutes), mais 3,2 Md€ pour maintenir sa qualité de service.

✓ Engagements du SNIT par poste et par mode



Source : Comptes des transports (2009) & avant-projet du SNIT

Les investissements sur le réseau départemental et local ne font pas, quant à eux, partie du SNIT : ils atteignaient 9,5 Md€ en 2009, soit la moitié de ceux réalisés pour toutes les infrastructures de transport. Ces investissements progressent régulièrement depuis le transfert des deux-tiers des routes nationales aux départements. Le réseau départemental porte sur 377 000 Km et celui local sur 629 000 Km.

■ Les objectifs sont-ils financièrement soutenables ?

- S'attendre à un « pic » de financement avant 2020

En ajoutant les investissements liés aux projets du SNIT, soit 10,4 Md€ par an, à ceux réalisés sur le réseau départemental et local, 9,5 Md€ par an, on aboutit à un total proche de 20 Md€ par an, très proche de l'investissement en infrastructures de transport qui était de 19 Md€ en 2009. Le financement des projets du SNIT semble a priori supportable pour les finances publiques, d'autant que plusieurs grands projets seront réalisés dans le cadre de PPP.

Or, ceci ne prend pas en compte ni les travaux du Grand Paris, ni la programmation des projets du SNIT. Ainsi, **sur le période 2013-2020 les investissements en infrastructures de transports devraient dépasser 30 Md€ par an en monnaie constante** selon les analyses réalisées par la Direction Générale Trésor en décembre 2010.

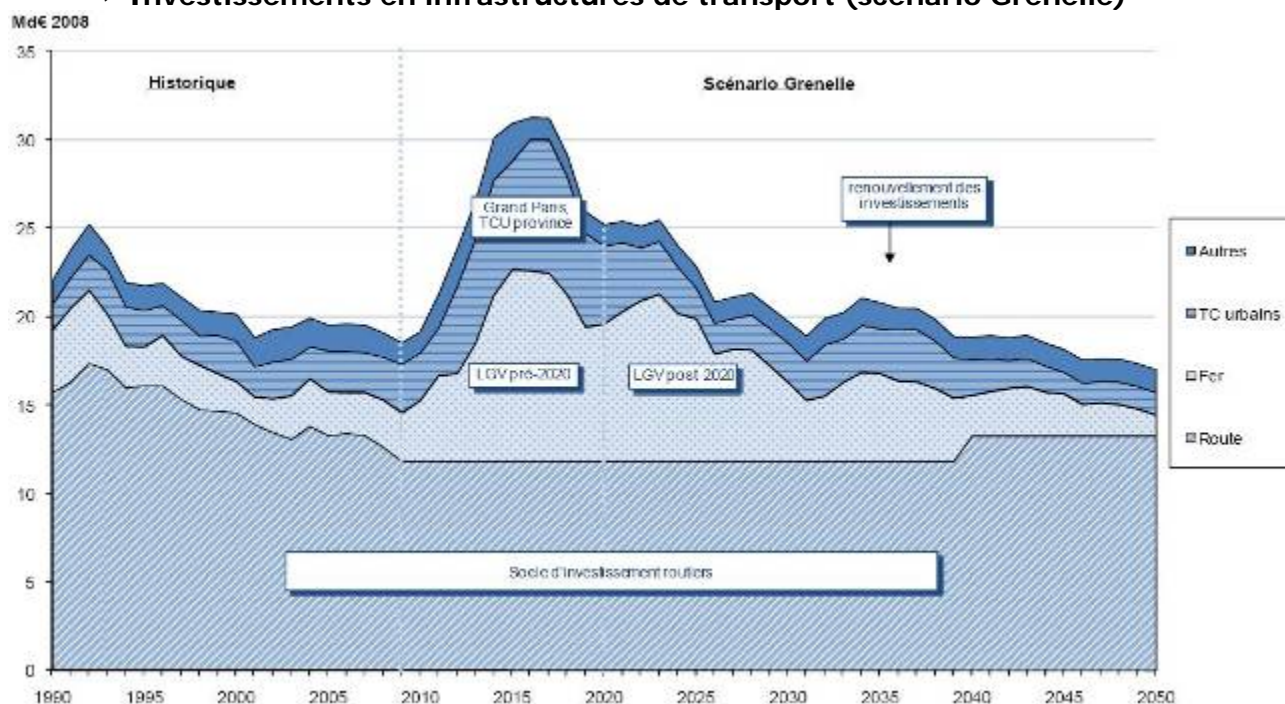
- Incapacité de l'AFITF à porter la part de l'Etat

Le financement des 260,5 Md€ liés à la réalisation des projets du SNIT se partage entre l'Etat, 33% via l'AFITF, les collectivités territoriales, 37%, et les autres contributeurs, 30%. La part à charge de l'Etat atteint donc 85,5 Md€, soit 3,4 Md€ par an, en monnaie constante. Pour mémoire, les interventions de l'AFITF devaient passer de 2,2 Md€ en 2011 à 3,1 Md€ en 2013. La maquette budgétaire de l'AFITF établie pour 2013 s'appuie sur trois composantes : ses ressources affectées, une dotation en

capital pour environ un milliard d'euros à chaque fois et la future taxe poids-lourds pour 1,1 Md€ (évaluation surestimée). **L'Etat aura donc beaucoup de mal à accompagner les financements des projets du SNIT, notamment d'ici 2020.** Sa dotation budgétaire à l'AFITF ne peut pas être une disposition pérenne. De plus, le produit de la future taxe poids-lourds est sans doute surévalué car il faut tenir compte des frais de gestion et d'un retour vers les Conseils généraux dont une partie du réseau sera concerné par cette taxe.

Par ailleurs, les collectivités territoriales sont appelées à cofinancer des projets du SNIT comme elles le font déjà avec les CPER, les PDMI et les grands projets comme les LGV. Il y a des recoupements entre ces trois domaines d'intervention et le SNIT dont le champ dépasse désormais les seules opérations de développement. La démultiplication des cofinancements provient de l'incapacité de l'Etat et des établissements publics (RFF ou VNF) à porter seuls des projets. Cela ralentit la mise en œuvre des projets qui doivent de plus en plus répondre à des exigences locales parfois contradictoires avec l'objectif visé. Souhaite-t-on par exemple un TGV rapprochant des métropoles ou un « TER » à grande vitesse marquant de nombreux arrêts ? Enfin, **les finances des collectivités territoriales sont tendues, ce qui les conduira sans doute à avoir des cofinancements beaucoup plus sélectifs.**

✓ Investissements en infrastructures de transport (scénario Grenelle)



Source : calculs DG Trésor, 2009 - Les Cahiers de la DG Trésor - n° 2010-06 - Décembre 2010 - p. 72

■ Pour passer à un schéma opérationnel

- Plus d'ambition pour plus de stratégie

Le SNIT qui est présenté comme un document de stratégie articulé autour d'une soixantaine de mesures est avant tout un outil de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il révisé les conclusions du CIADT de décembre 2003 en donnant la priorité aux modes non routiers. En ce sens, ce document est volontariste, mais il manque d'ambition. Il gagnerait à **être moins technique, pour être plus politique.**

Est-il suffisant que les enjeux du SNIT, exprimés en à peine deux pages, soient centrés sur « un système de transport moderne et performant » ? Souhaiter un territoire attractif et compétitif, le bien-être de ses habitants, préserver les espaces naturels et agricoles..., c'est louable mais cela manque d'ambition, de vision sur nos territoires. **Les travaux du SNIT gagneraient à être associés à ceux que la DATAR conduit à l'horizon 2040.**

- *Quelques thématiques à prendre en compte...*

Tout d'abord, **l'accessibilité et le développement des territoires qui ne sont pas sur le réseau de LGV ou sur des corridors de fret est un enjeu important.** La raréfaction des activités économiques dans des départements ruraux associée à un vieillissement de la population mériterait davantage d'attention car, par exemple, les collectivités sont confrontées à des ressources financières insuffisantes pour entretenir leur patrimoine.

Ensuite, une recherche et développement active associée à un outil industriel performant est un gage de compétitivité à l'image de l'Allemagne : quelle place donne-t-on aux activités industrielles au sein d'espaces périurbains de plus en plus organisés autour d'activités tertiaires ?

Enfin, **la France dispose d'une façade maritime importante qui est un atout à l'heure de la mondialisation.** La vocation des ports ne doit pas se limiter à importer des produits manufacturés issus de pays à bas salaires.

- *Fixer des priorités et programmer les projets*

Dans l'évaluation financière du SNIT, il est précisé que celui-ci ne serait réalisé qu'à hauteur de 70 à 80% compte tenu des tensions sur les finances publiques. Il faudra donc nécessairement se donner des priorités parmi les projets tout en conservant les objectifs du Grenelle de l'environnement. **Pour éviter tout arbitraire, une politique d'aménagement des territoires devrait conduire à fixer des priorités parmi les projets du SNIT pour déboucher sur la programmation de leur réalisation.**

Avant même que le SNIT ne soit adopté, sa réalisation est déjà commencée puisque ce schéma contient des projets qui sont très avancés ou sur le point d'être lancés. Qu'en sera-t-il des autres ? L'Etat doit s'organiser pour mettre en œuvre le Grenelle de l'environnement dans le domaine des infrastructures de transport.

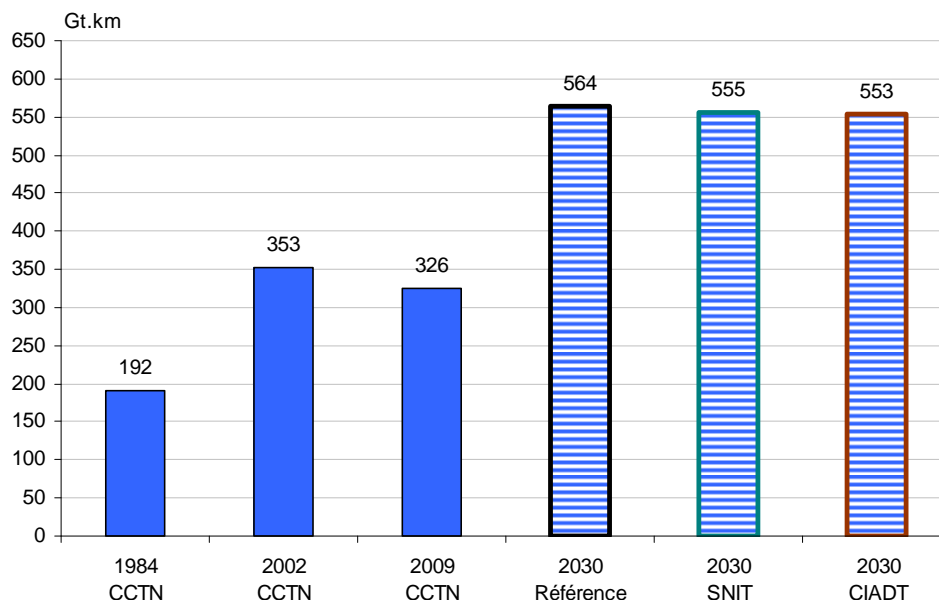
La création d'un Commissariat aux infrastructures durables permettrait de donner de la cohérence et de l'efficacité à la politique des transports. S'appuyant sur des travaux tels que ceux de la DATAR, du CESE ou des CESER, ce Commissariat aiderait en amont à l'évaluation des besoins en infrastructures et à leur équilibrage entre les différents modes. Il interviendrait ensuite en proposant une programmation opérationnelle des projets conjuguant les priorités dans l'aménagement des territoires et les capacités globales de financement. L'AFITF participerait ensuite à la mise en place des financements au titre de l'Etat et des cofinancements entre les différents partenaires. Enfin, ce Commissariat aurait la responsabilité de coordonner toutes les évaluations ex post des projets réalisés afin d'accélérer les retours d'expériences pour les opérations à venir.

SNIT : décryptage des prévisions de trafics

Le rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport publié récemment est très riche d'enseignements. Il est désormais possible de mettre en vis-à-vis les prévisions de trafics (voyageurs et fret) avec l'enveloppe financière du SNIT. Le report de fret vers le fer relève avant tout du volontarisme. En 2030, le partage du trafic entre les différents modes sera peu différent de l'actuel. L'usage de la route étant alors essentiel, les moyens affectés à ce mode dans le cadre du SNIT sont très insuffisants.

■ Marchandises : faible impact des projets du SNIT

✓ Comparaison des prévisions sur le fret (tous modes confondus)



Gt.km = milliard de tonnes.kilomètres

CCTN : Commission des Comptes des Transports Nationaux

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18/12/2003

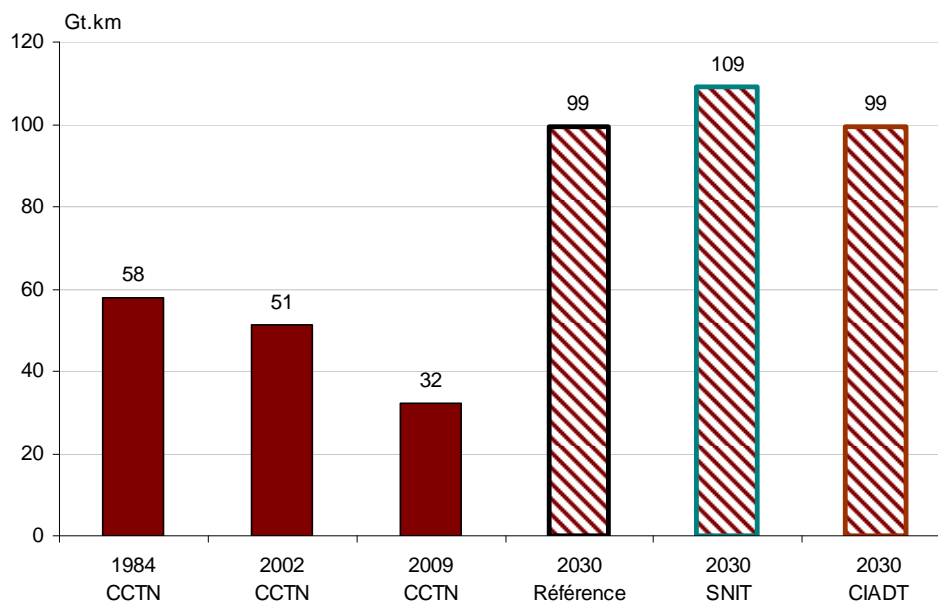
Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

NB : Pour tous les travaux de prospective liés au SNIT, l'année de référence est 2002 qui est assez ancienne au regard du partage du trafic entre les modes de transport. Pour plus de lisibilité, l'année 2009 a été ajoutée.

Le graphique ci-dessus compare trois prévisions à l'horizon 2030 : celle d'un scénario de référence, celle retenue pour le SNIT et celle associée au CIADT de décembre 2003. **Il en ressort que les orientations du Grenelle de l'environnement traduites dans le SNIT ne modifient pas la demande en transport de marchandises au cours des 20 prochaines années.** Ces orientations ne traduisent pas des changements de comportements qui auraient pour effet que la croissance du fret serait plus modérée que celle de l'ensemble de l'économie. Les écarts entre ces trois prévisions sont inférieurs à 2%, un pourcentage très en-deçà des aléas portant sur leur réalisation.

De 1984 à 2009, le transport de marchandises a progressé de 70% en 25 ans. De 2009 à 2030, il devrait augmenter dans la même proportion, en 21 ans, selon les hypothèses associées au SNIT. Des divergences apparaissent entre ces trois prévisions en fonction du partage modal, principalement entre la route et le rail.

✓ **Comparaison des prévisions sur le fret ferroviaire**



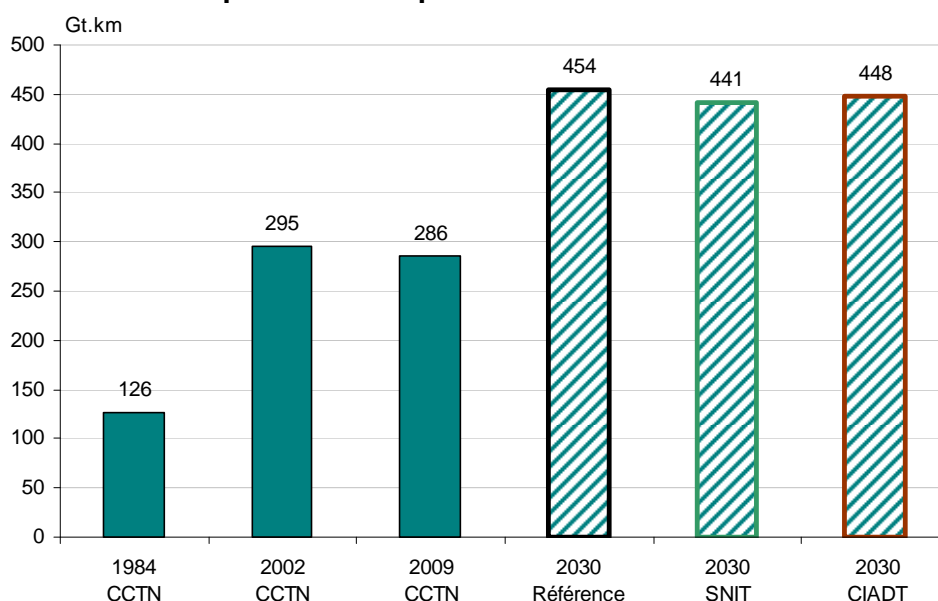
Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

Concernant le fret ferroviaire, l'écart avec le SNIT est plus marqué que pour l'ensemble des modes. Ces trois scénarios ont en commun d'être très optimistes concernant le redressement de ce mode. La référence en 2002 conduit à doubler son activité d'ici 2030 et celle en 2009, à la tripler. Les Schémas de Services Collectifs prévoient déjà de tripler le fret ferroviaire il y a une dizaine d'années.

Dans les faits le volume du fret transporté par le fer n'a cessé de se replier depuis un point haut atteint en 1974 avec 73 milliards de tonnes.kilomètres. A l'époque de très gros volumes étaient transportés pour le compte des charbonnages et de la sidérurgie. En suivant ces hypothèses, nous nous situons en 2030 à un niveau supérieur d'au moins 40% à celui historique de 1974.

Le fret ferroviaire représente à peine 10% du fret actuellement, contre 30% en 1984. Sa capacité à reprendre des parts de marché sur la route est donc très limitée : **transférer 1% du fret de la route vers le rail équivaudrait à accroître l'activité de ce dernier de 10%**. Le fret routier devrait s'accroître de 50 à 60% d'ici 2030. Les investissements routiers du SNIT sont alors sous-dimensionnés face à cette évolution.

✓ **Comparaison des prévisions sur le fret routier**

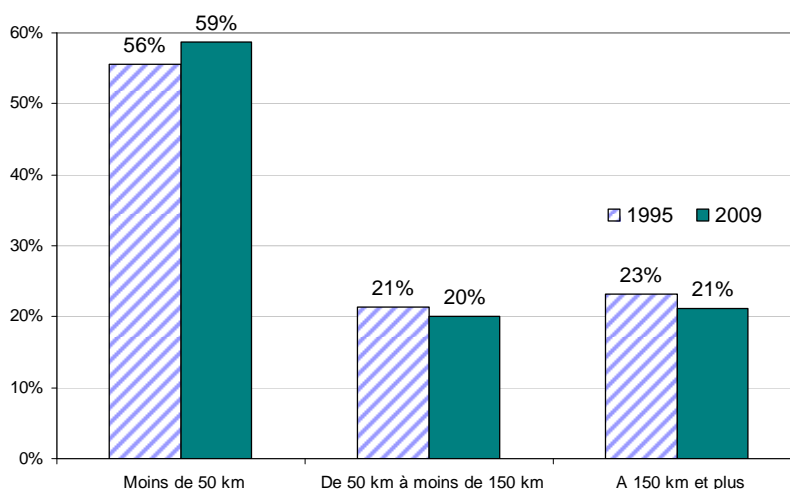


Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

Depuis 1995, le fret a connu une croissance de 12%, soit 0,8% par an, une évolution inférieure à celle du PIB. Elle s'est traduite par un effet de ciseaux avec -33% pour le transport ferroviaire et +24% pour celui routier. Ainsi, la part modale du transport routier est-elle passée entre 1995 et 2009 de 81% à 88%, pendant que celle du transport ferroviaire évoluait de 17% à 10%. Les 3/4 du recul du secteur ferroviaire sont imputables au transport international et de transit qui représente 30% de cette activité.

Pour que fret ferroviaire passe d'une part de marché de 10% à 25%, comme cela a été annoncé à la suite du Grenelle de l'environnement, il faudrait qu'il augmente son activité de plus de 150% (en faisant l'hypothèse forte que le fret, tous modes confondus, soit en croissance « zéro »). Ce constat met en évidence les capacités limitées de ce mode à se substituer à la route. **Au total, le mode routier a accompagné la demande en transport de marchandises en compensant le recul du mode ferroviaire.**

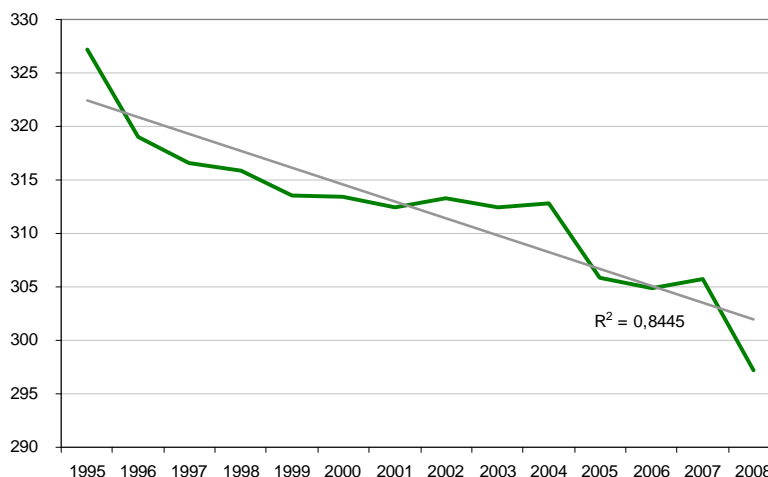
✓ Répartition des tonnages transportés par la route selon la distance en charge



Source : SOeS, enquête TRM

A côté de ces questions de capacités, le transport routier est très adapté aux courtes distances, étant non substituables pour les derniers kilomètres. De 1995 à 2009, la part des tonnages transportés par la route sur moins de 50 Km est passée de 56 à 59% ; parallèlement, celle à plus de 150 Km baissait de 23 à 21%. Le transport routier à moins de 50 Km se développe plus rapidement que l'ensemble. De plus, la longueur moyenne des trajets supérieurs 150 Km est en baisse régulière sur la période : 327 Km en 1995 – 297 Km en 2009, soit 30 Km de moins. **Les projets ferroviaires du SNIT permettront-ils par leurs capacités et leur exploitation d'accompagner la croissance du fret sur longue distance ? Parallèlement, les capacités des infrastructures routières, notamment dans les espaces périurbains, seront-elles en mesure de supporter l'évolution de la demande en transports sur de courtes distances ?**

✓ Kilométrage moyen par la route pour des distances au-delà de 150 Km



Source : SOeS, enquête TRM

■ Apporter de la cohérence grâce à une approche par grand corridor

Le SNIT gagnerait, comme cela a été noté, à prendre davantage en compte les déplacements à courte distance qui sont les plus fréquents, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Pour ce qui est des déplacements à longue distance, le SNIT a cherché à mettre en correspondance les projets de développement ferroviaires avec les flux européens. Ce rapprochement gagnerait à être quantifié par des flux, notamment pour les marchandises.

Le territoire est traversé par quelques grands corridors aussi bien routiers que ferroviaires. Pour apprécier le report d'une partie du fret routier vers le rail, il faudrait mesurer le trafic sur ces corridors et sa répartition actuelle entre les différents modes. Les projets ferroviaires inscrits au SNIT offriront de nouvelles capacités avec notamment les autoroutes ferroviaires. Que représenteront ces capacités face à une croissance, même très modérée, du fret au cours des 20 à 25 prochaines années ?

✓ Autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg (France-Luxembourg)

	Nombre	Objectif actuel	Vers 2012-2014	Horizon 2020
Remorques / an		30 000	300 000	1 000 000
A/R quotidiens (*)		1	10	33
Remorques / jour (*)		80	820	2740

(*) calcul FNTP

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la réalisation de deux autoroutes ferroviaires a été confirmée avec comme objectif à l'horizon 2020 de transférer de la route vers le rail 2 millions de camions soit environ 50% du trafic. Cet objectif est-il atteignable ? La première autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg devrait transporter actuellement 30 000 remorques par jour, pour passer à 300 000 d'ici 2014 et 1 000 000 à l'horizon 2020.

Le SETRA a publié en juillet 2009 une étude donnant les conclusions du sondage de circulation 2004-2005 qui compare les évolutions observées par rapport au précédent réalisé en 1996-1997. Les cartes contenues dans ce document avec les flux de poids lourds gagneraient à être mises en face des capacités actuelles et futures inscrites au SNIT du réseau ferré. Cette étude du SETRA s'appuie sur des comptages des poids lourds à la frontière espagnole sur l'A63 et l'A9. Sur la première autoroute, en 2004-2005 il passait en moyenne dans les deux sens de circulation 7 600 poids lourds de 4 essieux et plus par jour et 9 600 sur la seconde. De 1995-1996 à 2005-2006, le trafic de poids lourds a progressé de 69% (6,8%/an) sur l'A63 et de 118% (10,2%/an) sur l'A9.

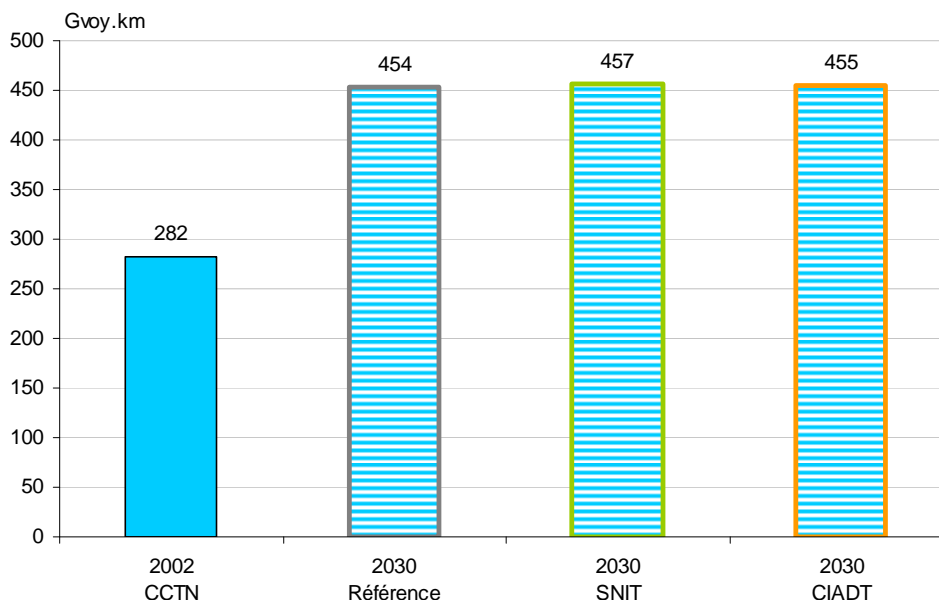
En faisant l'hypothèse que ces rythmes de progression du trafic s'infléchissent à 3 ou 4% par an en moyenne d'ici 2020 et que les autoroutes ferroviaires fonctionnent aux capacités retenues pour 2014 et 2020, celles-ci n'absorberaient que 6 à 8% du trafic en 2014 et 15 à 25% en 2020. Il faudra donc que le réseau autoroutier sur ces deux axes supporte une augmentation de trafic de poids lourds entre 2005-2006 et 2020 voisine de 20% sur l'A63 et de 50% sur l'A9.

Par ailleurs, une autoroute ferroviaire utilisée à plein régime en 2020 verra passer près de 33 trains allers et retours quotidiens. Cela se traduira alors par un train dans chaque sens toutes les 10 minutes si cet équipement est ouvert en permanence. Toutes les nuisances sonores émises par ces trains ne sont pas encore totalement prises en compte. L'engorgement du réseau ferré à l'approche des grandes agglomérations ne l'est pas plus. A titre d'exemple, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui avait fait l'objet d'un débat public d'octobre 2001 à février 2002 ne progresse que lentement.

Cette illustration visant à rapprocher les hypothèses sur les autoroutes ferroviaires à la situation présente du trafic de poids lourds est éclairante du besoin de cohérence qui devra être apportée au SNIT. **En définitive, il s'agit de décliner les prévisions générales de trafic par infrastructure afin de mesurer la capacité des nouveaux projets à absorber la croissance. Dans le cas contraire, il serait bon de voir comment adapter les capacités du réseau existant quelque soit le mode.**

■ Voyageurs : prolongement des tendances actuelles

✓ Comparaison des prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (> 50 Km)



Gvoy.km = milliard de voyageurs.kilomètres

CCTN : Commission des Comptes des Transports Nationaux

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18/12/2003

Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

NB : Contrairement au transport de marchandises pour lequel il a été possible d'avoir un point de référence récent en 2009, cela n'a pas été le cas pour le transport de voyageurs. En effet, les données reprises ici portent sur les déplacements à plus de 50 Km. Or, les séries correspondantes qui sont issues d'un modèle ne sont pas rendues publiques.

Les orientations retenues dans le cadre du Grenelle de l'environnement n'auraient pas d'impact sur la mobilité des personnes à plus de 50 Km sur le territoire métropolitain. Les écarts entre les trois prévisions présentées ci-dessus sont minimes. Des modifications à attendre dans les comportements sont plus nettes lorsque cette prévision est éclatée par mode.

La progression des déplacements par la route est à peine ralentie, car le plus souvent il n'y a pas d'alternative à ce mode, notamment pour les espaces ruraux. Toutefois, le scénario lié au SNIT anticipe de façon surprenante une baisse significative du transport par car à plus de 50 Km qui est pourtant économique et peu polluant pour un service que le train ne peut pas assurer. Au total, l'accroissement des déplacements par la route se situerait entre +54% et +57% sur la période 200-2030.

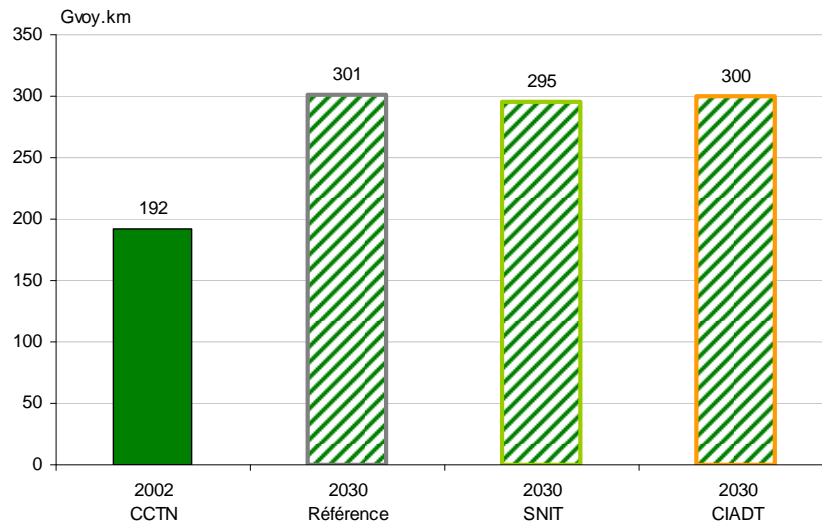
Le rail sous l'effet du développement du réseau de LGV progresse surtout avec le scénario associé au SNIT. Les écarts entre les trois projections à l'horizon 2030 sont très nets en variant de +61% (Référence) à +80% (SNIT). Ce développement se fait comme cela se constate aujourd'hui au détriment du transport aérien.

Concernant ce dernier, le scénario de référence table sur au moins un doublement des déplacements par avion. Avec les projets du SNIT, cette progression serait de +80%, équivalente à celle par le rail, et supérieure à celle pour les déplacements par la route.

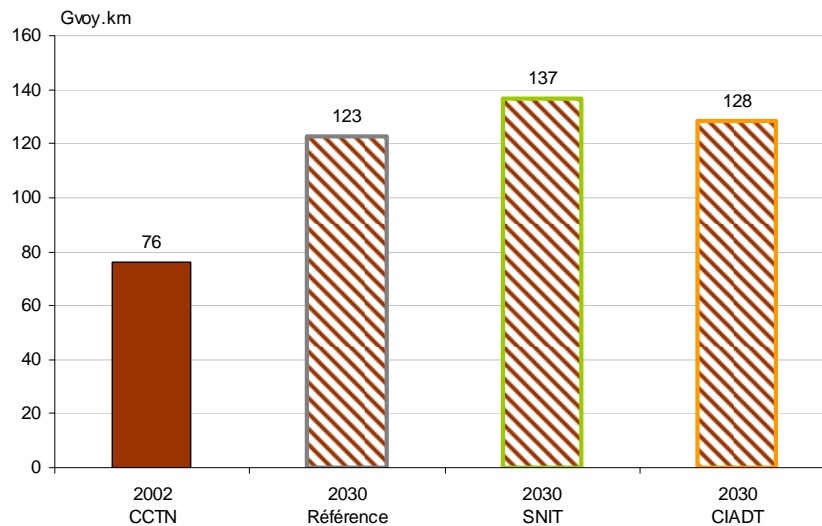
Ces anticipations d'ici 2030 ne doivent pas faire oublier qu'en 2002 comme dans 20 ans les deux tiers des déplacements à plus de 50 Km se font par la route. La progression relative du rail vis-à-vis de l'avion porte sur des trajets à longue distance pour lesquels la demande est soutenue. Sur ce segment la route peut être moins pertinente, ce qui n'est pas le cas des trajets intermédiaires.

Prolongeant le constat fait pour le fret, ceci fait de nouveau ressortir pour les voyageurs la disproportion entre les financements qui pourraient être alloués dans le cadre du SNIT au rail par rapport à la route.

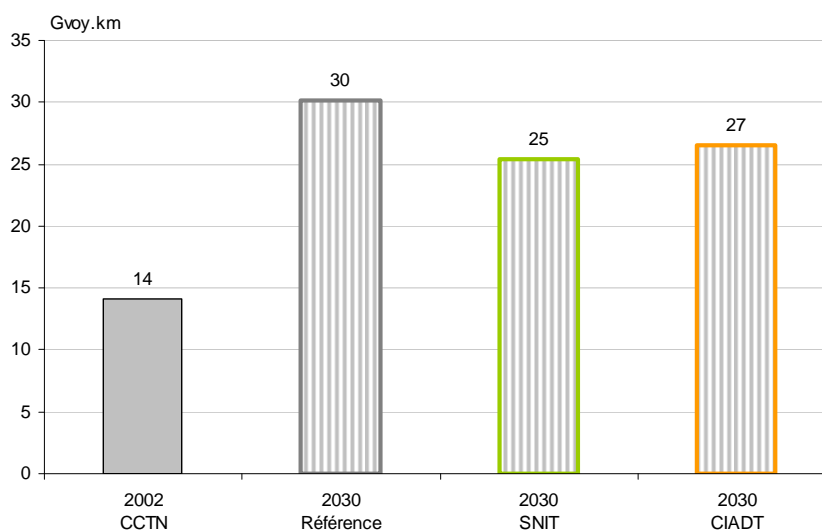
✓ **Route : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



✓ **Fer : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



✓ **Air : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

■ Contradiction entre prévisions de trafics et investissements du SNIT

Tant dans le domaine des voyageurs que dans celui des marchandises la route totalise environ 90% des trafics. Les trois hypothèses pour 2030 - scénario de Référence, SNIT et CIADT de décembre 2003 - ne bouleversent pas fondamentalement cette ligne de partage.

Cela tient à au moins trois raisons

- **les derniers kilomètres ne peuvent être assurés par un autre mode ;**
- **les alternatives à la route sont souvent inexistantes, notamment sur les territoires ruraux ;**
- **la route offre une flexibilité qui n'est pas atteignable par les autres modes.**

Les projets du SNIT affichent une alternative à la route, alors qu'il aurait été plus juste de parler de complémentarité. Ce volontarisme se lit notamment dans les prévisions sur le fret ferroviaire et dans l'enveloppe financière qui est à 85% non routière. Il y a finalement une contradiction entre le fléchage des investissements à réaliser dans le cadre du SNIT et les résultats que l'on peut en attendre sur le partage du trafic entre les différents modes au cours des vingt prochaines années.

Puisque l'essentiel de la croissance du trafic au cours des vingt prochaines années sera supporté par la route, les moyens qui y sont consacrés dans le cadre du SNIT semblent bien dérisoires. **A la différence du réseau de LGV qui sera encore en phase de développement d'ici 2030, celui routier, qui est mature, nécessitera que des moyens très importants soient affectés à sa modernisation faute de quoi se patrimoine se dégradera de façon accélérée.**

Source : tous les documents cités sont téléchargeables à l'adresse ci-dessous.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

✓ Principaux résultats sur les trafics de marchandises

Mode	Croissance 2002 – 2030 Référence	Parts modales 2002	Parts modales 2030 Référence	Parts modales 2030 SNIT	Parts modales 2030 CIADT	Transferts modaux 2030 SNIT (Gt.km)	Transferts modaux 2030 CIADT (Gt.km)
Route	54%	85%	82%	80%	81%	-12,8	-6,3
Circulation poids lourds	45%	-	-	-	-	-1,1	-0,5
Fer	94%	14%	17%	18%	17%	9,6	0
Voies navigables	45%	1%	1%	1%	1%	non significatif	non significatif
Autoroutes maritimes	0%	0%	0%	1%	1%	4,4	6,2
Non routier	89%	15%	18%	20%	19%	13,9	6,1
TOTAL	59%	100%	100%	100%	100%	-	-

Gt.km = milliard de tonnes.kilomètres

✓ Principaux résultats sur les transports de voyageurs à longue distance (>50Km)

Mode	Croissance 2002 – 2030 Référence	Parts modale 2002	Parts modales 2030 Référence	Parts modales 2030 SNIT	Parts modales 2030 CIADT	Transferts modaux 2030 SNIT (Gvoy.km)	Transferts modaux 2030 CIADT (Gvoy.km)
Route	57%	68%	66%	64,50%	66%	-6,1	-0,7
Circulation VP	57%	-	-	-	-	-3,0	-0,3
Fer	61%	27%	27,50%	30,50%	29%	14,1	5,8
Air	114%	5%	6,50%	5%	5%	-4,8	-3,6
TOTAL	61%	100%	100%	100%	100%	-	-

Gvoy.km = milliard de voyageurs.kilomètres

Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

Schéma National des Infrastructures de Transport

Avis du MEDEF

31 mars
2011

Avis du Comité des transports sur l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

1. Les apports :

- La SNIT exprime la vision stratégique de l'Etat pour les 20 à 30 ans à venir. Il donne l'occasion d'éclairer, d'orienter et de planifier les choix publics.
- Il permet une adaptation de la stratégie aux nouvelles demandes de l'économie et de la société et donc de concilier la vision de long terme et l'intégration des évolutions des demandes économiques et sociétales récentes.
- Ce document relève que contrairement à de nombreuses affirmations il existe en France des besoins importants à satisfaire en infrastructures de transport.
- La prise en compte des impacts environnementaux est une vraie novation qui n'existait pas dans les documents précédents. L'équilibre demeure fragile dans les analyses entre ces impacts et ceux économiques ou sociaux.
- Le document fait l'objet d'une vaste consultation publique, en particulier devant la représentation nationale, permettant une véritable appropriation collective des enjeux du développement durable en matière de transports.

2. Les limites :

- Le champ du SNIT est limité à l'Etat et à ses opérateurs alors que le domaine de compétence et les financements en matière d'infrastructures sont partagés entre l'Etat et ses opérateurs, les collectivités locales, l'Europe et les entreprises. Le MEDEF avait proposé dans le cadre du Grenelle un « pacte national des infrastructures » afin d'inscrire la mobilité dans le développement durable et passer de la concurrence entre les moyens de transport à la complémentarité. Il s'agissait de proposer un document qui engage toute la nation, donc l'ensemble des parties prenantes dans la philosophie du développement durable, et non simplement l'Etat.
- Les oppositions entretenues entre les modes ont pour effet de créer des antagonismes alors que la question des modes doit s'aborder par les domaines de pertinence (facteur de la distance parcourue) et par l'articulation entre les modes.
- Les questions touchant à la modernisation et à la régénération des infrastructures ont été introduites dans la dernière version de l'avant-projet du SNIT. Toutefois, les enveloppes financières sont sous-évaluées pour les routes qui supportent 90 % des trafics de voyageurs et de marchandises.

Proposer

3. Les contradictions :

- Le SNIT se focalise sur la problématique des infrastructures en précisant qu'il n'a pas vocation à traiter l'ensemble des questions liées à l'offre et à la qualité de services de transport. Or les objectifs environnementaux affichés en préambule et quantifiés par les indicateurs ne peuvent être dissociés de l'offre de transports (Ex. : contradiction entre le développement des corridors de fret ferroviaire et un parc de locomotives qui fonctionnent majoritairement au diesel). Par ailleurs, les fiches opérationnelles vont au-delà de la seule problématique des infrastructures pour aborder la question de l'offre de service de transport.
- L'Etat veut garder le pilotage des choix stratégiques tout en déléguant le bouclage financier aux autres partenaires privés ou publics. Les problèmes de financement de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) montrent que cette approche n'est pas toujours la plus efficace.

4. Les manques :

- L'absence de vision européenne et internationale aussi bien en matière de prospective des flux d'échanges qu'une intégration dans les réseaux de transports européens ou mondiaux. Il manque en particulier une référence aux réseaux de transports européens (RTE-T) qui vont être révisés à la fin du premier semestre de 2011.
- Le SNIT ne contient pas de proposition pour les territoires à l'écart des grands axes de circulation, notamment pour les régions centrales de la France. Compte tenu de l'organisation du réseau ferré et des voies navigables, il n'existe bien souvent pas d'alternative à la route.
- Une conception et une représentation ancienne des réseaux basée sur la juxtaposition des modes (route, fer, fluvial...) qui ne prend pas assez compte des interactions modales. Plus généralement le concept de mobilité devrait être plus mis en avant comme objectif stratégique.
- Le schéma n'est pas financé. Quel est l'intérêt d'inscrire des projets qui ne pourront pas être tenus ou qui subiront une entrée en vigueur différée ? L'enveloppe globale est estimée à 260,5 Md€ répartis de la manière suivante : 56 % pour le ferroviaire, 18 % pour les transports collectifs et 15 % pour la route. Il faudrait pour atteindre cet objectif que l'Etat investisse en moyenne 3,4 Md€, il n'en fera qu'au mieux 2,2 Md€ en 2011. De plus l'annulation de l'appel d'offres concernant l'opérateur de l'écotaxe poids lourds va décaler dans le temps la mise à disposition de nouvelles ressources.
- Les priorités affichées ne se traduisent pas en matière de programmation.

Avis complémentaires des réseaux consulaires à l'avis du CNDDGE sur le SNIT

D'un point de vue stratégique, les réseaux consulaires considèrent important que l'État offre une vision à long terme du système de transport et des évolutions souhaitables le concernant. C'est la condition pour répondre au mieux aux enjeux identifiés et atteindre les objectifs définis dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Toutefois, ces évolutions doivent s'inscrire dans un cadre de réflexion plus large, celui d'une politique des transports intégrée tenant compte des enjeux industriels, sectoriels, sociaux, environnementaux, des territoires, etc.

En effet, le SNIT énonce clairement dans sa partie stratégique qu'**une grande partie des bénéfices à attendre pour l'atteinte des objectifs du Grenelle et des engagements internationaux de la France dépendent de conditions ou de paramètres qui ne relèvent pas totalement des infrastructures de transport.**

Il en est ainsi des mesures d'optimisation contenues dans les fiches « actions » du SNIT, de choix de régulation du système de transport (réglementation, tarification, etc.), des choix également opérés en matière de transport au niveau régional et infrarégional, de l'issue de la réforme portuaire, de la refonte de l'organisation du transport ferroviaire de marchandises, du développement de l'innovation (programme en faveur du véhicule décarboné, système de transport intelligent, etc.), des mesures pour lever les freins à l'intermodalité, etc. Toutes ces dimensions auront des impacts importants sur les usages, sur les comportements, sur la dynamique des transports et des activités, sur la réalité du report modal attendu.

Tout comme la Commission européenne l'a engagé, il est indispensable de rapprocher la politique et les infrastructures de transport dans une démarche commune plus intégrée. L'objectif est d'établir une véritable cohérence d'ensemble du système de transport, une plus grande pertinence des évaluations et la capacité d'agir plus finement sur les différents leviers existants. Enfin, les politiques publiques de transport, nationales, régionales et locales devront être mieux articulées.

Cela étant rappelé, concernant l'avant-projet du SNIT, les réseaux consulaires :

- comprennent la logique d'optimisation du système de transport existant et de ses équipements (routier, ferroviaire, fluvial, portuaire et aéroportuaire) avant l'engagement de nouveaux développements ;
- restent néanmoins mobilisées pour que les projets d'infrastructures satisfaisant aux besoins des populations et des territoires soient inscrits à la planification par l'État, et cela afin de préserver sa capacité à faire à moyen/long terme si les projets se révèlent effectivement pertinents ;
- souhaitent mettre l'accent sur la nécessité d'entretenir et de valoriser les différents réseaux et équipements de transport afin d'assurer un bon niveau de service.
- regrettent cependant que le SNIT :
 - ne précise pas la vision prospective sur les grands enjeux et la politique nationale d'aménagement du territoire dans lesquelles il s'inscrit ;
 - ne fasse pas davantage place à une analyse de la demande et des flux ;
 - exclue des projets, notamment routiers (A51, A48, Euro21, Euro9), qui pourtant :
 - répondent aux critères d'aménagement et de développement du territoire,
 - peuvent venir équilibrer les potentialités territoriales,
 - n'ont pas d'alternatives (réseau ferré déstructuré, sans continuité, obsolète) étant donné les fonctionnalités attendues que seule la route est en mesure de fournir,
 - et amélioreraient la sécurité.
- Enfin, observent que, au sens de l'article 10 de la loi Grenelle qui stipule que « *les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin*

dans les meilleurs délais », certains projets identifiés par des véhicules juridiques tels que les PIG (programme d'intérêt général) ou les DTA (directive territoriale d'aménagement) ne sont pas repris par l'avant-projet de SNIT. Au titre de la planification et de la cohérence des outils de l'Etat, ces projets devraient de facto intégrer le SNIT.

Les réseaux consulaires n'opposent pas les modes entre eux qu'ils considèrent plutôt comme complémentaires, chacun ayant un champ de pertinence qu'il convient d'exploiter en créant les conditions les plus favorables.

En matière de marchandises, les réseaux consulaires préconisent que le SNIT mette l'accent sur les investissements les plus adaptés à l'expression de l'intermodalité et au développement des modes massifiés.

Pour le ferroviaire, il s'agit de supprimer les goulets d'étranglements et de réaliser les contournements d'agglomération nécessaires.

Pour le routier, les contournements urbains devraient être pris en compte par le SNIT car leur fonctionnalité dépasse la desserte locale.

Pour les plateformes multimodales, portuaires, aériennes ou ferroviaires, il est important que le SNIT en reconnaisse le rôle stratégique, spécifie les besoins nouveaux en grandes plateformes (à l'image de Dourges), englobe les équipements qui ne relèvent pas directement de son ressort mais pour lesquels il participe au financement au travers des CPER notamment et réévalue son soutien.

En matière de personnes, il faut rappeler que les rejets de CO₂ dus au transport tous modes confondus représentent 24% des rejets totaux. Les transports routiers longue distance concernés par le report modal ne représentent que 5% des rejets de CO₂. Sachant par ailleurs, que l'essentiel des déplacements est le fait de déplacements quotidiens par véhicules individuels et que ceux-ci représentent 85% des rejets liés au transport, l'essentiel de l'action pour diminuer ces rejets ne se situe pas dans l'extension du réseau LGV ou l'abandon de maillons autoroutiers mais bien dans l'amélioration des transports collectifs urbains, l'évolution des motorisations, le développement des mobilités douces et une approche plus intégrée de l'aménagement, de l'urbanisme et des transports.

Compte-tenu des remarques portées à l'avant-projet de SNIT, les réseaux consulaires recommandent ainsi de mener cette première étape du SNIT de façon ouverte, souple et dans une volonté d'amélioration continue de la prise de décision. Cette première séquence de préparation du SNIT s'achèvera par un débat devant le Parlement qui devrait selon les réseaux consulaires engager la représentation nationale par un vote.

La présentation du SNIT au Parlement au moins une fois par législature (article 16 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement) sera alors l'occasion de produire une évaluation des actions menées et des choix opérés, des résultats obtenus et de faire les ajustements nécessaires.

Nous souhaitons par conséquent que le projet définitif du SNIT s'accompagne :

- de priorités à 5 ans en matière de projets d'infrastructures et d'une loi de programmation,
- d'une mise en œuvre rapide du plan d'actions (et de son évaluation globale),
- de moyens financiers mieux définis (rôle et moyens de l'AFITF).

C'est à ces conditions que l'État disposera d'un véritable outil de pilotage de la politique publique des transports et que la France pourra pour développer une mobilité durable adaptée aux besoins de sa population et de son économie et dans le respect de l'environnement et de la biodiversité, conformément à ses engagements.