

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT)
La concertation sur l'avant-projet**

●
ÉVOCATION DE L'AVANT-PROJET DE SCHEMA ET COMMENTAIRES

Par Claude BRULÉ

Administrateur et délégué du GIR Maralpin auprès des administrations centrales

●
1^{ère} PARTIE - ÉVOCATION DE L'AVANT-PROJET DE SCHEMA

1.1. Le cadre du SNIT

Le contexte

Le 13 juillet 2010, le cabinet du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM), a présenté l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) acté par la loi du 3 août 2009 de programmation dite Grenelle 1, en annonçant qu'il ferait l'objet d'une large consultation des élus locaux et du public avant qu'il soit soumis, sans débat, au Parlement, avant la fin de cette année 2010. Ce schéma devrait être ensuite arrêté avant la fin de cette même année.

Le domaine investi par le Schéma national

L'avant-projet de schéma, mis à la concertation, précise, en page 8 : « *Le domaine des transports est dans la France du 21^{ème} siècle, un domaine à compétence large partagée. Le SNIT ne concerne dans ce contexte que la seule politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. En particulier dans le respect des principes de libre administration des collectivités territoriales et de subsidiarité, il laisse le soin à ces dernières de définir leurs choix et orientations en matière d'infrastructures et d'équipements de transport.* »

La présentation générale

L'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport se présente sous la forme d'un document volumineux de 175 pages, s'organisant selon les têtes de chapitres suivants :

- La stratégie (cadre, enjeux, apport du schéma)
- Les actions (optimiser le système de transport existant, 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)
- Les projets de développement (carte des principaux projets de développement ferroviaire [cf. page 8], carte des principaux projets de développement du fret ferroviaire [cf. Page 9], carte des principaux projets de développement portuaire et fluvial, carte des projets franciliens de développement des transports collectifs, carte des principaux objectifs projets de développement des transports collectifs urbains hors Île de France, carte des principaux objectifs en matière routière, carte des projets d'optimisation du transport aérien)
- Le suivi
- Les premiers éléments d'évaluation (la démarche d'évaluation du schéma : éléments de définition, l'évaluation globale, l'évaluation environnementale, synthèse)
- Estimation financière du schéma national
- Annexes
 - I. Données clés du transport en France
 - II. Fiches actions

- III. Grille d'évaluation des projets de développement
- IV. Utilisation du modèle de transport MODEV, hypothèses d'évolution des trafics voyageurs et marchandises

1.2. Les objectifs du SNIT

L'avant-propos de l'Avant-projet de Schéma

L'avant-propos de l'avant-projet de schéma indique l'esprit dans lequel il a été établi, à savoir :

« *Le SNIT fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence (...). Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes les plus respectueux de l'environnement (loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement). A ce titre, le projet présenté ci-après, ne concerne que les grandes orientations considérées d'intérêt national et constitue une révision des décisions du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (C.I.A.D.T) du 18 décembre 2003. La stratégie retenue s'organise autour de 4 axes :*

- *optimiser le système de transport existant en limitant 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 des équipements de transport*

.....

Priorité première : le ferroviaire. Le projet proposé souligne la volonté de doter la France d'un réseau complet et de grande qualité. C'est le mode de transport privilégié tant pour les voyageurs que pour le fret.

.....

Le projet de SNIT ne prévoit pas d'augmentation de la capacité globale du réseau autoroutier. En matière routière, les projets proposés au schéma répondent uniquement à des exigences de sécurité, à de légitimes préoccupations de désenclavement et d'équité territoriale, et à la volonté d'effacement de quelques points de sérieuse congestion du trafic. »

L'enveloppe de l'Avant-projet de Schéma

L'avant-projet de schéma traite à la fois des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, maritimes, aériennes et de transport urbain, en site propre.

La mise en œuvre de ce schéma devrait s'étaler sur une période de 20 à 30 ans pour laquelle sera consacré un investissement de l'ordre de 170 Md€, exprimés en euro constant. Cette mise en œuvre devrait s'organiser selon deux phases de priorités : la première concerne les projets à réaliser avant 2020 et la seconde après 2020

Ces investissements peuvent se répartir en : 0,5 % pour l'aérien (2 projets d'aérodromes : Mayotte et Notre Dame des Landes), 4,5 % pour le routier (pas d'augmentation de capacité), 51,9 % pour le ferroviaire (4000 Km de lignes neuves dont les lignes à grande vitesse), 32,3 % pour le transport collectif en site propre (tramway et métro), 9,2 % pour le fluvial (370 Km de voie d'eau à grand gabarit) et 1,6 % pour le maritime (10 projets portuaires).

Il convient de noter que les projets, proposés au schéma, n'incluent pas ceux qui ont été déjà décidés, lesquels sont, soit en cours de réalisation, soit seulement déclarés d'utilité publique.

Les propositions de projet en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA)

La région PACA est concernée par les propositions de projets suivants :

- Ferroviaire
 - Ligne à grande vitesse de Marseille à la frontière italienne (raccordable au réseau italien) selon le principe de tracé « dit des métropoles » (189 Km pour un montant de 10 880 M€ HT à lancer avant 2020)
 - Autoroute ferroviaire à renforcer Marseille/Bettembourg
 - Mise au gabarit GB1 gabarit bas Perpignan/Marseille/Bettembourg
 - Aménagement pour accueil des trains longs Perpignan/Marseille-Avignon-Lyon-Dijon-Bettembourg
- Portuaire et fluvial
 - Fos-Marseille
- Transports collectifs
 - Marseille : extension L2 du tramway et ligne 2 du métro
 - Antibes Sophia-Antipolis : BHNS/BHNS¹
 - Cannes : BHNS

¹ Bus à haut niveau de service

- Grasse : funiculaire vers le centre-ville
- CA Pôle Azur Provence (Grasse) : pôle d'échanges gare ferroviaire/funiculaire
- Nice : ligne 2 et extension ligne 1 du tramway

1.3. L'évaluation du Schéma

Les hypothèses retenues dans l'Avant-projet de Schéma national

L'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport a pris en compte, en matière d'évolution des trafics et d'évaluation des projets proposés, les hypothèses suivantes :

- La prévision de l'évolution des trafics
Les trafics prévisionnels de voyageurs et de marchandises ont été obtenus par l'utilisation du modèle de transport MODEV², modèle multimodal stratégique en 4 étapes : génération, distribution, choix, affectation.
- Les hypothèses d'évolution des trafics
Les hypothèses d'évolution des trafics sont les projections de référence, du ministère en charge de l'élaboration de l'avant-projet de schéma, à l'horizon 2025. Elles reposent sur une croissance économique de 1,9 % l'an, le prix moyen du pétrole est de 65 € le baril, le prix du ferroviaire est constant pour les voyageurs et décroissant pour les marchandises, le prix de l'aérien est supposé croissant, le prix de la route est supposé croissant avec le prix de l'énergie.

Entre les années 2002 et 2025, les projections donnent, pour le transport des marchandises, une croissance de 1,5 % l'an pour la route, 10,7 % pour le fer et 1,4 % pour l'ensemble du réseau.

L'évaluation de l'efficacité du Schéma

L'avant-projet de schéma soumis à la concertation indique :

« L'évaluation réalisée à ce stade par utilisation notamment du modèle de transport MODEV tend à montrer que la stratégie et les actions proposées dans le cadre du schéma sont efficaces vis-à-vis de l'atteinte des objectifs poursuivis.

Cette évaluation de l'efficacité du schéma a été menée à ce stade, au regard des 3 objectifs suivants :

- Rééquilibrer la demande de transport au bénéfice des modes alternatifs à la route et à l'aérien
- Réduire les émissions de CO²
- Optimiser l'utilisation des réseaux tout en répondant aux évolutions de la demande de transport

Malgré le soin et le sérieux apportés à leur détermination, les valeurs indiquées ci-après en matière d'émissions de CO² ou de report modal sont le résultat de modélisations, par construction réductrices et imprécises. Elles doivent être prises pour ce qu'elles sont : un indicateur de la direction dans laquelle le schéma s'inscrit. On trouvera en annexe les hypothèses retenues en matière d'évolution des trafics voyageurs et marchandises pour le fonctionnement du modèle MODEV. »

1.4. Les effets attendus du Schéma

Les effets attendus de la mise en œuvre du schéma peuvent se décliner comme suit :

- Sur les temps de parcours
Un gain de 3 % sur les temps de transport de voyageurs, pour les longues distances, obtenus par un accroissement de la vitesse, de l'ordre de 2,5 %. En revanche, pour le transport des marchandises, peu d'évolution du temps global de transport est attendue, la vitesse n'augmentant que de 0,7 %.
- Sur l'emploi
Le schéma permettrait de créer ou de maintenir environ 650.000 emplois directs et près de 750.000 emplois indirects, sur la période de réalisation des infrastructures. L'évaluation effectuée lors du Grenelle de l'environnement avait chiffré à 1 000 000 (CGDD)³ et 1 800 000 (BCG)⁴ le nombre d'emplois annuels concernés ou créés par le volet infrastructures de transport du Grenelle, ce qui correspondait à environ 100 000 emplois permanents correspondant à la période de construction, estimée à 10 ans.
- Sur la socio-économie
Le bilan socio-économique est jugé positif, sans plus de détails.
- Sur la consommation d'énergie
La mise en œuvre du schéma entraînerait une économie d'énergie d'environ 1 à 2 Mtep par an, en 2030.

² modèle multimodal d'évaluation des grands enjeux des politiques et des projets de transport du SES (MODEV)

³CGDD : *Non référencé dans le texte* ; N.d.R. : il s'agit très vraisemblablement du *Commissariat général au développement durable* [MEEDDM]

⁴BCG : *Non référencé dans le texte* ; N.d.R. : il pourrait s'agir du *Boston Consulting Group* (sic) missionné dans le cadre du Grenelle de l'environnement

- Sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)
L'Etat s'engage, par le schéma, à contribuer à la diminution de 20 % des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020, conformément à l'engagement de la France de diviser par 4 (facteur 4 adopté en 2004 dans le cadre du plan climat) ses émissions de GES, entre 1990 et 2050.
Actuellement, le transport est responsable de 22 % des émissions de GES, à l'échelle mondiale. Pour la France, il représente 28 % des émissions de GES (mesurés en équivalents CO²) et de 34,2 % de CO. En outre, les transports représentent 68 % de la consommation de produits pétroliers.
La mise en œuvre du schéma contribuerait à diminuer, annuellement, les émissions de CO², d'environ 2 M de tonnes.
- Sur les émissions sonores
L'effet du schéma sur l'ambiance sonore est jugé positif pour plusieurs milliers d'individus, sans plus de précision, sinon que cet effet est difficile à estimer.
- Sur la qualité de l'air
L'effet du schéma sur la qualité de l'air est jugé globalement positif, sans plus de détail sinon que cet effet est difficilement quantifiable.
- Sur les paysages
L'effet du schéma sur les paysages est jugé plutôt positif en précisant malgré tout que cet effet est difficile à quantifier.

2^{ème} PARTIE - COMMENTAIRES SUR L'AVANT-PROJET DE SCHÉMA

2.1. Sur le cadre institutionnel

Le schéma national des infrastructures de transport constitue la traduction des dispositions édictées à l'article 17 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle 1).

Retour sur le passé : de la LOADDT au SNIT

La loi du 25 février 1999 d'orientation et d'aménagement durable du territoire (LOADDT) a institué les schémas multimodaux des services collectifs de transport (SSCT), déclinés au niveau régional, afin notamment de doubler le trafic de fret ferroviaire. Les schémas dressés en application de la loi ont été supprimés en 2005. Antérieurement à cette loi, la programmation des infrastructures de transport faisait l'objet de schémas modaux distincts (schéma directeur des routes nationales, schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, notamment).

Compatibilité et conformité de l'Avant-projet avec les objectifs de la loi de 2009

L'avant-projet de schéma, décline, effectivement et tour à tour, les items retenus dans la loi du 3 août 2009. Toutefois et malgré un document de 175 pages, ce schéma ne semble pas être arrivé à maturité. A telle enseigne que ses auteurs, à maintes reprises, se retranchent derrière des mises en garde en évoquant le peu de précision de certaines de leurs conclusions, comme cela est le cas pour les résultats des modélisations. Ses auteurs s'en remettent même à l'avenir qui se chargera, selon eux, de subvenir aux manques et aux imperfections du schéma. Bien que l'avant-projet de schéma ait le grand mérite de présenter une vue générale du domaine couvert par les infrastructures de transport, il ne semble pas convaincre, d'autant qu'il fait totalement l'impasse sur le mode de financement des projets qui y sont inscrits.

2.2. Sur le financement des projets proposés au Schéma et le Rapport du Sénat de 2008

De nombreuses voix se sont dernièrement élevées pour pointer du doigt l'absence de toute évocation du financement nécessaire à la réalisation des propositions de projets affichés à l'avant-projet de schéma. Il convient, à ce propos, et tout particulièrement, de rappeler le contenu du rapport n° 196, du 6 février 2008, de la commission des affaires économiques et de la mission d'information du Sénat.

Ce rapport fait l'affligeant constat que, dès la fin de 2005, les pouvoirs publics, notamment l'agence de financement des infrastructures de transport (AFITF), ne disposaient plus des moyens de financer les projets annoncés, d'une part, et que, d'autre part, le Grenelle de l'environnement a été l'occasion d'une programmation très ambitieuse d'infrastructures de transport, en particulier dans le domaine ferroviaire. Ce constat établi, la commission des affaires économiques du Sénat a constitué une mission d'information avec pour objectif de rechercher les différents moyens de satisfaire les besoins de financement qui exigent de dégager plus de 2 Md€ de moyens nouveaux annuels, dès 2009. Le rapport identifie plusieurs pistes qui passent, tout à la fois, selon

cette haute assemblée, par la dynamisation des ressources financières existantes, la création de ressources nouvelles et une politique volontariste d'économies sur le coût des projets à entreprendre.

Le rapport énonce que, sans ressources nouvelles, l'AFITF sera, dès 2009, dans l'impasse financière. En 2008, l'AFITF ne disposera que de 3 ressources pérennes représentant un total de 926 M€ se décomposant en 530 M€ issus de la taxe d'aménagement du territoire, 170 M€ produits par les redevances domaniales et 226 M€ prélevés pour partie sur les amendes radars. L'ensemble de ces ressources représente environ 900 M€, à compter de 2009. Le produit des cessions des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui a représenté, les 3 dernières années, plus de la moitié du budget de l'AFITF, sera définitivement consommé, dès 2008. Par voie de conséquence, après la prise en compte du Grenelle de l'environnement, l'AFITF, qui dispose d'ores et déjà de 900 M€ de ressources pérennes, devra trouver, en plus de ces dernières, 2,1 Md€ par an, sur la période de 2009 à 2012 et 2,7 Md€ par an, pour la période de 2013 à 2020. Son budget global annuel devra donc avoisiner 3 Md€ en moyenne d'ici 2012 et 3,6 Md€, à compter de 2013.

Pour satisfaire les besoins de financement des infrastructures de transport, le rapport de la commission des affaires économiques du Sénat fait l'inventaire de nouvelles ressources possibles, à savoir :

- **L'intervention des produits financiers issus de la redevance d'usage pour les poids lourds (PL)**, redevance kilométrique reflétant le coût d'usage réel du réseau routier principal déjà mise en œuvre en Allemagne, en Autriche, en Suisse et en république tchèque, par exemple. Cette redevance est assise sur la mise en œuvre de la directive européenne « eurovignette » n° 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des PL pour l'utilisation de certaines infrastructures, modifiée par la directive européenne n°2006/38/CE instaurant un nouveau cadre communautaire relatif à la tarification de l'usage des infrastructures routières et transposée par le décret n° 2008-411 du 29 avril 2008 limitant les réductions tarifaires sur les péages routiers.
 - Cette redevance a été appliquée en Alsace, à titre d'expérimentation, par la loi de Finances pour 2005, pour une période de 5 ans et pour les seuls PL d'un tonnage supérieur à 12 tonnes et sans distinction de nationalité du véhicule, afin de contrecarrer les effets de transfert de trafic, sur le sol français, consécutif à la mise en place, par nos voisins allemands, d'une taxe PL dite LKW (Lastkraftwagen) sur son réseau autoroutier.
 - L'instauration par l'État d'une telle taxe pour les PL circulant sur le réseau routier dégagerait, annuellement, environ 900 M€, évalués sur la base d'un tarif kilométrique de 0,12 €. Cette instauration d'une redevance PL sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier apparaît d'autant plus essentielle, selon les rédacteurs du rapport du Sénat, qu'elle réglerait très largement l'impasse budgétaire de l'AFITF. En effet, les 1500 M€ de recettes couvriraient les $\frac{3}{4}$ de son besoin de financement, le $\frac{1}{4}$ manquant pouvant parvenir d'une augmentation souhaitable de la contribution du budget général de l'Etat à l'AFITF.
- **L'extension de la taxe sur les conventions d'assurances** pour les véhicules automobiles de moins de 3,5 tonnes. Le système actuel (article 991 à 1004 bis du code général des impôts) ne concerne que les contrats passés pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. L'Etat prélevait, en 2006, avec le système en vigueur, environ 964 M€.
- **L'augmentation de la part des amendes de circulation routière** affectée à l'AFITF avec le maintien de la part actuelle provenant des radars.
- **La modulation des péages ferroviaires**
 - 300 M€ de ressources nouvelles annuelles peuvent être dégagées au terme de la montée en charge, à l'horizon 2015, provenant de l'évolution de l'inflation et de la prévision des trafics soit 80 M€ par an, à partir de 2010, du relèvement progressif des péages sur le seul réseau TGV, soit 60 M€.
 - L'ensemble de ces deux nouvelles ressources financières représenterait environ 300 M€ par an, à partir de 2010.
- **La réforme de la taxation sur les plus values foncières liées aux infrastructures de transport.** Le rapport du Sénat fait état que la création d'une infrastructure de transport s'accompagne, le plus souvent, d'une forte hausse du prix des terrains constructibles voisins de cette infrastructure neuve. L'article 26 de la loi portant aménagement national pour le logement dite loi « ENL » a institué en effet, en 2006, une taxe forfaitaire sur les terrains rendus constructibles, l'objectif étant de donner, aux communes et aux EPCI, des ressources financières supplémentaires pour faire face aux dépenses publiques d'aménagement des zones à urbaniser. Cette taxe représentait, au 1^{er} février 2007, 6,66 % du prix de vente du terrain. Elle était pratiquée par environ 3363 communes.
 - Une réforme de cette taxation pourrait, selon la haute assemblée, permettre d'en faire bénéficier les infrastructures de l'Etat.

2.3. Les améliorations souhaitables de l'Avant-projet de Schéma pour la concertation

Pour améliorer la lisibilité de l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport dans le cadre de la concertation lancée par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, des mesures de forme et de fond apparaissent souhaitables, à savoir :

Sur la forme

L'avant-projet soumis à la concertation précise que les propositions de projets inscrits au schéma n'incluent pas les projets en cours de réalisation et ceux déjà déclarés d'utilité publique. Cette précision implique d'en produire d'une part, la liste et, d'autre part, l'estimation financière des travaux nécessaires pour leur réalisation, de façon à apprécier, notamment, le montant des investissements qu'ils mobilisent d'ores et déjà. Plus particulièrement pour les projets déclarés d'utilité publique, il conviendrait de rappeler les critères techniques, économiques et environnementaux qui ont conduit à la décision de leur réalisation. En effet, certains de ces projets, décidés mais non réalisés, pourraient être remis en cause au vu, notamment, de leurs performances au regard, des engagements internationaux et nationaux ainsi que des divers critères issus des lois Grenelle 1 et 2.

Par ailleurs, l'absence de fiabilité des résultats des modélisations, notée par les auteurs mêmes du schéma, implique d'une part, d'en donner plus d'explications et, d'autre part, de fournir la liste et les modalités de consultation des diverses études conduites dans le cadre de la préfiguration de l'avant-projet de schéma, accompagnée de la désignation des bureaux d'études ou organismes impliqués dans ces mêmes études.

Sur le fond

Quatre critiques majeures paraissent devoir être formulées, à savoir :

- *Sur le caractère inachevé de l'avant-projet de schéma*

Il est bien noté, qu'en tout état de cause, l'avant-projet de schéma soumis à la concertation peut encore être amendé et complété. Toutefois, il convient de remarquer que de nombreux thèmes correspondant à des actions bien identifiées ne sont pas quantifiés ni financièrement évalués, ce qui laisse planer un doute profond sur la crédibilité de l'avant-projet de schéma. Il en est ainsi, par exemple, de la plupart des postes concernant les composantes environnementales (qualité de l'air, émissions sonores, effets de cloisonnement des espaces traversés, effets sur la biodiversité, incidences sur le réseau NATURA 2000, etc...).

- *Sur les hypothèses retenues pour l'estimation des trafics prévisionnels.*

Les graves incertitudes pesant sur l'évolution de la crise de l'énergie accompagnée de la crise économique et financière conduisent à s'interroger sur la pertinence des hypothèses retenues, à priori soit surestimées soit sous-estimées (cf. annexe IV évaluation du modèle de transport MODEV hypothèses d'évolution des trafics voyageurs et marchandises - page 174) : croissance économique de 1,9 % par an et prix moyen du pétrole de 65 € le baril. D'autres hypothèses, certes d'importance moindre, devraient être fournies (valeurs tutélaires comme la valeur du temps). De la même façon que lors de l'élaboration des schémas de services collectifs de transport (SSCT), l'introduction d'une modulation des hypothèses les plus contraignantes dans le fonctionnement du modèle de transport, est impérative. Ceci paraît d'autant plus nécessaire, que les parts modales en t.km résultantes de l'avant-projet de schéma soumis à la concertation sont encore de 79 % pour la route contre 81 % en situation de référence sans schéma, 19 % pour le ferroviaire contre 18 %, 1 % pour les voies navigables et 1 % pour les autoroutes maritimes. Pour les voyageurs, ces mêmes parts modales ne ressortent qu'à 62 % pour la route contre 64 % pour le scénario de référence, 33 % pour le ferroviaire contre 31 %, 5 % pour l'aérien contre 6 %, soit moins 2,5 % pour le routier, moins 14 % pour l'aérien et plus 8 % pour le ferroviaire.

- *Sur le financement des projets proposés au schéma*

L'avant-projet de schéma, tel que proposé à la concertation, marie à la fois programmation et planification dans la mesure où il indique, uniquement pour le ferroviaire, les projets à engager avant et après 2020. Le montant des investissements de la première étape représente environ 65 Md€. Compte tenu de l'évocation de l'analyse financière conduite par la commission des affaires économiques du Sénat, il est inévitable d'effectuer des simulations de financement des propositions de projets multi-modaux contenus dans l'avant-projet de schéma, simulations d'autant plus nécessaires que la situation financière de la France s'est considérablement dégradée depuis.

- *Sur la cohérence de l'avant-projet de schéma avec l'aménagement du territoire*

Certes, l'avant-projet de schéma traite prioritairement des réseaux de transport. Toutefois, les propositions de projets contenues dans cet avant-projet de schéma doivent contribuer à l'aménagement du territoire comme il est précisé en page 8 de cet avant-projet, à savoir : « le SNIT doit constituer une référence de planification pour les différents territoires dans un souci de bonne articulation entre les politiques de transport, d'aménagement et de développement territorial portées, d'une part par l'État, d'autre part par les collectivités territoriales ». Les clés de la mise en cohérence des dispositions de l'avant-projet de schéma avec le développement harmonieux des régions n'apparaissent pas clairement. Il convient, en particulier, de rappeler, qu'au titre de l'article 18 de la loi n° 2004-809 relative aux libertés et

responsabilités locales, 18 000 km environ de routes nationales ont été transférées, sans aucune indemnité de l'État, aux départements concernés. Ainsi, au 1^{er} janvier 2009, l'Etat n'assurait plus la modernisation, l'exploitation et l'entretien que de 9765 Km de routes nationales (25 182 Km en 1995) contre 377 984 Km de routes par les départements et 629 000 Km par les communes. Ainsi, 95 % du linéaire total des voies routières sont détenus par les départements et les communes.

Les régions et les départements sont, en général, déjà fortement sollicités pour le financement des infrastructures de transport et le seront encore plus à l'avenir. Dans son rapport du 19 octobre 2000, la commission des finances du Sénat indiquait que : « *l'État se défait clairement sur les collectivités locales pour l'investissement futur....* » et stigmatisait « *le poids croissant des mécanismes de cofinancement dans le développement des grandes infrastructures* ». Ce même rapport précisait « *qu'il était nécessaire d'entendre les demandes des régions et non de leur imposer un schéma qui ne correspondait pas à leurs besoins* »⁵. Pour ce faire, le rapport de la haute assemblée exprimait le souhait qu'une distinction soit apportée entre les infrastructures d'intérêt régional, national et européen, à savoir :

- Les liaisons de caractère national à financer en priorité par l'usager (mise en concession avec une tarification adaptée) ou par le contribuable lorsqu'elles présentent un intérêt spécifique en matière d'aménagement du territoire ou de contribuer au rééquilibrage modal.
- Les liaisons de caractère régional ou interrégional à financer en partie par les collectivités locales, avec une contribution de l'État, à définir. Pour financer ces liaisons, il faudrait permettre aux collectivités locales d'instaurer des péages pour les réaliser.
- Les liaisons d'intérêt européen, telles les grandes liaisons de fret ferroviaire, nécessitant, pour leur financement, une négociation avec l'Union Européenne.

Dans le même ordre d'idée, la commission des Finances montrait un intérêt certain pour que soient mis en œuvre, à moyen terme, des schémas interrégionaux de service.

Claude Brulé

Le 17 septembre 2010 ; rév. 04.10.2010



SOURCES ET RÉFÉRENCES [cf. page 8]

PLANCHES

SNIT - Principaux projets de développement ferroviaire [cf. page 9]

SNIT - Projets pour le développement du fret ferroviaire [cf. page 10]

⁵ à ce propos et à titre d'exemple, l'État et la Région Île-de-France s'affrontent, par débats publics interposés, sur deux concepts de projets de transport collectifs de voyageurs :

- Le projet "Arc express", initié par la région Île-de-France, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), couvrant la banlieue proche et comprenant 4 arcs (N, S, E & W)
- Le Projet "Réseau de transport du Grand Paris" dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société de Grand Paris (SGP), établissement public de l'État à vocation industrielle et commerciale (épïc) créé par la loi 2010-577 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont le tracé de 130 km de longueur forme un "huit" lequel, combiné avec le projet d'interconnexion TGV en Île-de-France, s'éloigne largement de l'agglomération parisienne dans ses parties Ouest, Sud et Est.

Les deux projets sont soumis à deux débats publics dits "conjointes" mais se déroulant en parallèle entre le 30 septembre et le 31 janvier 2011, avec, pour seules réunions communes, les réunions d'ouverture et de clôture.

Au cours de cette même période devrait s'achever la concertation sur l'avant projet de SNIT, dont les conditions de déroulement n'ont pas été précisées ainsi qu'en atteste une Question au Sénat en date du 17.06.2010 et, à ce jour, en attente de réponse [cf. <http://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ100613958.html>]

SOURCES & RÉFÉRENCES

Avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté le 13 juillet 2010 par le cabinet du ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM)

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_SNIT.pdf

Loi n° 2009-067 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement publiée dans le J.O. du 5 août 2009

<http://textes.droit.org/JORF/2009/08/05/0179/0002/>

Décret n° 2008-411 du 29 avril 2008 limitant les réductions tarifaires sur les péages routiers

<http://admi.net/jo/20080430/DEVR0761897D.html>

Rapport n° 196 du 6 février 2008 de la commission des affaires économiques et de la mission d'information du Sénat

<http://www.senat.fr/notice-rapport/2007/r07-196-notice.html>

Directive européenne 2006/38/CE du 17 mai 2006 instaurant un nouveau cadre communautaire relatif à la tarification de l'usage des infrastructures routières modifiant la directive du 17 juin 1999

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0008:0023:FR:PDF>

Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

www.lexinter.net/lois4/loi_du_13_aout_2004_relative_aux_libertes_et_responsabilites_locales.htm

Rapport n° 303 du 21 mai 2003 de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation du Sénat sur le financement des infrastructures de transport en 2020

<http://www.senat.fr/rap/r02-303/r02-3030.html>

Rapport n° 42 du 19 octobre 2000 de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation du Sénat sur le financement des infrastructures de transport

www.senat.fr/rap/r00-042/r00-042_mono.html

Loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/MCEBZ.htm

Directive européenne « dite eurovignette » 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds (PL) pour l'utilisation de certaines infrastructures

http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interaction_s_industry_policies/124045b_fr.htm

Loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite « loi LOTI »

http://www.stif.info/IMG/pdf/Loi_82-1153_du_30_decembre_1982.pdf



Schéma national des infrastructures de transports

Principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription

AVANT-PROJET du 09/07/2010

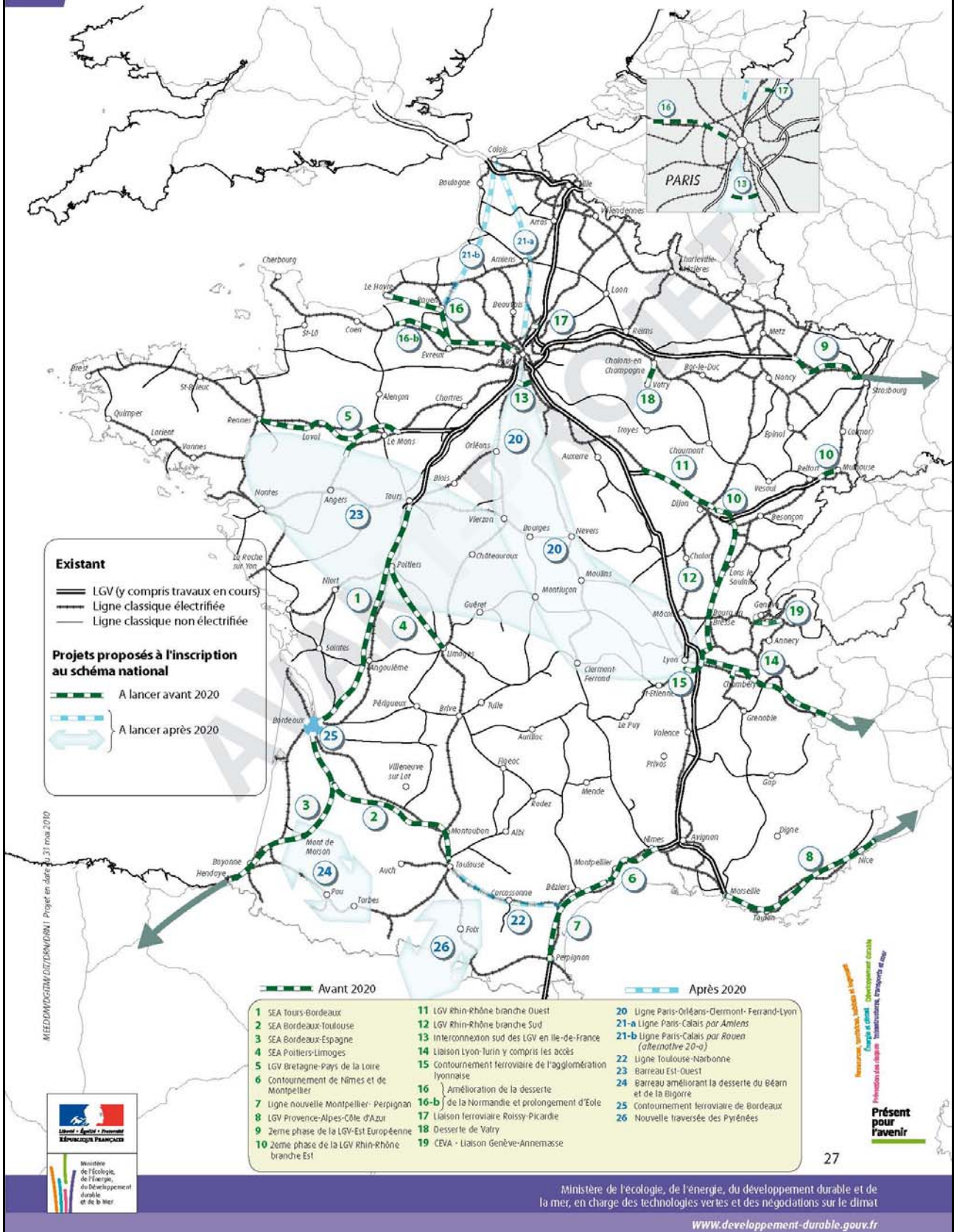


Schéma national des infrastructures de transports

Projets pour le développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription

