

MARDI 28 FEVRIER : LE CESE S'EST PRONONCE SUR LE PROJET DE « SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT) »

Le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a publié fin octobre 2011 le projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), outil de mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement en matière du transport. Le gouvernement a sollicité l'avis du CESE sur ce projet avant qu'il ne soit débattu au Parlement.

L'avis de la section de l'Aménagement durable des territoires a été voté en séance plénière ce jour, à l'unanimité avec 166 votants.

Le projet de SNIT, dont l'élaboration s'inscrit dans le cadre de la loi dite Grenelle 1, vise à fixer les orientations de l'Etat à vingt/trente ans pour développer, moderniser et entretenir les réseaux d'infrastructures relevant de sa compétence, en réduisant leur impact sur l'environnement tout en favorisant le développement économique. Il précise par ailleurs comment l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs réseaux de transports collectifs urbains.

Pour le CESE, ce projet de SNIT marque une rupture positive en termes de méthode, par l'association en un seul document d'actions d'optimisation des réseaux existants et de projets de développement, ainsi que par les ambitions affichées et la place faite à la concertation.

Pour autant, il présente d'importantes limites et des marges de progression : la concrétisation des objectifs environnementaux n'est pas avérée et le financement de la déclinaison opérationnelle du schéma pose question. L'avis, rapporté par Sébastien Genest et Pierre-Jean Rozet, fait plusieurs propositions pour tenter d'y remédier.

Renforcer la dimension prospective et environnementale du schéma

Pour les rapporteurs, il apparaît indispensable de confronter ce projet avec un diagnostic de la situation actuelle du transport en France et d'intégrer dans les scénarios proposés l'hypothèse d'une flambée durable des prix du pétrole, ainsi que d'une déconnexion partielle entre développement économique et flux de transport.

Dans son avis, le CESE estime par ailleurs que le SNIT a un impact très insuffisant et très faible en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, l'avis propose de consolider l'évaluation de la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui résulterait de la réalisation des projets retenus dans le SNIT. Il est également demandé que les alternatives à ces projets soient précisées, en évitant de réduire l'accessibilité des territoires au seul critère du temps gagné.

Dans cet avis, le CESE recommande enfin de prévoir une haute qualité environnementale pour toute nouvelle infrastructure afin de réduire son impact sur les sols et la biodiversité, tout en compensant les impacts résiduels inévitables.

Hiérarchiser les projets en priorisant l'optimisation et la modernisation des réseaux existants

Pour les rapporteurs, « le projet de SNIT ne fait pas apparaître de manière assez transparente les critères sur lesquels les projets ont été retenus. Il nous apparaît comme essentiel de procéder à une évaluation de l'utilité socio-économique et environnementale des projets sélectionnés ». L'avis fixe pour cela quatre principes fondamentaux : l'optimisation de l'existant sur la construction de

nouvelles infrastructures ; la priorité aux modes de transports ayant le plus faible impact sur l'environnement ; l'importance accordée au fret et au multimodal ; la garantie de l'équité territoriale.

Favoriser la coordination avec les schémas de transport existants et ne pas conditionner la réalisation des projets à l'apport financier des collectivités territoriales

Dans son avis, le CESE considère comme essentiel que l'articulation du projet de SNIT avec les schémas régionaux de transport soit mieux assurée. Il importe aussi que la mise en œuvre des projets de développement ne soit pas dépendante du degré de participation des collectivités territoriales à leur financement. « *Au contraire, il faut maintenir et renforcer les principes d'équité territoriale et de solidarité nationale, dans une logique de cohérence globale par rapport aux projets des collectivités territoriales en cours* » précisent les rapporteurs. Par ailleurs, une réflexion sur la nécessité d'un échelon intermédiaire de programmation, entre l'échelle nationale et l'échelle de chaque projet, mériterait d'être prise en compte. Enfin, la réglementation européenne du transport routier doit être harmonisée afin d'éviter les distorsions de concurrence entre pays membres.

Garantir des sources de financement pérennes

Pour rendre effective la réalisation des infrastructures nécessaires et atténuer les risques de report ou d'abandon au gré des exercices budgétaires de l'Etat, le CESE juge indispensable que des ressources pérennes soient allouées au financement des infrastructures de transport. En ce sens, il est préconisé d'utiliser au maximum les possibilités de la directive Eurovignette 3 pour augmenter *via* la taxe poids lourds les ressources de l'AFITF et des collectivités, de mettre en place une épargne dédiée et de maintenir la dotation de l'Etat à l'AFITF pour le financement des infrastructures prioritaires dans le SNIT. De plus, les deux rapporteurs recommandent de confier à un organisme indépendant l'évaluation des externalités générées par le transport routier fret et voyageurs.

L'avis a été voté ce jour à l'unanimité avec 166 votants.

Contacts

Sylvaine COULEUR

01.44.69.54.05

06.99.37.63.48

Sylvaine.couleur@clai2.com

Charles SAVREUX

01.44.69.54.12

07.77.26.24.60

charles.savreux@clai2.com