

**CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL**

SESSION ORDINAIRE DE 2012



COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du 28 février 2012

Projet de schéma national des infrastructures de transport

SOMMAIRE

COMMUNICATIONS	5
Secrétaire général	5
Calendrier et évènementiel	5
Nominations et affectations	6
Auto-saisine	6
Procédures concernant les sections et délégations	6
Prochaines réunions du Bureau	7
Saisine commune	8
PROJET DE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)	8
PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS.....	8
DISCUSSION GÉNÉRALE.....	21
Organisations étudiantes et mouvements de la jeunesse - Mme Guichet	21
Agriculture - Mme Béliard	23
Environnement et nature - Mme Mesquida	24
Mutualité - Mme Vion	25
Artisanat - M. Martin	26
CFTC - M. Ibal	27
UNSA - Mme Dupuis	28
CGT - M. Minder	29
CGT-FO - M. Bellanca	31
Entreprises - Mme Duhamel	32
Personnalités qualifiées - M. Khalfa	33
Personnalités qualifiées - M. de Russé	34
CFDT - M. Duchemin	36
Coopération - Mme Roudil	37
Professions libérales - Mme Riquier-Sauvage	38
CFE-CGC - M. Dos Santos	40
Outre-Mer - M. Janky	41
DISCUSSION DES AMENDEMENTS	43
VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET D'AVIS.....	44

ANNEXES	47
Annexe 1 : Amendements déposés sur le projet d'avis <i>Projet de schéma national des infrastructures de transport</i>	49
Annexe 2 : Suite donnée aux amendements déposés sur le projet d'avis <i>Projet de schéma national des infrastructures de transport</i>	51
Annexe 3 : <i>Projet de schéma national des infrastructures de transport</i> Diaporama illustrant les propos de MM. Sébastien Genest et Pierre-Jean Rozet, rapporteurs.....	53

Présidence de M. Jean-Paul Delevoye

La séance est ouverte à quatorze heures trente.

COMMUNICATIONS***Secrétaire général***

M. le Président. M. Christian Dors a été nommé à la Cour des comptes.

J'ai donc décidé de nommer Secrétaire général par intérim M. Pascal Rouet, qui assume depuis la semaine dernière ces fonctions.

Conformément à la loi, le Bureau a vocation à proposer au gouvernement un nouveau Secrétaire général ; toutes les candidatures seront reçues dans la plus grande transparence.

Le Bureau a vocation à sélectionner, puis à auditionner pour, dans les délais non pas forcément les plus courts mais nécessaires, trouver la personne en adéquation avec le projet en termes de management, de dialogue social pour le développement de notre institution et répondre ainsi à nos attentes.

Pour ce faire, nous avons décidé d'arrêter un certain nombre de réunions.

Calendrier et évènementiel

M. le Président. Nous participerons au sommet de la Francophonie les 13 et 14 mars.

Plusieurs événements auront lieu au sein de cette maison :

- le 12 mars, les apprentis d'Auteuil ;
- le 8 mars, les scouts et guide de France ;
- le 13 mars, la fédération nationale de la coiffure ;
- l'institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, le 15 mars ;
- le 16 mars, les Amis d'Éléonore en prévision de la journée mondiale de la trisomie 21 ;
- le 19 mars, UNSA Avocats ;
- les 20 et 21 mars, les « rencontres des territoires durables » avec une exposition de la Datar sur la France 2040 ;
- le 22 mars, Initiadroit ;

- le 23 mars, le réseau français des villes éducatrices avec Xavier Nau. ;
- le 26 mars, le prix « Reporters d'espoir », présidé par Nicolas Demorand.

Ces activités mettront notre institution au cœur d'événements.

Conformément à la demande des groupes, notre direction de la communication a prévu le 6 mars une réunion pour faire le point avec les différents groupes sur la façon d'organiser la communication, les conférences de presse. J'espère qu'il sera possible de dégager une position commune, à défaut une autre réunion est prévue le 20 mars.

Nominations et affectations

M. le Président. Ce matin, plusieurs décisions ont été prises, notamment la nomination de M. Paul de Viguerie à la commission d'évaluation des formations et diplômes de gestion.

Mme Marie-Françoise Gondard-Argenti, du groupe des professions libérales, siègera à la section des activités économiques en plus de la section du travail et ne siègera plus à la délégation à la prospective et à l'évaluation des politiques publiques.

Auto-saisine

M. le Président. Ce matin, le Bureau a donné son accord à la demande formulée par la section des activités économiques de préparer un projet d'avis intitulé *Efficacité énergétique : un gisement d'économies ; un objectif prioritaire.*

Procédures concernant les sections et délégations

Le Bureau a ensuite eu un long débat pour lever les ambiguïtés entre les sections, les délégations, concernant les avis, les études, les procédures simplifiées. Je crois qu'il ne sera pas inintéressant de refaire le point sur le règlement intérieur.

Nous souhaitons par auto-saisine, par saisine gouvernementale, pétition citoyenne - toujours par le biais du Bureau - confier à des sections des rapports ou des avis qui sont ensuite soumis à l'assemblée plénière et à un vote ; le Conseil économique, social et environnemental est ensuite engagé par ce vote en assemblée plénière.

Il peut y avoir aussi des études et une procédure simplifiée ; cette dernière n'oblige pas à passer par l'assemblée plénière, avec un délai de trois semaines ; le projet d'avis est réputé celui du CESE sauf si, dans les trois jours, le Président

ou dix membres parmi vous le contestent. Cette procédure simplifiée a été souhaitée par le législateur.

Par ailleurs, les études n'ont pas toutes la même nature. Elles sont votées uniquement par les sections ou par les délégations. Le débat de ce matin avait pour but d'afficher les principes selon lesquels le CESE ne peut être engagé que par un vote en séance plénière, lequel ne concerne que les avis.

Mais, les délégations font un travail intéressant comme les sections. Lorsque des études transmises au Bureau sont de qualité, elles méritent d'être présentées en assemblée plénière en vue ensuite, comme toute présentation, d'être publiées, mais cela ne vaut pas engagement car il s'agit d'une étude.

Il peut y avoir des études sans préconisations et des études avec préconisations. Le Bureau a estimé qu'il ne peut pas y avoir de préconisations dans des études car les préconisations valent engagements et les engagements ne valent que par vote.

En revanche, des pistes pourraient aboutir en vue de faire des préconisations qui elles seraient soumises en séance plénière. Les choses sont claires. Le Bureau se réunira pour vous proposer une adaptation du règlement intérieur par rapport à ces principes pour que chacun puisse considérer que les études peuvent être un élément intéressant d'interpellations, de questionnements, de suggestions, qui permettra à chacun et chacune d'entre vous de dire que cela mérite pour certaines d'être explorées et à ce titre éventuellement d'être transformées en avis. L'avis pourra alors être confié à une commission autour de la délégation qui est le cœur de l'élaboration de cette étude.

Au vu de cela, nous avons auditionné Mme Bel, Présidente de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité, accompagnée de ses deux rapporteurs : Mme Dumas et Mme Brunet. Au vu des précisions apportées, et compte tenu du travail très important qui a été mené par la délégation, dans la perspective de la journée internationale du droit des femmes, le Bureau a souhaité que la délégation puisse exposer son étude en séance plénière.

Cette présentation se déroulera demain, à 14 heures 30 et cette étude sera publiée au Journal officiel. Je remercie M. Roubaud, rapporteur, d'avoir accepté de décaler d'une demi-heure la présentation de son projet d'avis.

Prochaines réunions du Bureau

M. le Président. La prochaine réunion de Bureau aura lieu mardi 13 mars à 9 heures 30.

Le Bureau se réunira en séminaire le 14 mars de 14 heures 30 à 18 heures. Cette réunion aura notamment pour objet les thématiques des travaux du CESE au cours de la mandature. C'est pourquoi nous avons suspendu la demande de la section de l'économie sur le rapport sur l'état de la France pour faire en sorte que cela corresponde aux thématiques choisies. Cette question sera étudiée lors du prochain Bureau.

Saisine commune

M. le Président. Nous avons souhaité une approche commune entre la section du travail et la section des activités économiques pour travailler sur le thème de la gouvernance de l'entreprise ; M. Schilansky et Mme Geng - Présidents de ces deux sections - nous présenteront la façon dont le travail autour de ce rapport sera articulé entre les deux sections.

PROJET DE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

M. le Président. Je salue la présence au banc du gouvernement de M. Mignerey, conseiller en charge du transport, du développement durable et de l'urbanisme à la DATAR. M. Bursaux, directeur général des infrastructures de transport et de la mer au ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement nous fait le plaisir d'être parmi nous. Il est accompagné de M. Rietz, sous-directeur aux investissements routiers.

PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS

M. le Président. Je donne la parole à Sébastien Genest et Pierre-Jean Rozet, rapporteurs, pour la présentation du projet d'avis.

M. Genest, rapporteur. Monsieur le Président, Chers collègues, Mesdames et Messieurs, comme vous le savez, le gouvernement a demandé l'avis de notre Conseil sur le projet de SNIT, le 4 novembre 2011, avant sa présentation au Parlement, et ce pour le mois de février 2012. Nous sommes encore dans les délais et nous aurons donc respecté cette demande.

Ce délai contraint nous a conduits, au sein de la section de l'aménagement durable des territoires, laquelle étant en charge du traitement de cette saisine, à privilégier une approche globale, une analyse macroéconomique des enjeux du projet de schéma. Le temps imparti ne nous permettait pas d'approfondir soit par un volet territorial, a fortiori par projet, voire même certains aspects qui font pour autant partie intégrante du projet de schéma national des infrastructures de transport, comme les Transports collectifs en site propre (TCSP). Toujours dans ce délai extrêmement contraint, nous avons tenté d'assurer un travail transversal avec les sections qui étaient particulièrement concernées par ce sujet - la section de l'environnement, la section des activités économiques et la section de l'économie et des finances - afin d'élargir notre réflexion et d'engager quelques échanges préalables.

Ce projet de SNIT, sur lequel il nous a été demandé de rendre ce projet d'avis, s'inscrit dans le droit fil d'un des engagements du Grenelle de l'environnement 2007 qui a été lui-même repris dans la loi dite Grenelle 1 de 2009. Il est en effet défini dans la loi qu'en concertation avec l'ensemble des

parties prenantes et afin de réviser les orientations du Comité interministériel à l'aménagement durable des territoires de 2003, je cite , « *un SNIT fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation d'espaces agricoles et naturels, et en matière d'aide apportée aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement* », et ce à une échéance de 20 à 30 ans.

En déclinaison de ces orientations, la loi précise aussi une série de critères qui doivent être pris en compte pour retenir les projets qui seront inscrits dans ce projet de schéma en termes :

- de réduction de gaz à émissions à effet de serre ;
- de dimension économique et de désenclavement des territoires ;
- de préservation de la biodiversité ;
- de réduction de l'artificialisation des sols ;
- de réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Son élaboration s'inscrit dans l'existant. Évidemment, nous ne partons pas de rien en matière d'infrastructures et il est important de garder à l'esprit les principaux éléments constituant les réseaux actuels, qui forment d'ores et déjà une réponse conséquente en termes de mobilité, autant des personnes que des marchandises, et aussi en termes d'attractivité de notre territoire.

Voici (*Cf. diaporama publié en annexe*) quelques diapositives qui montrent la situation existante. Vous voyez que le réseau routier et autoroutier français est extrêmement conséquent, avec plus d'un million de kilomètres, le réseau fluvial est assez conséquent, le réseau ferroviaire compte pas moins de 29 500 kilomètres environ. On voit la part des autoroutes et des lignes à grande vitesse. À noter que les réseaux départementaux ainsi que les réseaux communaux sont extrêmement importants dans cette proportion, ce qui a un impact au niveau des retranscriptions et de la programmation des différentes actions à prévoir.

Ces éléments de constat démontrent l'évolution contrastée de ce réseau sur les dernières décennies. Entre 1980 et 2008, le réseau autoroutier a plus que doubler et dans un même temps le réseau ferroviaire s'est réduit avec un abandon de lignes lié notamment à des évolutions que l'on a pu connaître au niveau des territoires.

La répartition des déplacements de voyageurs montre une prépondérance générale à la route. Sans surprise elle montre que, en fonction des distances, la route ne revêt pas la même importance entre les déplacements de moins de 50 kilomètres et ceux de plus de 500 kilomètres.

La répartition des transports de marchandises par mode et par type : ces graphiques sont extrêmement parlants et montrent qu'une prépondérance est donnée aux transports routiers. Prépondérance jusqu'à présent liée aux besoins des territoires et à l'existence des infrastructures.

La dernière diapositive montre l'importance du secteur des transports en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Il représente plus du quart des émissions du pays en matière de gaz à effet de serre. Sans surprise, par déclinaison, nous retrouvons le transport routier en tête s'agissant de l'importance du mode de transport, mais aussi de sa moindre efficacité par rapport à d'autres.

Sur la base de ce constat et des objectifs fixés pour le SNIT, une première analyse du projet montre que plusieurs engagements importants ont été repris et sont clairement affichés.

Le premier est que son élaboration a fait l'objet d'une démarche concertée. La concertation, qui fut effective, notamment au travers de l'implication du CNDDE, parfois chaotique et méritant d'être améliorée, mise en *stand-by* dans certains cas, qui mérite de fait d'être améliorée mais qui favorise, comme le rappelle le projet d'avis, l'appropriation collective des enjeux du développement durable en matière de transport, ce qui est un élément essentiel car une part importante des progrès à réaliser dépendra des modifications des comportements des acteurs.

Un projet qui s'inscrit dans le long terme, sur une période de 20 à 30 ans, indispensable afin d'articuler l'ensemble des objectifs fixés avec les autres dimensions du choix des modalités de transport - comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 % d'ici à 2050 ; mais cela représente aussi une limite assez importante car aujourd'hui, ils ne décrivent que le champ très large du possible, mais pas celui du faisable et encore moins celui du soutenable.

Le projet répond aux engagements du Grenelle, clairement réaffirmées. En terme de réduction d'émission de gaz à effet de serre, le facteur 4, la réduction de 20 % des émissions d'ici à 2020. En termes de biodiversité, la préservation de l'artificialisation des sols ou sur le report modal, avec pour objectif d'atteindre 25 % pour le non routier et le non aérien d'ici à 2022.

Des ambitions affichées et des orientations qui marquent une inflexion notable. Ce projet témoigne d'un triple équilibre. Le premier concerne l'amélioration et l'optimisation de l'existant, tous modes confondus, avec un rééquilibrage clair du niveau de dépenses en faveur de cette modernisation et régénération, ce qui n'était pas le cas dans les programmations précédentes. Également un rééquilibrage entre les modes au profit du ferroviaire, du fluvial et des transports urbains de voyageurs, là encore en rupture par rapport aux prévisions précédentes. On le voit sur la part relative de chaque mode, qui est

rééquilibrée, sans pour autant chercher une opposition entre les modes, car tous ont leur rôle et leur place à jouer en termes d'aménagement du territoire et de développement d'activités socioéconomiques.

Enfin, une place à la dimension environnementale et à la prise en compte des impacts, puisque tout cela est défini et repris sur plusieurs fiches actions, tant en termes de modernisation, d'actualisation, que de prise en compte des aspects environnementaux dans le développement des infrastructures prévues dans ce projet de SNIT.

M. Rozet, rapporteur. Des avancées donc, mais aussi, en termes de constats, des limites et des interrogations majeures. La première limite concerne les hypothèses d'évolution macroéconomiques sur les trente prochaines années à partir desquelles sont construites les évolutions prévisibles des flux de transport et donc la pertinence des infrastructures en termes de maintenance comme en termes de développement.

En effet, le SNIT prolonge les tendances des besoins actuels dans un avenir plus lointain, sans remettre en question la société et la mobilité de demain, qui dépendront aussi en grande partie, par exemple, de localisations d'activités non recensées à ce jour et de l'épuisement de ressources naturelles, hydrocarbures compris.

Ainsi sont inscrites actuellement au SNIT comme données intangibles le fait que la demande de déplacement moyenne augmentera de 1,8 % par an et voyageur et de 1,9 % pour le fret, ainsi qu'une autorisation de 16 millions de vols par an en 2020 pour répondre à l'augmentation du trafic aérien. Or, ces hypothèses méritent d'être questionnées si nous voulons avoir quelques prises sur notre futur.

La question des indicateurs permettant d'apprécier la pertinence d'un projet de nouvelle infrastructure est donc déterminante de ce point de vue. Comme le souligne l'autorité environnementale, le grain de temps est un paramètre largement survalorisé, car aisément quantifiable et monnayable alors que, par exemple, la perte de la biodiversité est laissée de côté car on ne sait pas en calculer l'impact.

À cet égard, l'actuel travail mené par le ministère, en concertation avec le CNDDGE, semble aller dans le bon sens. Il consiste à élaborer de nouveaux indicateurs d'évaluation qui dépasseraient la simple rentabilité économique des projets pour mieux prendre en compte, par exemple, la demande sociale et environnementale.

Autre aspect, le respect des objectifs du Grenelle est présenté comme une axe majeur du SNIT. Parmi ceux-ci, est rappelé celui de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2050. S'il n'est pas précisé dans quel secteur les efforts doivent être portés, celui des transports ne peut être mis à l'écart si l'on veut atteindre ces objectifs.

Or, le SNIT se contente d'un bilan quasi neutre, ce qui ne peut être considéré comme satisfaisant dans la mesure où les sources d'émission de gaz à effet de serre autre que le transport ne peuvent assumer seules les objectifs de réduction.

Autre limite de taille, la question du financement. Le tableau montre le chiffrage tel qu'il apparaît en retenant l'ensemble des projets qui font l'objet d'une évaluation dans le projet de schéma. Il faut de plus lui ajouter les projets présents dans le SNIT mais qui, pour l'heure, ne sont pas évalués. Il est indiqué dans le document du SNIT que des projets ou des mesures proposées ne se réaliseront pas, ou pas totalement, sur la période considérée. La prudence s'est accrue au fur et à mesure des versions, donnant d'ailleurs au document une tonalité parfois curieuse, car l'urgence d'atteindre un certain nombre d'objectifs par le biais du SNIT est largement affirmée pour qu'ensuite soit précisé qu'il est difficile, voire impossible de le réaliser.

Paradoxalement, plus la contrainte a été soulignée au fil des versions, plus le nombre de projets a augmenté, ce qui brouille un peu plus sa lisibilité. Le SNIT précise que, dans les vingt ou trente prochaines années, on peut raisonnablement penser que la grande majorité des dépenses d'optimisation et de régénération des réseaux devraient pouvoir être engagées et que « *60 % des dépenses de développement auront été engagées* ». On ne saurait être plus prudent quant à l'effectivité de la réalisation des infrastructures inscrites dans le schéma.

Au-delà des sommes en jeu qui, de toute façon, ne peuvent pas être budgétées à un horizon de vingt ou trente ans - quelles seront les parts de manœuvre à cet horizon ? - nous voulons attirer l'attention sur le biais introduit par le mode de financement envisagé.

En effet, Mme la ministre, en audition, a confirmé l'importance de la participation des collectivités locales sur cette question du financement. Évoquant un « contrat de confiance » avec les élus, elle a indiqué que les projets pour lesquels un consensus politique et financier rapide serait trouvé seront les premiers à voir le jour. Or, ce mode de financement apparaît contraire à l'esprit de la loi instituant le SNIT, qui annonçait des objectifs ambitieux d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement. Un tel mode de financement ôte *de facto* une grande part de sa cohérence au projet et risque de mettre en péril les objectifs annoncés.

M. Genest, rapporteur. Après cette présentation sur le constat, qui est forcément en demi-teinte, le projet d'avis indique cinq axes de propositions avec une série de préconisations pour pouvoir remédier à ces limites.

Le premier axe de propositions concerne la méthode et la dimension prospective. Ce projet de SNIT n'est pas une fin en soi, mais seulement le début d'une grande aventure, en tout cas le début d'une mise en œuvre ; il est donc essentiel de maintenir le processus vivant. Il ne s'agit pas de s'arrêter en cours de route, mais l'essentiel des impacts, en tout cas l'intérêt que pourrait avoir ce SNIT dépend de sa mise en œuvre. Pour assurer le suivi et permettre une évaluation et une actualisation régulière du schéma, tout en améliorant le processus de concertation, notamment par une transparence dans les choix opérés, il est proposé dans ce projet d'avis que ce suivi soit confié au CNDDGE dans la poursuite de la dynamique initiale ; il y a eu une précision au niveau de la loi permettant d'envisager la création d'une nouvelle instance, mais il nous est

apparu d'autant plus cohérent de maintenir et de s'appuyer sur les dispositifs et les instances existants.

Le deuxième point concerne les diagnostics préalables. Faire un audit actualisé des besoins d'adaptation des réseaux existants, mais aussi pour mieux caractériser l'ensemble des flux de transport, apparaît indispensable en ce domaine, autant en termes de caractérisation des frais de transport, comme pouvait le rappeler le Président Tardy, que pour l'état des réseaux existants. Comme le préconise le projet d'avis, l'important est de mieux fonder les décisions prises à l'avenir sur un éclairage conforté par des diagnostics.

En matière ferroviaire, l'audit Rivier, réalisé par l'école polytechnique de Lausanne en 2005, avait déjà montré et mis en exergue la faiblesse du réseau ferroviaire français et l'ensemble des actions à envisager à l'avenir. Cela a entraîné immédiatement une révision des possibilités de régénération et une révision de fait des engagements financiers.

Comme le préconise aussi le rapport du Sénateur Louis Nègre, nous proposons que ces audits soient réalisés par des organismes extérieurs et indépendants, afin de mettre à niveau les connaissances et d'adapter les actions projetées en conséquence.

Le troisième point concerne les scénarios pour aider à la décision, car ceux utilisés pour évaluer les effets du schéma dans les différents domaines méritent d'être approfondis. Ils sont pour partie datés ou montrent des limites pouvant être importantes du fait que les modèles utilisés n'intègrent pas tous les objectifs à atteindre ou qu'ils laissent une place trop importante à certains paramètres, faisant valoir un déséquilibre dans l'appréciation des impacts des projets à suivre. De même, ces scénarios doivent être diversifiés pour prendre en compte une hausse plus importante du cours du pétrole, mais aussi les changements en termes de mobilité ou l'impact de politique publique plus ambitieuse en termes de signal prix du CO₂.

Le deuxième axe de proposition concerne la dimension environnementale. Pour rendre effectifs les objectifs de ce projet de SNIT, avec des réserves nécessaires en raison de difficulté d'évaluation des impacts, il ressort des analyses que ce projet ne pourra atteindre les objectifs fixés. En termes de réduction de gaz à effet de serre, le projet ne permettrait qu'une réduction de 1,5 % à 2 % d'ici à 2050 - sans compter les émissions générées par la construction d'infrastructures nouvelles - ce qui est très insuffisant notamment au regard des coûts envisagés. Dès lors, les choix, en termes des projets retenus, seront d'autant plus importants, qu'il sera nécessaire de repenser leur mise en œuvre et de les corriger.

Plusieurs préconisations du projet d'avis vont dans ce sens afin de procéder à ces choix, comme, par exemple, une évaluation complémentaire par réseau, tout en ne réduisant pas l'accessibilité des territoires au seul critère de la vitesse, car il convient aussi d'étudier et de préciser les solutions alternatives aux projets.

Par ailleurs, la mise en œuvre du SNIT doit s'assurer des bonnes conditions et de l'efficacité d'un report modal par la gestion des interfaces en intégrant des plates-formes d'échanges et la logistique urbaine, autant pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que pour un aménagement cohérent du territoire.

En termes de préservation de la biodiversité, comme pour la réduction de la consommation d'espaces agricoles ou naturels, le projet de schéma en l'état fait aussi valoir de nombreuses interrogations et inquiétudes. La mise en œuvre de la totalité des projets de développement consommerait 550 kilomètres carrés d'espace. Ces projets impacteraient pour 80 % d'entre eux les milieux protégés et 100 % auraient un impact sur la préservation des milieux naturels.

Il est vrai que l'analyse du schéma au niveau national montre ses limites. Il est donc nécessaire de préciser ces impacts par des déclinaisons territoriales. Cependant, au regard des impacts prévisibles, la mise en œuvre concrète des projets doit faire l'objet de la plus grande attention comme le propose ce projet d'avis, dans la continuité de celui adopté sur la biodiversité.

Améliorer la connaissance et préciser les impacts sur la biodiversité des projets représentent une base avant de réaliser une action. Il faut également s'assurer de la compatibilité, dans la mise en œuvre des infrastructures nouvelles, avec les orientations nationales pour préserver et remettre en état les continuités écologiques. Il convient aussi de rechercher l'excellence environnementale pour toutes nouvelles infrastructures comme le Conseil le préconisait déjà dans son avis *Infrastructure et développement durable dans les territoires*. Enfin, le triptyque de la loi de 1976 sur la protection de la nature doit être pleinement appliqué, afin d'éviter et réduire les impacts qui pourraient être générés par des nouvelles infrastructures et compenser à sa juste valeur les impacts résiduels inévitables.

Il est proposé que le suivi soit organisé autour de la création d'un observatoire de cette compensation, afin de permettre une bonne évaluation. En effet, aujourd'hui, nous avons un vrai manque en termes de données concrètes sur cette dimension.

Ce principe doit s'appliquer et s'articuler de manière équilibrée entre les intérêts socioéconomiques des secteurs agricoles et forestiers, pouvant être impactés, en tenant compte de cette préservation de la biodiversité.

Le troisième axe de proposition concerne l'aménagement des territoires. Il repose sur un autre objectif assigné au SNIT qui est l'accessibilité multimodale de développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles.

Ces différents aspects apparaissent dans le projet de SNIT et méritent d'être confortés et précisés pour éviter qu'ils ne deviennent aléatoires dans la mise en œuvre. C'est particulièrement vrai pour les modalités de financement des projets qui peuvent entraîner de fortes contradictions, voire même une remise en cause des objectifs premiers du schéma. Cette analyse est partagée par le Député Mariton dans son rapport sur le financement du schéma national des

infrastructures de transports à la commission des finances de l'Assemblée Nationale que nous avons pu auditionner en décembre dernier.

Comme il nous l'indiquait, ce schéma irréalisable financièrement, non abouti sur les choix et les séquences, risque d'entraîner une hiérarchisation par les financements. Cette situation risquerait aussi de favoriser les projets de développement routier sans logique territoriale. Ce constat mérite que des garde-fous soient posés comme le préconise le projet d'avis afin que la mise en œuvre des projets du SNIT soit en adéquation avec les besoins réels des territoires. Ces besoins se retrouvent en termes de maillage des territoires, en articulant intelligemment les nouvelles infrastructures avec l'existant, pouvant aussi contribuer à une politique de fret ferroviaire à refonder.

En termes de développement des transports collectifs, d'aménagement des désertes fluviales de grands ports maritimes ou d'intégration des plates-formes multimodales dans les projets dont les objectifs sont censés assurer une logistique urbaine adaptée, il s'agit d'éviter les incohérences d'une mise en œuvre incontrôlée risquant d'assécher les financements pour l'entretien et la modernisation des réseaux existants au profit d'un développement de grandes infrastructures.

La complémentarité et l'efficacité doivent être aussi recherchées par la bonne articulation entre les différents schémas de planification des projets d'infrastructures.

Au niveau régional, cela passe par une harmonisation des objectifs entre le SNIT et le SRIT permettant ainsi un partage de responsabilité et une cohérence d'ensemble par rapport au projet des collectivités territoriales, mais aussi au niveau européen par une imbrication renforcée du SNIT. Celle-ci mérite d'aller au-delà, de pair avec une harmonisation des règles européennes en matière de gabarit, de signalisation et de sécurité comme le rappelle le projet d'avis.

M. Rozet, rapporteur. La raréfaction de l'argent public, explicité dans l'introduction même du SNIT, devrait selon nous conduire à deux types de décisions. D'une part, celle permettant de définir des critères transparents de hiérarchisation des projets, d'autre part, celle permettant de dégager des sources de financement permettant la réalisation des projets jugés prioritaires.

Or, le projet d'avis qui vous est soumis estime que ce projet de SNIT ne fait pas apparaître de manière assez transparente les critères sur lesquels les projets ont été retenus.

Cela contribue au décalage entre les objectifs affichés et le nombre considérable de projets inscrits dans le document.

Ainsi, le SNIT affirme que sans privilégier les modes de transports alternatifs à la route et à l'aérien, dans un cadre intégré et multimodal où tous les modes ont leur rôle à jouer, on peut toutefois penser que les projets routiers plus rapides à réaliser et pouvant faire appel à des financements privés prennent dans les faits le pas sur des projets alternatifs modifiant sensiblement les équilibres initialement envisagés.

Il est donc essentiel qu'il soit procédé à une évaluation renouvelée de l'utilité socio-économique et environnementale du SNIT et des projets qui y sont inscrits.

Les nouveaux indicateurs élargis à l'utilité sociale et environnementale des projets actuellement en construction devront être établis au plus vite pour servir de base à la révision du schéma. La grille d'indicateurs de suivi validée par le CNDDGE qui figure dans le projet de SNIT devra quoi qu'il en soit être utilisée pour ce faire, de manière participative et transparente.

Plus généralement, le Conseil économique, social et environnemental estime qu'il importe de conduire des études indépendantes pour définir les priorités en matière de réseau. Le politique doit trancher, mais l'état des lieux se doit d'être le plus objectif et le plus complet possible.

Ceci posé, quels principes proposons-nous de retenir en matière de hiérarchisation ?

Tout d'abord, prioriser l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures. On le sait, dans le passé, des décisions de construction de lignes ferroviaires à grande vitesse nouvelles ont pu occulter les nécessités d'investir dans la maintenance et la régénération du réseau existant, qui s'est fortement dégradé.

Malgré les alertes lancées sur l'état du réseau, particulièrement par les organisations syndicales de cheminots, il a fallu un audit extérieur dit « Audit Rivier » en 2005 pour enclencher une logique nouvelle d'investissements sur le réseau ferroviaire à raison de 1 500 kilomètres de voies renouvelées chaque année.

Les versions successives du SNIT ont vu la part d'investissements consacrés à la maintenance et à la régénération du réseau ferroviaire augmenter de manière importante. La dernière version du SNIT prévoit 50 Md€ ; il est absolument indispensable que les investissements de régénération soient effectivement portés à cette hauteur.

Il en est de même pour les routes, dont la maintenance en bon état doit être assurée. Le Conseil économique, social et environnemental alertait déjà les pouvoirs publics en 2009 sur le danger du aux retards pris dans l'entretien de certaines voiries.

Concernant le fluvial, le montant estimé pour la modernisation et la régénération, 6,5 Md€, semble faible eu égard à l'augmentation attendue des coûts du dragage liés, là aussi, aux retards accumulés et à des réglementations plus strictes.

Deuxième choix : celui de porter la priorité sur les modes de transport ayant le plus faible impact sur l'environnement.

Pour conforter les performances énergétiques du système de transport et réduire l'empreinte environnementale des infrastructures, il est essentiel de conforter l'offre de mobilité à faible émission de gaz à effet de serre et à moindre dépendance aux énergies fossiles, et donc, de développer en toute priorité les modes alternatifs à la route et à l'aérien.

Comme l'indique le rapport du député Mariton, « *le SNIT doit permettre au système de transport d'évoluer afin d'intégrer pleinement les enjeux de mobilité durable* ».

Ce projet de SNIT marque une première étape en inversant la part du routier et du non routier. Traditionnellement, cette proportion était de 2/3 pour les routes et d'1/3 pour les autres modes ; le Grenelle a fait basculer ce paradigme et l'a même inversé, illustrant un vrai changement qui demandera à être confirmé tant en termes de projets effectivement mis en chantier que de phasage de ces projets.

Pour la réalisation des Lignes à grande vitesse (LGV), la priorité dans le temps devrait être donnée à la construction d'infrastructures permettant un report massif de l'aérien vers le ferroviaire en prenant en compte le point de basculement modal. On sait que plus de 50 % des passagers de l'aérien choisissent le train quand la durée du trajet devient inférieure à 3 heures.

Enfin, il faut privilégier les modes de transport permettant les plus importantes réductions des émissions de CO₂ et dont les projets ont le moins d'impact en matière de biodiversité et d'artificialisation des sols.

Troisième élément : garantir l'équité territoriale.

La hiérarchisation des projets doit se faire dans une logique d'aménagement du territoire. Relier les grandes métropoles à Paris par des LGV ne peut pas et ne doit pas être l'unique objectif recherché. Les liaisons ferroviaires intercités doivent être renforcées et créées, particulièrement dans les zones à dominante rurale.

Quatrièmement : conforter l'importance accordée au fret et privilégier le multimodal. Certes, les difficultés récurrentes du fret ferroviaire ne peuvent se résumer à un problème d'infrastructures, mais investir à bon escient dans des infrastructures doit contribuer à la relance de ce mode de transport.

Un engagement national pour le fret ferroviaire a été pris en septembre 2009, correspondant à un programme d'actions devant mobiliser 7 Md€ d'ici 2020. Cet engagement, qui prévoit notamment la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires, le développement du transport combiné, le développement du fret ferroviaire express, la création d'un réseau orienté fret et la desserte des grands ports français, doit être considéré comme absolument prioritaire.

Le Conseil économique, social et environnemental regrette que le SNIT ne porte pourtant que sur la partie « réseau orienté fret » de cet engagement. Les projets sont concentrés sur certains axes de circulation importants ; ils portent sur l'amélioration de la fiabilité et de la qualité des sillons, et la facilitation du fret ferroviaire avec les autres modes par le développement des plates-formes intermodales.

Il importe de prévoir, dans une logique d'aménagement du territoire, un nombre suffisant de ces plates-formes avec les réserves foncières nécessaires, notamment pour accompagner la mise en place d'infrastructures lourdes dédiées au fret. Je pense évidemment à la liaison fluviale Seine-nord ou au projet de Lyon-Turin.

Enfin, il s'agit de maximiser l'efficacité au regard des coûts. Il est évidemment essentiel de faire tout de suite les bons choix, notamment en matière d'arbitrage entre rénovation et développement du réseau.

Certaines décisions d'optimisation peuvent s'avérer judicieuses. La grande vitesse n'est pas toujours le meilleur choix surtout quand les interfaces avec le reste du réseau sont défailtantes.

Cette recherche de priorisation doit se combiner également avec le facteur temps. Il s'agit de distinguer parmi les projets listés au SNIT ceux dont la réalisation apparaît indispensable dans les dix ou quinze prochaines années pour se rapprocher des objectifs fixés et ceux pour lesquels l'urgence est jugée moins grande.

Il faut donc qu'apparaisse de manière effective la programmation pluriannuelle des projets pour que soit assurée leur cohérence et le respect des objectifs fixés dans le SNIT. Une programmation quinquennale dont les résultats devraient être régulièrement évalués et adaptés constituerait une modalité efficace compte tenu à la fois des échéances politiques et de la réalisation opérationnelle des projets. Nous proposons que le CNDDGE joue un rôle nouveau en émettant des propositions de priorisation à partir des critères d'évaluation des projets qu'il a élaborés.

Enfin, le projet d'avis soumis à votre vote se termine par une partie concernant la politique des transports, sujet qui, bien évidemment, dépasse le cadre d'un schéma national d'infrastructures, mais que nous avons jugé indispensable d'adjoindre à notre regard sur ces infrastructures, car les décisions qui seront prises - ou pas - ces prochaines années en matière d'urbanisme, de fiscalité ou de réglementation des transports vont orienter de manière forte les flux de transport, le choix des modes, et donc, par conséquent, la pertinence ou la non pertinence des infrastructures envisagées.

Les orientations en matière de transport doivent pouvoir s'intégrer avec les logiques d'urbanisme et de localisation d'activités prises au niveau local, freiner l'étalement urbain, réussir une densification intelligente et organisée des villes, contribuer à limiter l'augmentation des flux de transport dans l'avenir.

Le projet d'avis insiste particulièrement sur le décrochage qui s'amplifie entre les objectifs affichés en matière de transport de fret non routier et une réalité du fret ferroviaire qui poursuit son déclin. Alors que le Grenelle avait fixé des objectifs d'une part modale des transports de marchandises alternatifs à la route de 25 % en 2022, non seulement cette part n'a pas progressé depuis 2007, année du Grenelle, mais elle est même passée de 12,8 % en 2008 à 11,3 % en 2010.

Le projet d'avis regrette l'abandon de fait de la politique de wagons isolés en matière de fret ferroviaire. Une stratégie publique volontariste et indispensable pour relancer cette politique de wagons isolés doit associer les divers acteurs concernés et s'appuyer sur une réglementation adaptée.

Enfin, afin de savoir de quoi nous parlons en matière de coûts externes du transport routier et pouvoir relever son prix, il est proposé de confier à un organisme indépendant cette évaluation des externalités générée par le transport routier, fret et voyageurs.

Parlons de prix, parlons du financement.

Pour rendre effective la réalisation des infrastructures nécessaires à l'horizon du SNIT et atténuer les risques de report ou d'abandon au gré des exercices budgétaires de l'État, il est, selon nous, indispensable que des ressources pérennes et dédiées soient préservées et étendues.

Trois pistes sont proposées dans le projet d'avis.

Premièrement, aller le plus loin possible dans l'internationalisation du coût des transports routiers. La taxe kilométrique poids lourds devrait voir le jour - avec beaucoup de retard - au milieu de l'année 2013.

Cette taxe s'appliquera à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, circulant sur les routes non concédées, français comme étrangers. Elle doit permettre d'atteindre le niveau de coût d'usure de l'infrastructure engendré par le véhicule et devrait rapporter, selon les estimations, 860 millions d'euros pour l'AFTIF et 160 millions d'euros pour les collectivités locales.

La directive dite Eurovignette 3, adoptée par le Parlement européen en juin 2011, puis par le Conseil de l'Union en septembre 2011, permet dorénavant d'intégrer dans le montant de la taxe perçue sur les poids lourds un certain nombre de coûts externes, au-delà des coûts d'usage de l'infrastructure. Pollution de l'air, bruit et congestions peuvent ainsi être pris en compte. Ce nouveau dispositif peut s'appliquer à l'ensemble du réseau routier, y compris les autoroutes concédées.

Les recettes obtenues devront servir à 15 % pour l'amélioration du réseau routier et à 85 % pour atténuer les nuisances et développer les alternatives à la route. Le projet d'avis propose d'utiliser au maximum les possibilités ouvertes par cette directive pour augmenter les ressources propres, tant de l'AFTIF que des collectivités territoriales, la mise en place de cette Eurovignette devant aussi être l'occasion d'un réexamen des demandes de modulation ou d'exonération de la taxe poids lourds telle qu'elle va se mettre en place l'an prochain, à partir de la directive Eurovignette précédente.

Deuxième piste : la mise en place d'une épargne dédiée.

Compte tenu de la particularité du financement des infrastructures, à savoir le temps long de retour sur investissement, et de l'intérêt que représente pour l'économie et pour l'emploi, la mise en chantier de grands travaux en période de croissance faible, il est justifié, selon nous, de mettre en œuvre une épargne de ce type, en reprenant pour partie les mécanismes existant en faveur du logement

social. Le CESE faisait déjà cette proposition en 2009 lors de l'avis rapporté par M. Tardy.

Troisième piste : maintenir une part de financement des infrastructures par le budget de l'État.

Afin de compenser le retard pris par la perception de la taxe poids lourds, qui doit à partir de 2013 constituer l'essentiel de ses ressources, l'AFTIF a bénéficié de subventions publiques représentant 974 millions d'euros en 2011, et devrait, selon la loi de finances qui a été votée, bénéficier de 1,123 milliards d'euros en 2012.

Si la mise en place de la nouvelle ressource (taxe poids lourds) peut justifier une révision de la dotation publique, nous préconisons qu'une partie de cette dotation puisse être maintenue en direction de l'AFTIF afin de financer les infrastructures que l'État estime prioritaires au regard des objectifs définis dans le SNIT.

La politique des transports suppose également une réglementation cohérente au regard des objectifs affichés. La Cour des comptes a souligné la contradiction entre l'objectif de report modal du fret et la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes en janvier 2011, cette autorisation correspondant à un besoin exprimé par les professionnels, notamment du monde agricole. Selon les estimations, cette généralisation va conduire à une baisse de 1,8 % du trafic fluvial et de 2,5 % du trafic ferroviaire.

Le projet d'avis ne propose pas de revenir sur cette autorisation. Mais il invite à une harmonisation européenne des règles afin d'éviter les distorsions de concurrence et d'accompagner les logiques de basculement modal vers l'alternatif au routier.

Plus largement, la réglementation doit aussi permettre de rendre économiquement viable la construction d'infrastructures très onéreuses, qui ne le sont pas ou très difficilement dans le cadre actuel.

Ainsi, une infrastructure comme la liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont les atouts environnementaux à terme sont incontestables, ne pourra trouver une rentabilité économique que si les poids lourds sont fortement incités à l'utiliser. Une fois que cette infrastructure sera opérationnelle, des mesures de restriction, voire d'interdiction des transits routiers parallèles, devront être mises en place, ce qui suppose une évolution des règles européennes afin de faire passer les objectifs environnementaux et de protection des populations des vallées alpines avant les règles actuelles de libre concurrence entre les modes de transport.

Dernier point du projet d'avis : l'accès de tous aux transports. La section a tenu à souligner que la mise en place de nouvelles infrastructures, donc de nouvelles liaisons permises par les lignes à grande vitesse, doit pouvoir se faire à un prix attractif pour l'usager, la possibilité de l'accès pour l'ensemble de la population étant une condition de réussite du transport ferroviaire participant ainsi à la logique de développement durable souhaitée par tous.

Voilà, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, l'essentiel des préconisations proposées dans ce projet d'avis. Sa réalisation dans des délais particulièrement contraints n'a été possible que grâce à la mobilisation de chaque instant de la section, de l'équipe administrative de cette section, sous la houlette bienveillante du Président Jean-Alain Mariotti.

Qu'il me soit permis de remercier ici Philippe Méraud, Katherine Auberty et Guénaél Varron, qui, en plus du travail inhérent à chaque saisine, ont dû gérer les aléas et la disponibilité de deux rapporteurs au lieu d'un. Merci à eux très profondément.

(Applaudissements)

Chers collègues, nous avons voté, il y a deux semaines, un avis préconisant de redonner un nouveau souffle au Grenelle. Nous formons le vœu, Sébastien et moi-même, que ce projet d'avis sur le SNIT y contribue. Nous saurons à l'avenir, si vous décidez de faire de ce projet d'avis un avis de l'ensemble du Conseil économique, social et environnemental, en rappeler l'enjeu et les lignes fortes aux différents décideurs. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

M. le Président. Merci, Pierre-Jean et Sébastien, pour cette partition à quatre mains, qui a justifié aussi un doublement du temps de la présentation ! Mais j'ai cru comprendre que cela avait doublé votre plaisir d'écoute !

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le Président. Sans plus tarder, en saluant nos représentants du monde agricole qui, malgré le Salon de l'agriculture, ont tenu à être présents, ce dont je les remercie, je demande aux différents groupes de bien vouloir exprimer leur position.

La parole est à Mme Guichet, au nom du groupe des organisations étudiantes et mouvements de la jeunesse.

Organisations étudiantes et mouvements de la jeunesse - Mme Guichet

Mme Guichet. Mesdames et Messieurs, Chers collègues, le groupe des organisations étudiantes et des mouvements de jeunesse salue ce projet d'avis qui porte sur le projet de SNIT qui nous semble être un regard censé et équilibré, en rappelant qu'il opère, certes, un changement de paradigme sur la question des transports mais que seule l'expérience de concrétisation des projets révélera l'image des transports de demain. C'est bien de l'enjeu de la mobilité du futur qu'il s'agit aujourd'hui.

Nos débats en section ont très vite démontré que deux méthodes pouvaient être appliquées pour en définir le contour. On pouvait soit s'interroger sur la résolution à court terme de problèmes concrets et identifiés, soit, au contraire, se questionner sur le projet de société que l'on souhaite construire et sur la façon dont les transports s'y intègrent.

Nous félicitons les rapporteurs d'avoir su principalement emprunter cette seconde démarche. Les quatre points que nous retenons en sont la preuve.

Il est désormais clair pour tout le monde que, dans le contexte de tension budgétaire, l'enjeu du SNIT sera la hiérarchisation des projets. Lors de son audition, l'ancienne ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, indiquait vouloir donner la priorité aux projets que viendraient cofinancer les collectivités territoriales. En refusant cette logique, le CESE rappelle qu'une véritable politique de développement des territoires ne peut se faire par leur mise en concurrence, mais par une volonté de rééquilibrage des inégalités.

Nous apprécions que le projet d'avis définisse une ligne de pensée sur les modalités de hiérarchisation, mettant notamment en avant les enjeux du calcul de l'impact environnemental, sans tomber dans le piège de citer chaque projet. C'est en effet un regard intermédiaire, jouissant d'une vision globale et sur le long terme, que nécessite le SNIT, afin de respecter la cohérence environnementale et territoriale qui constitue son essence.

Nous soutenons la proposition du projet d'avis de confier au CNDDGE cette tâche.

En rappelant que l'aménagement du territoire ne se résume pas aux seules infrastructures, le CESE appelle à la création de politiques publiques et de réglementations étatiques capables d'accompagner le SNIT.

Enfin, le projet d'avis réussit le tour de force de ne pas mettre en opposition les modes de transport, ce qui, à l'écoute des débats en section, était loin d'être facile. Rappelons ici que, de même que l'on ne peut opposer économie et environnement pour parvenir au développement durable, les mobilités durables se constitueront avec des complémentarités au bénéfice de tous.

Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe des organisations étudiantes et mouvements de jeunesse votera en faveur de ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. Merci, Madame.

La parole est à Mme Béliard, au nom du groupe de l'agriculture.

Agriculture - Mme Béliard

Mme Béliard. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames, Messieurs. Je souhaite tout d'abord saluer les deux rapporteurs pour le travail effectué et les bonnes conditions de débat qu'ils ont su proposer.

Nous avons élaboré, dans des délais réduits, un texte de qualité, quelles que soient les divergences de fond que nous avons pu avoir.

Pour le monde agricole, le SNIT est un sujet essentiel. C'est un outil d'aménagement et de maillage de nos territoires. L'accessibilité des zones rurales est fondamentale pour les agriculteurs en tant que confort de la vie quotidienne et pour la bonne marche de leur exploitation. Une exploitation agricole sera d'autant plus compétitive si elle est reliée de manière simple et efficace à l'ensemble des acteurs de la filière du secteur.

La desserte de nos territoires est donc la condition de leur bonne santé économique et sociale.

Le groupe de l'agriculture vous rejoint tout à fait lorsque vous précisez les critères nécessaires pour mesurer l'accessibilité d'un territoire. Et ils ne peuvent pas se limiter à la vitesse. Toutefois, il faut aussi respecter notre outil principal : le foncier. Or, la construction d'infrastructures est l'un des éléments conduisant, avec l'urbanisation, à la disparition du foncier agricole. C'est ainsi que, chaque année, nous perdons 86 000 hectares, soit un département tous les sept ans !

Le groupe de l'agriculture estime donc très important de veiller à maintenir ses espaces agricoles qui sont à la fois des zones de production et des zones de biodiversité ordinaires.

Je remercie les rapporteurs d'avoir su tenir compte de nos préoccupations à ce sujet et d'avoir intégré l'idée, dans les dispositifs de compensation écologique, d'une articulation entre les intérêts socioéconomiques notamment du secteur agricole et les objectifs de préservation du patrimoine naturel.

J'ajoute que pour le groupe de l'agriculture, les mesures de compensation écologique ne doivent pas aboutir à la stérilisation des territoires.

Je terminerai par le point qui nous a le plus gêné : celui de la circulation des poids lourds de 44 tonnes. J'ai regretté que le projet d'avis stigmatise ce moyen de transport. La réalité économique est bien plus complexe. Ainsi, dans beaucoup de nos territoires, les offres de transport se sont considérablement réduites. Dans certains endroits ruraux, l'alternative au routier n'existe plus.

Nous souhaiterions que ces courts développements soient reliés à cette idée de compétitivité qui est pour nous essentielle et qui dépend pour beaucoup d'une harmonisation de la politique des transports en Europe.

Nous avons déposé un amendement dans ce sens. Le groupe de l'agriculture réserve bien sûr son vote au sort qui sera donné à cet amendement mais les propos que j'ai entendus tout à l'heure me laissent un peu optimiste !

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Mesquida, au nom du groupe environnement et nature.

Environnement et nature - Mme Mesquida

Mme Mesquida. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames, Messieurs, le réseau des infrastructures de transport en France a depuis la fin de la seconde guerre mondiale fait la part belle aux grands projets d'infrastructures de transports, qu'il s'agisse d'infrastructures aéroportuaires, autoroutières ou même ferroviaires avec les lignes à grande vitesse dont on a parlé ; le développement économique a été pensé avant tout autour de grands projets pharaoniques.

Ces vieilles habitudes sont, hélas, encore bien ancrées dans nos manières de penser aujourd'hui les politiques de transports et surtout de mobilité ; en témoigne par exemple l'entêtement autour de projets tels que le Grand Paris, l'aéroport de Mayotte, ou bien encore celui de Notre-Dame des Landes dont la pertinence socio-économique et bien sûr environnementale est bien loin d'être une évidence.

Au regard de cette situation, le nouveau schéma national d'infrastructures de transport a un rôle majeur à jouer dans la manière dont la République envisage dans un horizon de moyen et long terme la desserte de ces territoires et l'accès à une mobilité durable pour tous.

C'est ce que le projet d'avis explicite avec lucidité quand il insiste notamment sur la nécessité de mieux prioriser les projets. Oui, la priorité des priorités doit être celle de la modernisation des réseaux existants, toujours dans une perspective de mobilité durable. Oui, cette priorité doit permettre de maintenir et de renforcer la cohésion territoriale en incarnant un nouveau modèle de développement économique : celui d'une relocalisation des activités humaines.

Cela passe aussi par une plus forte articulation entre ce que peuvent dire d'un côté les schémas régionaux et de l'autre côté le SNIT.

Par ailleurs, le SNIT, qui prend en compte partiellement la dimension environnementale, doit à la fois impérativement renforcer sa capacité à mieux anticiper la flambée des prix du pétrole et 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.

Les projets alternatifs à la route et à l'aérien doivent être privilégiés, bien sûr à la condition d'un impact environnemental faible et bien maîtrisé. Toutefois, il est important de noter qu'une nouvelle infrastructure, qu'elle soit ferroviaire ou fluviale, peut avoir des coûts environnementaux non négligeables et potentiellement irréversibles s'ils ne sont pas bien évalués et anticipés.

Toutes les préconisations du projet d'avis sur les risques d'artificialisation des sols et d'atteinte à la biodiversité vont dans ce sens. Combien de nos territoires ont été pénalisés et pour certains entièrement sacrifiés au profit d'une politique de transport souvent mégalomane et totalement déconnectée des besoins réels des populations ?

Le SNIT devrait au contraire attacher une attention toute particulière à ce que la politique d'investissement dans les infrastructures de transport soit au service d'une politique de mobilité durable autant d'un point de vue des voyageurs que du fret. Le projet d'avis présenté aujourd'hui poursuit clairement cet objectif. C'est la raison pour laquelle notre groupe le votera à l'unanimité.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Vion, au nom du groupe de la mutualité.

Mutualité - Mme Vion

Mme Vion. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames, Messieurs, les infrastructures jouent un rôle essentiel dans la vitalité économique et l'aménagement du territoire. Cependant, elles peuvent être aussi génératrices de nuisances. C'est pourquoi il est impératif que les orientations soient prises dans un objectif d'efficience et d'efficacité pour assurer une cohérence globale. La coordination entre le SNIT, le Grenelle, les schémas de développement durable et la biodiversité sont indispensables et prioritaires.

Ainsi, nous insistons sur la nécessité d'une évaluation pertinente et adaptée. Pour cela, il faut tenir compte de critères socio-économico-environnementaux pour les infrastructures déjà en place ainsi que pour tout nouveau projet.

Cette évaluation doit s'inscrire dans une vision globale stratégique qui relève de choix collectifs et politiques explicites. Cette évaluation doit être élaborée à l'aune d'alternatives au projet envisagé, qui doivent reposer sur des critères de viabilité économique, de préservation de l'environnement et de qualité de vie.

En effet, sans alternative, il ne peut exister de choix véritables.

Par ailleurs, les infrastructures de transport doivent répondre à l'exigence de proximité, d'accessibilité et de qualité de vie sans négliger les impacts sanitaires non seulement en termes de pollution mais également de nuisance sonores et de sécurité routière.

Aussi, comme le souligne le projet d'avis, le seul critère de la vitesse pour l'accessibilité n'est pas pertinent. La question de la desserte des territoires et le principe d'équité territoriale pour assurer un maillage de proximité sont essentiels afin d'éviter l'isolement, la désociabilisation et l'exclusion rurale, notamment pour les populations fragilisées que sont les personnes âgées ou modestes.

Le développement des transports collectifs assorti d'une politique tarifaire adaptée doit également garantir leur accès à tous. La question de l'optimisation de l'existant, comme le SNIT en affiche le principe, et le développement d'infrastructures favorisant le fret ferroviaire et le transport multimodal sont également primordiaux.

Le groupe de la mutualité souligne, comme le projet d'avis, que le projet de SNIT constitue un réel progrès. Cependant, il partage aussi son manque d'ambition au regard des objectifs de réduction des gaz à effets de serre. Il craint que par une absence de hiérarchisation des projets répondant à une véritable évaluation des conséquences en termes d'impact environnemental et de qualité de vie, les choix et la priorisation des projets ne tiennent compte que de critères de financement et de viabilité économique.

Le groupe de la mutualité partage l'analyse et les inquiétudes du projet d'avis aux regards de l'ensemble de ses dimensions. Pour cela, il votera le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Martin, au nom du groupe de l'artisanat.

Artisanat - M. Martin

M. Martin. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, le projet de SNIT marque une rupture positive par rapport aux démarches antérieures de programmation en matière de transports.

Porteur d'une vision stratégique de long terme, il permet d'éclairer mais aussi d'orienter les choix publics sur l'évolution de notre système de transport.

Si les besoins à satisfaire sont considérables, nous nous réjouissons que parmi les objectifs du SNIT, une priorité soit accordée à l'amélioration de la performance du réseau dans la desserte des populations et des activités sur l'ensemble du territoire.

De même, pour tenir compte des contraintes budgétaires qui sont les nôtres, nous saluons la préférence accordée à la modernisation et à l'optimisation des infrastructures existantes ; la recherche de meilleures performances environnementales du système de transport devrait aussi y contribuer.

Le projet de SNIT est porteur de nombreuses avancées. Pour autant, des améliorations sont encore nécessaires pour assurer la meilleure cohérence possible entre ses ambitions et sa mise en œuvre. À cet égard, une plus forte prise en compte de l'aménagement du territoire nous paraît indispensable. L'accessibilité d'un territoire est un élément déterminant de son développement ; elle dépend de la capacité d'un réseau de transports à répondre aux besoins de la population en termes de qualité, et pour les transports en commun, de fréquence des dessertes. Or, le SNIT aborde l'accessibilité en fonction d'un critère de rapidité et comporte à ce titre un bon nombre de « grands projets » de lignes à

grande vitesse dont on peut s'interroger sur leur capacité à répondre pleinement aux besoins des territoires.

Pour l'artisanat, il est fondamental que le SNIT prenne mieux en compte la mobilité de proximité et que le choix des projets ne conduise pas à réduire les crédits disponibles pour y répondre. D'où la nécessité de prévoir des critères permettant de hiérarchiser ces projets autour d'une logique de maillage et d'équité territoriale.

Pour assurer la cohérence du système de transport sur l'ensemble du territoire, il faut par ailleurs organiser une bonne complémentarité entre les systèmes de transport relevant de la compétence de l'État comme des collectivités. C'est pourquoi devrait être prévue une articulation entre le schéma national et les différents schémas régionaux, favorisant ainsi leur synergie.

Sur la question du financement du SNIT, les capacités limitées, tant au niveau de l'État que des collectivités, justifient de poser clairement des règles du jeu. Nous comprenons que le SNIT ne soit pas en mesure de prendre des engagements de financement en raison de son caractère évolutif et de la temporalité dans laquelle il s'inscrit. Nous comprenons également qu'un financement croisé conditionne la réalisation des différents projets même s'il faut organiser la péréquation nécessaire pour répondre à ceux dont la pertinence est reconnue.

Toutefois, l'ampleur des ambitions du SNIT - comme la situation des finances publiques - exigeront de maximiser l'efficacité des réalisations, et donc, de faire les bons arbitrages. Une programmation pluriannuelle des projets permettrait aux collectivités d'avoir une bonne visibilité sur les dépenses auxquelles elles devront faire face.

Enfin, l'étendue des financements à mobiliser pour assurer la performance économique, sociale et environnementale de notre système de transport nécessiterait une réflexion sur de nouvelles recettes à la fois acceptables et efficaces.

Considérant que le projet d'avis formule des propositions de nature à enrichir le SNIT et à favoriser la concrétisation de ses objectifs, nous le voterons.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Ibal, au nom du groupe de la CFTC.

CFTC - M. Ibal

M. Ibal. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, le projet de schéma national des infrastructures des transports, publié par le Premier ministre en octobre 2011, procède d'une démarche prospective chère à la CFTC.

Les infrastructures françaises des transports souffrent de rapiécages sporadiques et de mesures au coup par coup. Il fallait donc une réflexion à long terme. Mais à l'inverse, le schéma devra être révisé et adapté en fonction des nouvelles technologies, des nouveaux modes de vie, de l'offre et de la demande

des marchés (à 25 ou 30 ans en avant), de la division mondiale, européenne, régionale du travail. Prospective d'autant plus complexe que tous les paramètres sont interactifs et interdépendants. Notre projet d'avis à raison de prévoir une diversité de scénarios, de suivi et de revoyure. S'agissant de services et d'infrastructures à l'usage de tous, il est indispensable que s'instaure une démarche participative.

La CFTC s'interroge sur les coûts très importants de ce projet. Cela suppose de définir des priorités, de prévoir des investissements ciblés, de maximiser l'efficacité au regard des coûts. Il conviendra aussi et avant tout d'optimiser l'existant avant de construire de nouvelles infrastructures.

La priorité pour la CFTC est garantir un accès pour tous aux transports, en recherchant le plus faible impact possible sur l'environnement. Cela suppose aussi des démarches d'évaluation régulières. La CFTC votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Dupuis, au nom du groupe de l'UNSA.

UNSA - Mme Dupuis

Mme Dupuis. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteur, Mesdames et Messieurs, selon l'UNSA, c'est d'abord la politique des transports qu'il faut arrêter pour qu'un schéma d'infrastructures cohérent puisse être défini en adéquation. Or, nous sommes face à une équation à plusieurs inconnues : le projet lui-même, son financement, la faisabilité sociale et environnementale, le tout dans le cadre d'un aménagement équitable du territoire et le respect des exigences initiées par le Grenelle de l'environnement. Le risque est bien réel que le SNIT soit cantonné à un catalogue de bonnes intentions, ni financées, ni programmées, ni articulées avec les besoins les plus urgents des territoires et des populations. De plus, il faut d'emblée avoir une ambition européenne sur le long terme (20 ou 30 ans) pour éviter une gestion au fil de l'eau, source de gaspillages, comme le souligne à juste titre le projet d'avis.

Pour l'UNSA, l'évolution dans la méthode d'élaboration, en associant plus étroitement la société civile, est de nature à faire émerger les vraies urgences. Il faut pérenniser cette approche, voire la renforcer. Le SNIT ne prend tout son sens que dans la mesure où il s'articule, se conjugue et complète les politiques régionales et locales.

Nous partons d'une situation difficile, liée à l'endettement du passé, et au plan européen, à la diversité paralysante liée à l'histoire. L'avenir est à la mise en exploitation de réseaux transeuropéens de fret ferroviaire et de transport de voyageurs transfrontaliers, y compris de longues distances. Le rôle de la commission transport de la Commission européenne est essentiel de ce point de vue.

L'UNSA souhaite que des évaluations systématiques soient réalisées sur l'état des infrastructures existantes et leur coût d'usage et d'entretien. L'intérêt général implique que la priorité soit donnée à la remise à niveau et à l'amélioration des infrastructures existantes. En effet, face à la montée du prix du pétrole, la politique nationale, *via* le SNIT, comme les politiques régionales et locales doivent être plus encore orientées vers le développement du transport collectif sous toutes ses formes. En particulier, la question des transports en Île-de-France, en relation avec le Grand Paris, nécessite un traitement spécifique compte tenu de l'urgence à améliorer les transports collectifs dans cette région.

Un dernier point : la création d'une instance de pilotage ou de suivi du SNIT, que notre institution a d'ailleurs déjà revendiquée et qui figure aussi dans ce projet d'avis, ne fera que succéder au Conseil national des transports (complété par le Conseil supérieur du service public ferroviaire lors de la création en 1997 des deux EPIC : SNCF et RFF).

L'histoire se poursuit donc ! L'UNSA espère que ce projet d'avis contribuera à renforcer la volonté d'aboutir à des solutions durables et le votera.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Minder, au nom du groupe de la CGT.

CGT - M. Minder

M. Minder. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs les conseillers, Mesdames et Messieurs, écrire à quatre mains, ce projet d'avis conforte la pertinence du SNIT, initié par le Grenelle de l'environnement comme un des facteurs majeurs participant au développement durable et équilibré des territoires, auquel est attachée la CGT. Pour notre organisation syndicale, les investissements dans les infrastructures et les systèmes de transport impliquent un choix de société. Ils ont des répercussions sur le tissu économique, sur le quotidien des citoyens et ont des conséquences directes sur les salariés.

La qualité de l'analyse critique, à laquelle se livre le projet d'avis pour fonder ses préconisations, mérite d'être soulignée, de même que la cohérence des recommandations qui articulent notamment l'objectif d'aménagement des territoires par une approche solidaire des infrastructures ; la prise en compte des défis énergétiques, climatiques et de respect de la biodiversité ; le développement de la dimension multi-modalités intégrées par un renforcement et une réelle coordination intermodale ; l'élaboration de critères de choix dans les investissements ; l'exigence de transparence dans les projets retenus ; et la recherche de financements, notamment par une ré internalisation des coûts externes du transport routier.

De notre point de vue, pour que le SNIT constitue un socle indispensable de réorientation de la politique des transports, cinq conditions doivent être réunies.

Premièrement, ne pas faire de la faculté contributive des collectivités la clé de répartition des infrastructures.

Le renforcement des principes d'équité territoriale et de solidarité nationale est plus que judicieux. Il en est de même pour le financement des investissements des infrastructures par un pôle financier public à créer.

Si le projet d'avis pose avec pertinence l'utilisation des ressources qui peuvent résulter de la transposition de l'Eurovignette et de la taxe poids lourd pour augmenter les ressources de l'AFITF et des collectivités territoriales, on peut cependant regretter qu'il ne s'interroge pas sur les conséquences préjudiciables de la privatisation des autoroutes sur les recettes de cette agence.

Seconde condition : ne pas retenir comme critère prioritaire au choix de développement des projets LGV celui du gain de temps, mais bien déterminer un panel de facteurs multifonctionnels conjuguant les dimensions sociales, économiques et environnementales.

Troisième conditions : renforcer la concertation qui, certes est en progrès, mais demeure encore très insuffisante. Il convient d'améliorer les conditions de transparence dans les décisions appelant des processus démocratiques qui associent tous les acteurs, dont les organisations syndicales de salariés. Il est aussi souhaitable que les projets qui ne semblent pas aujourd'hui retenus dans le SNIT restent dans la réflexion, à l'instar de celui du percement du mont Genève.

Quatrième conditions : établir un diagnostic sérieux de l'état des infrastructures existantes afin de procéder à leur régénération et communiquer publiquement le bilan des travaux effectués lors des révisions quinquennales du schéma.

Cinquième condition : le SNIT doit s'articuler sur les bases des SRIT et des schémas régionaux des infrastructures de transports, des schémas stratégiques régionaux dont le schéma régional d'aménagement durable des territoires et le schéma régional de développement économique, ainsi qu'avec les schémas de mobilité, dans une démarche de cohérence.

Enfin, la CGT réaffirme le besoin d'une maîtrise publique et sociale de la gestion des infrastructures, des rapports entre les opérateurs et de l'organisation du système de transport qui, compte tenu de ses impacts et de son importance structurante, relève de l'intérêt général.

Pour conclure, si notre organisation se satisfait de l'accent mis sur l'impérieuse nécessité d'un report du routier vers le ferroviaire et/ou le fluvial, nous regrettons dans le document du gouvernement la faiblesse globale des financements, notamment ceux envisagés pour les projets portuaires et, *a fortiori*, l'absence de chiffrage concernant les autoroutes de la mer.

Tenant compte de cette appréciation générale et des remarques formulées, la CGT votera le projet d'avis

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Bellanca, au nom du groupe de la CGT-FO

CGT-FO - M. Bellanca

M. Bellanca. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs les conseillers, Chers collègues, tout en indiquant que le projet d'avis rassemble bon nombre de nos remarques et suggestions, nous souhaitons émettre néanmoins quelques remarques.

Sur la méthode, le projet d'avis marque un réel satisfecit concernant la concertation qui a prévalu dans le cadre de l'élaboration du SNIT. Sans la remettre en cause, nous souhaitons quelque peu la tempérer.

En effet, si la concertation est un élément important, il ne faut pas que les modalités conduisent à générer des projets qui soient le simple reflet d'un consensus déconnecté d'une réalité à construire, ayant peu de chances de se concrétiser. Quand la déclinaison opérationnelle d'un schéma n'est pas finançable, cela dédouane de fait de ses réelles responsabilités l'État qui doit rester garant de l'aménagement du territoire et, plus largement, de l'équilibre entre les objectifs sociaux, environnementaux et les contraintes économiques.

Cet élément est crucial. L'absence de politique d'aménagement du territoire partagée entre l'État et les collectivités locales contribue à faire du SNIT un dossier technocratique sans visée stratégique. C'est pourquoi nous demandons à disposer d'une vision programmatique importante permettant de transformer le SNIT, de catalogue de projets en document d'actions sur le long terme, avec des actualisations tous les cinq ans.

Comme le projet du Conseil économique, social et environnemental le souligne, il est important qu'il y ait une réelle articulation entre le SNIT et les projets de collectivités territoriales. L'implication de l'ensemble des autorités organisatrices de transports est fondamentale pour une bonne articulation des différents niveaux de transport, l'État devant assurer la plus structurante avec le SNIT et tenir compte des schémas régionaux d'infrastructures des transports, bien que l'inverse soit préconisé sur la loi du Grenelle.

Sur la problématique du financement, le projet d'avis réaffirme que la mise en œuvre des projets ne doit pas être fonction des capacités d'investissements des collectivités territoriales, mais qu'il faut renforcer les principes d'équité territoriale, de solidarité nationale dans une logique de péréquation.

Nous rejoignons pleinement cette remarque, mais il convient d'aller plus loin en réfutant vigoureusement la priorisation des projets en fonction des capacités contributives des collectivités locales.

Sur le rapport modal, le projet d'avis du Conseil économique, social et environnemental semble être bon public quant à la concrétisation des objectifs des reports modaux fixés par le Grenelle (part du transport non routier égale à 25 % en 2022 ou l'objectif du transport non routier de plus de 25 % en 2012). D'ores et déjà, nous pouvons considérer que ce dernier objectif ne sera pas atteint ; et d'ailleurs, la référence à cette cible est désormais abandonnée, en justifiant l'échec par la crise économique que nous vivons.

Par ailleurs, les infrastructures routières restent pour la majorité des citoyens un moyen indispensable pour se déplacer. De ce point de vue, le cadencement mis en place par réseau ferré le 11 décembre 2011 a provoqué un retour sur le mode routier de nombreux déplacements individuels. Il convient donc de ne pas stigmatiser l'importance de la route pour ces déplacements.

Enfin, nous soutenons la préconisation du Conseil économique, social et environnemental qui consiste à garantir au plus grand nombre l'accès des transports collectifs et que toute nouvelle infrastructure et liaison par LGV ne soit pas l'occasion d'un renchérissement du prix du transport payé par les usagers.

Malgré ces quelques remarques et si les amendements à venir ne viennent pas dénaturer l'économie générale du texte, FO votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Duhamel, au nom du groupe des entreprises.

Entreprises - Mme Duhamel

Mme Duhamel. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, analyser le SNIT en trois minutes : mission impossible.

Le groupe des entreprises a donc pris le parti de vous livrer quelques pistes de réflexion et de relever quelques points saillants.

Un SNIT a pour but d'organiser les différents modes de transport, les réseaux de transport assurant la mobilité des personnes et des biens et donc l'accessibilité au territoire, tant pour les femmes et les hommes qui s'y déplacent que pour les échanges commerciaux, qui sont essentiels au développement des entreprises créatrices de richesses.

Ceci est un enjeu majeur pour l'attractivité et la compétitivité économique de la France. Nous en sommes convaincus, mais conscients également que les systèmes de transport contribuent de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre.

Comment concilier qualité et performance de nos systèmes de transport au bénéfice de notre développement économique et de l'équité territoriale et sociale avec la préservation de l'environnement ?

Ce schéma doit fixer les orientations suivantes de l'État pour les deux à trois décennies à venir ;

- ouvrir les territoires vers les centres et de décision ;
- entretenir, moderniser et développer les réseaux d'infrastructures nationaux ;
- réduire les GES en favorisant les projets les plus innovants dans le ferroviaire, portuaire, fluvial, routier, aérien, transports collectifs, et donner la priorité aux modes de transport ayant le plus faible impact sur l'environnement ;

- conforter les engagements affichés pour le fret ferroviaire et privilégier le multimodal.

Pour y parvenir, une méthodologie ainsi qu'un réel suivi s'imposent :

- hiérarchiser les projets ;
- maximiser l'efficacité au regard des coûts ;
- améliorer l'évaluation environnementale.

Ces objectifs ne pourront être atteints sans une réelle politique publique des transports permettant une bonne articulation, tant avec les schémas de transport des collectivités territoriales qu'avec les schémas européens, tout en assurant des mobilités durables et multimodales.

Cependant, la route continue à être indispensable sur le territoire, car aucune alternative compétitive n'est réalisée. Un délaissement des infrastructures routières aurait des conséquences accidentogènes et économiques considérables. Poursuivre la recherche pour développer des moteurs en énergies fossiles et/ou non polluants est une nécessité.

Une législation européenne harmonisée dans le domaine des transports est essentielle. Des restrictions spécifiquement françaises - je pense aux 44 tonnes qui a fait l'objet de nombreux débats dans la section - seraient nuisibles à l'emploi, au développement des entreprises et à notre compétitivité.

Le citoyen, les entreprises, la Nation sont dépendants de cette compétitivité économique, d'un développement social équilibré, dans un contexte environnemental allant vers une réduction des GES.

Les projets contenus dans le SNIT peuvent y répondre, mais il reste à résoudre le problème aigu de leur financement. Notre groupe souhaite que toutes les pistes soient étudiées sans tabou et que l'équité territoriale prévale.

Un grand merci à nos rapporteurs, un très grand merci à notre Président de section Jean-Alain Mariotti, car, j'en suis sûre, c'est un excellent travail d'équipe qui a permis de vous présenter ce projet d'avis équilibré. Notre groupe votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Khalfa, du groupe des personnalités qualifiées.

Personnalités qualifiées - M. Khalfa

M. Khalfa. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, mes Chers collègues, au nom de l'Union syndicale solidaires que je représente ici, je voterai ce projet d'avis.

L'ensemble du texte va dans le bon sens. Les principes de hiérarchisation des différents modes de transport sont correctement énoncés. Il faut privilégier le mode de transport ayant le plus faible impact sur l'environnement, notamment en matière d'émission de gaz à effet de serre et garantir l'équité territoriale. De ce point de vue, l'avenir des TER ne doit pas dépendre de la richesse des régions

et il faut mettre en place un système de péréquation à l'échelle nationale. La densité de remplissage des trains ne doit pas, de plus, être l'outil essentiel des prises de décision.

Au-delà, pour que l'avion et la route soient le dernier recours, comme le préconise le projet d'avis reprenant d'ailleurs une citation du Grenelle, il faut changer les conditions de la concurrence et prendre des décisions de nature contraignante.

L'ouverture à la concurrence sur le fret n'a pas permis que le transport de marchandises se développe, bien au contraire. La chute de l'activité fret de la SNCF s'explique en grande partie par une volonté de rentabilisation à outrance, suite à l'ouverture à la concurrence dans le cadre d'un système ferroviaire éclaté où les coûts de transaction sont élevés et où il existe une désorganisation de l'ensemble du système.

Intégrer les externalités au coût global pour rééquilibrer l'utilisation des modes de transport est tout à fait nécessaire, mais insuffisant. Il faut des contraintes réglementaires fortes et notamment interdire le camion sur les longues distances, ce que propose le projet d'avis sur la liaison Lyon-Turin. Nous savons que les trois quarts du trafic routier se réalisent sur moins de deux cents kilomètres, distance en général où le rail n'est pas pertinent. Cela d'ailleurs aurait pour conséquence de limiter le dumping social permis actuellement par le cabotage et, par la même occasion, de rétablir l'égalité des conditions de la concurrence.

Reste le point du financement qui est insuffisamment évoqué. Il n'y aura pas de développement de nouvelles infrastructures sans politique publique d'investissement, ce qui suppose un nouveau rapport au système bancaire, la mise en place d'un pôle public bancaire d'investissement et aussi la possibilité que de la Banque centrale puisse financer les investissements publics à taux zéro.

En conclusion, c'est globalement un bon projet d'avis, de même que les recommandations du Grenelle qui allaient dans le même sens. Cela n'a pas empêché le gouvernement de prendre par la suite des mesures totalement contradictoires avec les recommandations du Grenelle, j'espère qu'il n'en sera pas de même pour ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. de Russé, du groupe des personnalités qualifiées.

Personnalités qualifiées - M. de Russé

M. de Russé. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Messieurs les directeurs, mes Chers collègues, au-delà des félicitations que j'adresse aux rapporteurs de ce projet d'avis pour la qualité de leur travail et pour leur écoute de l'ensemble de la section, je voudrais m'exprimer en tant qu'élus local sur l'importance de ce schéma pour les territoires et pour leurs représentants.

Le SNIT met en avant de façon considérable les lignes à grande vitesse puisque 70 % du programme leur est consacré. Ces dernières ont leur limite quant à l'empreinte carbone. En effet, la construction des infrastructures émet du CO₂ et nous avons calculé qu'il faudrait à peu près une quinzaine d'années d'exploitation pour compenser cette charge de CO₂ dans la construction, alors que le Grenelle prévoit moins 20 % de CO₂ à l'horizon 2020.

Les LGV ont aussi leur limite quant à la desserte des territoires. En effet, concernant le ferroviaire et les LGV, la desserte des territoires concerne plutôt la desserte des grandes villes et des grandes métropoles et non pas celle de la semi-ruralité, voire de la ruralité.

Dans ce schéma, il manque l'intermédiaire. L'intermodalité, le lien entre le TER et les lignes à grande vitesse est aussi très importante, même si les TER sont de la compétence des régions, l'État a une responsabilité en ce qui concerne l'aménagement global de notre territoire. Il serait tout à fait intéressant d'avoir une meilleure concertation entre les élus du territoire et l'État sur cette intermodalité.

La tendance dans les dessertes LGV est bien souvent d'oublier le territoire situé entre les grandes villes. La ministre nous a expliqué que la LGV consistait à désenclaver les territoires. Certes, elle peut le faire pour certaines grandes villes mais, entre ces dernières, il y a aussi des petites villes et la ruralité à ne pas oublier.

Ces LGV ont aussi une limite quant à l'artificialisation des sols. Notre territoire national perd l'équivalent d'un département en terre cultivable tous les sept ou huit ans d'après les agriculteurs. D'après mes chiffres, c'est tous les dix ans, mais cela ne change pas-grand-chose, c'est une réalité. Les terres agricoles diminuent du fait des infrastructures et de l'expansion urbaine. Les LGV augmenteront ce processus extrêmement dommageable en outre pour la biodiversité.

Limites quant à la mobilisation financière des collectivités. Pour ma part, je suis responsable des finances du département de la Vienne et je sais ce que représente l'effort du département pour le financement de la LGV Sud Europe-Atlantique.

Il y a aussi le fait que l'État nous a transféré des routes nationales et ceci alourdit notre budget. On ne pourra pas continuer très longtemps sur de multiples projets puisqu'on nous demande aussi de financer la ligne Poitiers-Limoges.

Je ne suis pas pour diaboliser les LGV, entendons-nous bien, mais je suis pour souhaiter que, dans le cadre du SNIT, il y ait un rééquilibrage du schéma vers la consolidation des infrastructures existantes. Nous considérons que, si nous écoutons ce conseil de la part de notre assemblée, bien entendu, nous en serons ravis et nous voterons ce projet d'avis très intéressant, inutile de vous le dire.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Duchemin, au nom du groupe de la CFDT.

CFDT - M. Duchemin

M. Duchemin. Monsieur le Président, Chers collègues, Mesdames, Messieurs, la loi de programmation 2009-967 dite « loi Grenelle 1 » définit les objectifs du schéma national des infrastructures de transport. La loi prévoit de réduire de 20 % la production de gaz à effet de serre d'ici 2020 et vise à favoriser le report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Elle donne la priorité au fret ferroviaire et recommande la complémentarité des infrastructures.

Question : le projet de SNIT répond-il à ces exigences légales ?

Certes, la priorité est donnée pour deux tiers aux modes alternatifs au routier, véritable changement de paradigme ; certes, les projets de développement les plus prégnants sont les ferroviaires, mais ce projet de SNIT se présente sous forme d'un catalogue d'infrastructures à réaliser sans priorité ni logique de phasage cohérente.

Il admet à la fois que tout réaliser ne suffirait pas à atteindre l'objectif de la loi et que seuls 60 % pourraient être raisonnablement effectués d'ici trente ans.

Surtout, ce projet de SNIT butte sur les investissements. Il existe aujourd'hui, à la lumière des débats et auditions, deux approches :

- ceux qui revendiquent un État stratège et organisateur, qui disent que des transports de qualité sont un atout majeur pour l'attractivité industrielle et la croissance de la France, un taux qui nous ferait défaut demain si nous restions trop timorés ;
- ceux qui argumentent que cette dette sera payée par les générations suivantes.

Or, l'industrie, la démographie, les modes de services, de consommation, etc., donc les besoins de transport, seront différents de ce qu'ils sont aujourd'hui dans trente ans. C'est là un véritable débat de société.

La réponse ministérielle, pour le moins pusillanime, à ce problème de financement et de priorisation est de favoriser les projets « *pour lesquels les régions concernées investiront le plus* ».

Mesdames, Messieurs, cette réponse ne peut pas satisfaire la CFDT.

Quel budget resterait-il alors aux régions et aux collectivités pour financer les infrastructures complémentaires indispensables au drainage des territoires ruraux vers les infrastructures nationales ? Quelle cohérence de maillage entre les différents projets sans la vision globale d'un réseau national ?

Pour la CFDT, les investissements productifs d'infrastructures contribuant au développement équilibré sont de la « bonne dette », de nature différente du financement des comptes structurellement déficitaires.

Le transport doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre en favorisant le report modal vers des systèmes moins polluants.

Le système global de transport cohérent et juste, selon les principes républicains d'égalité d'accès, doit participer à améliorer la compétitivité de l'économie ainsi que le bien-être de tous les habitants. Il doit aussi s'articuler de manière complémentaire.

La CFDT préconise de sélectionner les projets selon leur capacité de report modal et de réaliser les travaux par paquets cohérents entre eux.

Pour la CFDT, la vision politique d'aménagement et de financement doit garantir l'accès aux transports pour tous à un prix raisonnable. La sélection des projets ne doit pas aboutir à une ségrégation à la fois financière et territoriale des usagers.

La CFDT préconise aussi un suivi régulier qui permet de s'adapter aux évolutions de notre société. Le projet d'avis reprend en grande partie cette analyse, la CFDT le votera.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Roudil, au nom du groupe de la coopération.

Coopération - Mme Roudil

Mme Roudil. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Chers collègues, Mesdames, Messieurs, les infrastructures de transport jouent un rôle essentiel dans la croissance économique, la cohésion de notre société et le respect de l'environnement.

La diversification de l'offre de transport, son adaptation aux besoins des usagers et la diversité des territoires sont donc incontournables.

Pour le groupe de la coopération, l'État doit pleinement jouer, en partenariat avec les collectivités locales, son rôle de stratège et dégager une vision inscrite dans le long terme pour une politique globale des transports et des infrastructures.

La situation de nos finances publiques impose cependant aujourd'hui d'être sélectif dans le choix des projets les plus utiles à la société, c'est pourquoi nous soutenons particulièrement la priorité défendue dans le projet d'avis vis-à-vis de l'effort d'entretien et d'amélioration.

Le projet d'avis s'attache aussi à la mise en place de financements opérationnels. La taxe poids lourds en fait partie. La France est un pays de transit, ce qui justifie pleinement à nos yeux la participation financière des transporteurs internationaux au coût des infrastructures.

De même, la création d'une épargne spécifique, en complément, bien entendu, des finances de l'État, qui restent indispensables, permettrait de soutenir les investissements nécessaires au développement des modes de transport plus durables.

En effet, aujourd'hui, une partie importante du trafic routier n'est pas reportable sur les modes alternatifs en raison de l'absence de desserte ferroviaire ou fluviale sur les plans régional et local.

Ainsi, de nombreuses entreprises dont des coopératives ont été confrontées à la fermeture d'embranchements pour le fret et n'ont trouvé à leur regret d'autre alternative que la route ; c'est pourquoi nous pensons qu'il faut reconstruire une véritable politique de fret ferroviaire au service des économies régionales.

Nos coopératives, qui maintiennent et développent l'activité dans les territoires, expriment également une forte attente dans l'amélioration de la performance du réseau fluvial et du développement d'investissements pour des infrastructures dans ce domaine.

Le choix des modes de transport participe de la volonté d'évoluer vers un développement plus durable tout en favorisant la compétitivité des entreprises.

Le projet d'avis insiste avec justesse sur l'intermodalité tant pour les personnes que pour les marchandises. C'est un moyen d'assurer des liaisons fiables avec les petites et moyennes localités et les pôles régionaux.

La complémentarité entre modes de transport pour la desserte de territoires peu peuplés est une chance pour le développement local.

Le projet d'avis insiste aussi sur la nécessité d'économiser les terres agricoles, ce à quoi le groupe de la coopération est particulièrement sensible.

Pour conclure, le projet d'avis s'attache à trouver un juste équilibre entre les trois piliers du développement durable, dans la triple dimension du développement économique, du progrès social et de la soutenabilité environnementale, c'est pourquoi le groupe de la coopération votera en sa faveur.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Riquier-Sauvage, au nom du groupe des professions libérales.

Professions libérales - Mme Riquier-Sauvage

Mme Riquier-Sauvage. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, mes Chers collègues, dans son introduction, le projet d'avis rappelle bien l'esprit dans lequel le schéma a été conçu. En cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement, il constitue une rupture majeure en privilégiant les transports alternatifs à la route.

Il s'agit d'un document de stratégie et d'impulsion qui s'ordonne autour de quatre axes : optimisation de l'existant, amélioration de la desserte des territoires, amélioration de la performance énergétique, réduction de l'empreinte écologique.

Enfin, l'horizon du souhaitable excédant nos capacités de financement, il oblige à hiérarchiser les projets et à trouver des financements innovants.

Le projet d'avis laisse planer deux ambiguïtés qu'il convient, à mon sens, de lever.

Le SNIT ne constitue pas un document de programmation de l'État, mais correspond à une vision stratégique de l'évolution à long terme des infrastructures de transport en France. Il décrit le champ des possibles sur les décennies à venir, mais n'a jamais eu vocation à décrire le champ du faisable à court et à moyen terme.

La question du financement ne relève pas du schéma lui-même mais d'une phase ultérieure lorsque seront arrêtés les projets. Sa mise en œuvre se fera notamment sur la base d'une hiérarchisation des projets envisagés.

Le projet d'avis aurait mérité d'être plus précis sur trois points : le levier économique, la taille des projets, l'offre des transports.

Tout d'abord, le levier économique.

Le SNIT vise à répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens, mais aussi d'attractivité et de lutte contre le désenclavement de nos territoires. La logique comptable du projet d'avis est plutôt réductrice, alors que l'investissement qu'il représente devrait être créateur de croissance, d'emplois et d'activités induites. Enfin, c'est oublier que l'attractivité des territoires liée à la qualité des infrastructures est facteur de compétitivité et de bien-être des citoyens.

Ensuite la taille des projets.

Le SNIT s'intéresse aux infrastructures qui garantiront un report modal à grande échelle. Ceux qui y figurent donc doivent revêtir au minimum une envergure régionale. C'est pour cette raison que les chantiers plus classiques de modernisation des réseaux, ceux notamment inclus dans les contrats de projet ou dans les PDMI (Programmes de modernisation des itinéraires routiers), ne sont pas mentionnés dans le schéma.

Enfin, le SNIT est un schéma d'infrastructures de l'État. Il n'intègre donc pas les projets sur l'offre de transports qui relèvent des autorités organisatrices de transports (AOT) ou, dans certains cas, d'opérateurs privés.

Ces précisions méritaient, à nos yeux, d'être apportées.

Par ailleurs, nous donnons raison au rapporteur, le SNIT tel qu'il est présente des limites. Peut-on accepter l'idée de hiérarchiser les projets en fonction du degré de mobilisation ou de capacité contributive des collectivités locales concernées ?

Le SNIT prévoit en effet que les infrastructures qui pourront être cofinancées par les collectivités territoriales seront réalisées prioritairement. Ce critère risque de conduire en effet à une rupture d'égalité entre les territoires, à une dérive régionaliste. Le projet d'avis se place dans une logique de péréquation et considère qu'il convient de bâtir les solidarités territoriales aptes à pallier les déséquilibres entre infrastructures.

Je conclurai en remerciant les rapporteurs. Les professions libérales voteront le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Dos Santos, au nom du groupe de la CFE-CGC.

CFE-CGC - M. Dos Santos

M. Dos Santos. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs les conseillers, le groupe de la CFE-CGC tient à remercier les rapporteurs, le Président de la section de l'aménagement durable des territoires et l'ensemble de ses membres pour la qualité des travaux qui ont permis d'aboutir, malgré les difficultés inhérentes à ce genre d'exercice sur un sujet aussi sensible, à un projet d'avis que nous soutenons et que nous voterons.

Nous souhaitons insister sur plusieurs points qui nous paraissent fondamentaux.

Pour le groupe de la CFE-CGC, si ce schéma national marque effectivement une rupture positive quant au mode de sélection des infrastructures, il est toutefois encore loin d'un scénario de réelle rupture face aux défis de la transition énergétique et d'un changement de paradigme en terme modal. Le terme « paradigme » est très utilisé aujourd'hui ; je dois être le troisième à l'employer !

La crédibilité réelle de ce SNIT ne pourra être effective tant que le problème du financement n'aura pas été résolu en lien direct, évidemment, avec l'état de nos finances publiques, tant nationales que locales.

Ainsi, si le schéma national marque clairement des objectifs partagés en matière d'infrastructures de transport, sa réalisation au fil de l'eau, en fonction des financements disponibles, fait courir le risque, au fil des ans et des réalisations ponctuelles, d'en altérer considérablement la cohérence générale. Il conviendra donc d'actualiser en permanence la hiérarchisation et la priorisation des différents projets en fonction de la réalisation progressive des déclinaisons opérationnelles. Dans cette perspective, il faudra veiller attentivement, pour ce schéma plus que pour tout autre encore, à un suivi régulier, des évaluations régulières et des adaptations tout aussi régulières.

Nous appuyons donc sans réserve la préconisation du CESE de confier le suivi au Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement.

Par ailleurs, si nous partageons la volonté affichée dans le projet d'avis du CESE de faire du SNIT un élément important pour orienter la position française dans les discussions sur l'évolution du RTE, nous considérons qu'il existe encore un risque important d'avoir une vision trop réductrice en ne s'attachant qu'à la problématique des infrastructures françaises, sans s'assurer davantage de la cohérence des projets avec l'échelon européen.

Enfin, 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.

Avant de conclure, le groupe de la CFE-CGC estime que l'objectif d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur ne doit pas masquer deux points. Le premier est la nécessité de définir avec les usagers leurs attentes et leurs priorités, l'amélioration de l'existant passant en priorité chez les usagers avant la création de nouvelles lignes LGV.

Second point : le coût supporté par les usagers pour ces infrastructures. Par exemple, la question de la maîtrise des coûts finaux du transport ferroviaire pour l'utilisateur n'est pas abordée dans le SNIT.

En conclusion, le groupe de la CFE-CGC tient à affirmer qu'il conviendra d'être particulièrement attentif au court terme. En effet, l'indispensable rééquilibrage modal ne doit pas faire oublier que, pour les salariés comme pour les entreprises, la route reste à ce jour le moyen principal pour travailler et générer activité et croissance, alors qu'elle ne représente que 15 % des dépenses qui sont engagées dans le cadre du SNIT. Or, d'ici à la réalisation des infrastructures de substitution, de nombreuses années vont s'écouler avant que les salariés ne disposent, dans les bassins d'emploi, de solutions alternatives à la route.

Il sera donc nécessaire de manier avec précaution toute la politique pénalisante sur le coût du transport routier individuel (taxe carbone et péages urbains) pendant cette période transitoire, en l'absence de solution de remplacement crédible.

Merci.

(Applaudissements)

M. le Président. Je ne résiste pas, avant de donner la parole au dernier orateur, à vous informer que notre journaliste, Édith Bouvier, vient d'être évacuée de la ville d'Homs vers le Liban, ainsi que son collègue britannique. C'est une excellente nouvelle.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Janky, au nom du groupe de l'Outre-mer.

Outre-Mer - M. Janky

M. Janky. Monsieur le Président, Messieurs les rapporteurs, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, en premier lieu, le groupe de l'Outre-mer considère que ce travail de qualité a permis de rendre un projet d'avis qui a su mettre en lumière les points faibles de ce projet de SNIT et d'y apporter des réponses précises.

Les rapporteurs ont en même temps souligné avec raison les avancées réelles permises par ce schéma, dans une logique inspirée par le Grenelle de l'environnement, de la construction d'un développement territorial cohérent.

Le projet d'avis insiste sur la nécessité que l'aménagement du territoire soit mieux pris en compte dans le SNIT.

Sur ce point, le groupe de l'Outre-mer apprécie en effet que les rapporteurs aient souligné certaines faiblesses du projet actuel qui se caractérisent notamment par un volontarisme d'État axé sur les grands projets de développement de nouvelles infrastructures alors que des projets plus modestes, notamment routiers, devraient être confortés.

À cet égard, nous vous savons gré, Messieurs les rapporteurs, d'avoir intégré à l'Outre-mer qu'en l'absence de ferroviaire, les infrastructures routières sont essentielles dans la lutte contre les importantes difficultés de déplacement, notamment grâce au développement des transports en commun en site propre.

Sur ce sujet, nous apprécions que la section ait repris le souci d'encourager la désignation d'une autorité organisatrice unique avec un périmètre unique de transport pour chaque territoire comme le prévoit la loi Grenelle 2.

De manière générale, le groupe de l'Outre-mer apprécie que la section ait insisté sur la nécessaire hiérarchisation des projets en fonction de critères clairs. La garantie de l'équité territoriale est l'un de ceux-là.

Pour l'Outre-mer, la continuité territoriale doit en matière d'infrastructures, de transports constituer l'objectif prioritaire dans le choix des projets. Cela justifie un appui fort à des projets routiers, portuaires et parfois d'infrastructures aériennes afin de désenclaver et mailler certains territoires.

Toujours dans cette logique d'équité territoriale, nous soutenons sans réserve la mise en garde concernant la mise en œuvre de projets de développement, pour qu'elle ne soit pas fonction du degré de participation des collectivités territoriales à leur financement. La logique de péréquation doit être maintenue.

S'agissant des collectivités territoriales, le projet d'avis souligne avec raison la nécessaire articulation du SNIT avec les différents schémas territoriaux. En Outre-mer, où les collectivités territoriales ont des compétences très larges, parfois totales en la matière, cette recherche de cohérence d'ensemble et de partage des responsabilités doit être absolument recherchée.

De manière générale, nous partageons l'ensemble des préconisations formulées dans ce projet d'avis. Notre groupe le votera.

(Applaudissements)

DISCUSSION DES AMENDEMENTS

M. le Président. Mes Chers collègues, deux amendements ont été déposés par le groupe de l'agriculture sur le projet d'avis, mais les rapporteurs et Monsieur le Président m'indiquent qu'il pourrait y avoir un accord entre les rédacteurs des amendements et les rapporteurs pour que nous puissions les examiner *in situ*.

Je donne la parole à M. Mariotti, Président de la section de l'aménagement durable des territoires.

(Le texte des amendements et la suite qui leur a été donnée sont annexés au présent compte rendu)

M. Mariotti. Mes Chers collègues, vous avez reçu le texte des deux amendements déposés par le groupe de l'agriculture.

Avec l'accord des déposants, la rédaction de l'amendement n°1 serait modifiée. La phrase « (...) *agroalimentaire, avec l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes* » serait ainsi rédigée : « (...) *agroalimentaire, l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes* ».

Sur l'amendement n°1, y a-t-il des oppositions ?

M. le Président. L'amendement n°1 est adopté.

M. Mariotti. Avec l'accord des déposants, la rédaction de l'amendement n°2 serait modifiée. La phrase « *Elles ne doivent s'envisager qu'au travers d'une harmonisation européenne* » serait ainsi rédigée : « *Elles doivent s'envisager au travers d'une harmonisation européenne* ».

Y a-t-il des oppositions ?

M. Bellanca. Pardonnez-moi, mais, sur l'amendement n°1, l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes a soulevé beaucoup de discussions dans la section. Tel qu'indiqué, on fait abstraction du fait que nous souhaitons que les équipements spéciaux des 44 tonnes soient mis en avant.

M. Mariotti. Vous avez raison, concernant les 3 essieux mais, en fait, l'essentiel des développements du projet d'avis sur ce sujet, est ailleurs. Concrètement, par rapport aux discussions en section, rien n'a été changé à ce niveau.

M. Rozet. La seule modification est d'ajouter « *plus particulièrement pour les secteurs agricole et agroalimentaire* ». Tout le reste sur l'évolution du matériel figure dans un autre paragraphe du projet d'avis et ne change pas.

M. le Président. Nous innovons en adoptant les amendements en assemblée plénière que l'on pourrait qualifier de « section élargie ».

S'il n'y a pas d'observations, l'amendement n°2 est adopté.

VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET D'AVIS

M. le Président. Mes Chers collègues, le résultat du vote est le suivant :

- Nombre de votants : 169
- Ont voté pour : 169

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est au Président Mariotti.

M. Mariotti, Président de la section de l'aménagement durable des territoires. Je remercie l'ensemble des membres de la section. Nous avons la chance d'avoir une section représentative, me semble-t-il, de l'ensemble du CESE, puisque nous avons des élus locaux de qualité, des Présidents de conseils généraux, des représentants issus du monde de l'entreprise (toutes représentations confondues), des artisans, des agriculteurs, des professions libérales, des syndicalistes - vous avez écouté M. Rozet - et un environnementaliste, M. Genest. On retrouve dans cette section des franciliens, des provinciaux, des ultramarins.

Nous avons travaillé tous ensemble, même si cela n'a pas toujours été facile. Mme Béliard peut en témoigner, il y a eu parfois des débats houleux, notamment sur la question du 44 tonnes ! Nous avons vraiment bien travaillé et l'administration de la section a fourni avec nous de gros efforts. Nos deux rapporteurs, comme vous avez pu le constater, sont des gens ouverts, à l'écoute.

Par ailleurs, vous nous avez demandé d'appréhender le plus fortement possible la transversalité, ce que nous avons fait, en travaillant avec les autres sections. Une fois que le plan a été à peu près équilibré et formaté, nos deux rapporteurs sont allés le présenter dans les autres sections en leur proposant de suggérer des modifications. Tout cela a très bien fonctionné !

J'ai une pensée particulière pour Anne-Marie Ducroux, la Présidente de la section de l'environnement, que j'ai dérangée entre Noël et le jour de l'an en l'appelant plusieurs fois au téléphone ; nous avons su trouver des solutions.

Enfin, des intervenants ont été désignés par les différentes sections pour participer à nos travaux. Qu'ils en sont remerciés.

Nous avons ainsi pu rédiger un projet d'avis qui est le fruit d'un véritable travail de fond et je suis particulièrement ravi qu'il ait été voté à l'unanimité car ce sujet n'était pas évident. Cette unanimité prouve que lorsqu'on fait un travail de fond, on peut arriver à convaincre l'ensemble que vous représentez. Je sais que nous sommes tous animés par la même envie qui est, pour ce qui concerne le SNIT, de développer harmonieusement nos territoires, les rendre attractifs tout en pensant au développement économique et à l'emploi.

M. le Président. Et surtout, Monsieur le Président, à partir de principes qui permettent de donner au CESE la force du conseil. Vous avez cité des critères de hiérarchisation des choix et des principes, je trouve que c'est un rapport qui honore le CESE. Je voudrais vraiment qu'au nom de chacun et chacune d'entre vous, le vote exprime la reconnaissance que nous portons aux rapporteurs, à la section et aux administrations.

M. Mariotti. Les membres de la section vous remercient.

M. le Président. La séance est levée.

La séance est levée à seize heures cinquante cinq.

Prochaine séance le mercredi 29 février 2012 à 14h30.

ANNEXES

Annexe 1 : Amendements déposés sur le projet d'avis *Projet de schéma national des infrastructures de transport*

Amendement n° 1

Déposé par le groupe de l'agriculture

Page 47 - Ligne 22 - après « réglementaires. » rédiger ainsi la phrase :

« Or la Cour des comptes relève que plusieurs décisions prises depuis le Grenelle ont conduit à favoriser la compétitivité du fret routier avec notamment l'allègement de la taxe à l'essieu en 2008 et, plus particulièrement pour les secteurs agricole et agro-alimentaire, avec l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes en janvier 2011 » (la suite sans changement).

Amendement n° 2

Déposé par le groupe de l'agriculture

Page 47 - Ligne 32 - rédiger ainsi jusqu'à la ligne 35 :

« Les évolutions de la réglementation doivent être parties prenantes des logiques de basculement modal vers l'alternatif au routier. Elles ne doivent s'envisager qu'au travers d'une harmonisation européenne afin d'éviter les distorsions de concurrence et de renforcer la compétitivité des entreprises. C'est également... » (la suite sans changement).

Annexe 2 : Suite donnée aux amendements déposés sur le projet d'avis *Projet de schéma national des infrastructures de transport*

Amendement n° 1

Cet amendement déposé par le groupe de l'agriculture a reçu un **avis favorable** de la section dans une **nouvelle rédaction** acceptée par les déposants. Il est ainsi rédigé :

Page 47 - Ligne 22 - après « réglementaires. » rédiger ainsi la phrase :

« Or la Cour des comptes relève que plusieurs décisions prises depuis le Grenelle ont conduit à favoriser la compétitivité du fret routier avec notamment l'allègement de la taxe à l'essieu en 2008 et, plus particulièrement pour les secteurs agricole et agro-alimentaire, l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes en janvier 2011 » (la suite sans changement).

Amendement n° 2

Cet amendement déposé par le groupe de l'agriculture a reçu un **avis favorable** de la section dans une **nouvelle rédaction** acceptée par les déposants. Il est ainsi rédigé :

Page 47 – Ligne 32 - rédiger ainsi jusqu'à la ligne 35 :

« Les évolutions de la réglementation doivent être parties prenantes des logiques de basculement modal vers l'alternatif au routier. Elles doivent s'envisager au travers d'une harmonisation européenne afin d'éviter les distorsions de concurrence et de renforcer la compétitivité des entreprises. C'est également... » (la suite sans changement).

Annexe 3 : *Projet de schéma national des infrastructures de transport*
 Diaporama illustrant les propos de MM. Sébastien Genest et Pierre-Jean Rozet,
 rapporteurs

DES INFRASTRUCTURES DONT LE DEVELOPPEMENT ACTUEL EST DÉJÀ IMPORTANT

- Le réseau routier et autoroutier français compte plus d' 1 million de km de longueur dont :

- réseau autoroutier national	11 042 km
- réseau routier national	9 765 km
- départemental	377 984 km
- communal	629 000 km

- Le réseau fluvial navigable compte 8 500 km :

dont réseau navigable VNF	6 700 km
<i>Magistral</i>	<i>4 100 km</i>
<i>à vocation touristique</i>	<i>2 600 km</i>
dont réseau navigable non VNF	1 800 km

- Le réseau ferré national compte 29 473 km (total des lignes exploitées ouvertes à la circulation commerciale)
 dont LGV 1 881 km

- Les réseaux routiers départementaux et communaux représentent près de 95% du linéaire d'infrastructures de transport tous modes confondus (Source: Projet de SNIT p.188)

2

UNE ÉVOLUTION CONTRASTÉE

- Entre 1980 et 2008 :
 le réseau autoroutier est passé de 4 800 à plus de 11 000 km
 le réseau ferroviaire est passé de 34 362 km à 29 473 km
 (Source : rapport Grignon sur L'avenir du fret ferroviaire)

3

PARTS MODALES DU TRANSPORT INTÉRIEUR

- Pour 2010, les parts modales du transport intérieur de voyageurs sont de :
 - 81,8 % pour les voitures particulières
 - 5,6 % pour les autobus et cars
 - 11,2 % pour le transport ferroviaire
 - 1,4% pour l'aérien
 - Pour le transport intérieur de marchandises, elles sont de :
 - 88,9 % pour la route
 - 8,8 % pour le ferroviaire
 - 2,3 % pour l'aérien
- (Source : Comptes des transports en 2010, CGDD, SOES, juillet 2011)

4

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DE VOYAGEURS EN 2008 PAR MODE ET PAR TYPE

- Près de 98 % des déplacements, tous modes confondus, sont des déplacements de moins de 50 km

Répartition des déplacements des voyageurs en 2008 par mode et par type



Le mode routier est prépondérant dans chacune des familles de déplacement, mais sa part relative est plus faible pour les déplacements inférieurs à 50 km ou supérieurs à 500 km

5

Répartition des trafics terrestres de marchandises en 2008 par mode et par type



6

RÔLE IMPORTANT DES TRANSPORTS DANS LES ÉMISSIONS DE GES

- En 2009, les transports contribuent à 26,4 % des émissions de GES.
- Répartition par mode des GES émis par les transports en 2008 :
 - Routier près de 94 % (voyageurs et marchandises)
 - Aérien 2,7%
 - Autres dont transport fluvial 2,1 %
 - Transport domestique 0,8 %
 - Rail 0,5 %

7

LE SNIT S'INSCRIT DANS UNE DÉMARCHÉ CONCERTÉE ET DE LONG TERME IMPULSÉE PAR LE GRENELLE

- Une démarche qui donne une place importante à la concertation
- Le projet de SNIT s'inscrit dans une optique de long terme
- Une inscription dans la logique du Grenelle de l'Environnement
- Ambitions affichées et orientations du SNIT marquent une inflexion notable

8

UN RÉÉQUILIBRAGE IMPORTANT ENTRE MODES

- Les investissements envisagés par le projet de SNIT marqueraient, s'ils sont tous réalisés, un rééquilibrage important :
 - D'après l'estimation financière du projet, les dépenses de développement bénéficieraient à :
 - 76,3 % au ferroviaire
 - 11,4 % au fluvial
 - 9,5 % au routier
 - 2,3 % au portuaire
 - 0,5 % à l'ancien
 - Les dépenses d'optimisation des réseaux existants seraient ainsi ventilées :
 - Ferroviaire : 64 %
 - Routier : 27 %
 - Fluvial : 6,5 %
 - Portuaire : 1,5 %
 - Aérien : 1 %
- S'y ajouteraient 130 projets de transports collectifs en site propre

9

DES LIMITES AUXQUELLES IL CONVIENT DE REMÉDIER

- Les besoins de mobilité identifiés qui servent de base au SNIT doivent-ils être considérés comme des données intangibles ?
- Des projets listés en fonction de critères de rentabilité socio-économique d'aujourd'hui
- L'inflexion est-elle suffisante, pour un projet de 25-30 ans, au regard des défis soulignés par le Grenelle ?
- Le projet de SNIT représente un coût considérable
- Un projet qui n'est pas réalisables en totalité
- Une organisation du financement qui peut fausser la réalisation des objectifs annoncés

10

LE PROJET DE SNIT REPRÉSENTE UN COÛT CONSIDÉRABLE

- 245 milliards € envisagés dont :
 - 105 milliards € pour l'optimisation de l'existant
 - 56 milliards € pour la régénération
 - 42,5 milliards € pour la modernisation
 - 6 milliards € correspondant à la hausse des charges d'entretien et d'exploitation
 - 140 milliards € pour financer le développement des nouvelles infrastructures
- Ce chiffre de 245 Mds € ne comprend ni le projet rocade « Grand Paris » estimé à 25 Md€, ni les investissements envisagés vers les transports collectifs relevant principalement des collectivités (47 Mds €)

11

RENFORCER LA DIMENSION PROSPECTIVE DU SCHEMA ET SES AVANCEES DE METHODE

- Confier au CNDDGE le suivi du SNIT prévu par loi Grenelle 1
- Faire un audit actualisé des besoins de rénovation des réseaux existants
- Intégrer dans les scénarios proposés l'hypothèse d'une flambée durable des prix du pétrole et d'une déconnexion partielle entre développement économique et flux de transports

12

RENDRE EFFECTIFS LES OBJECTIFS EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE

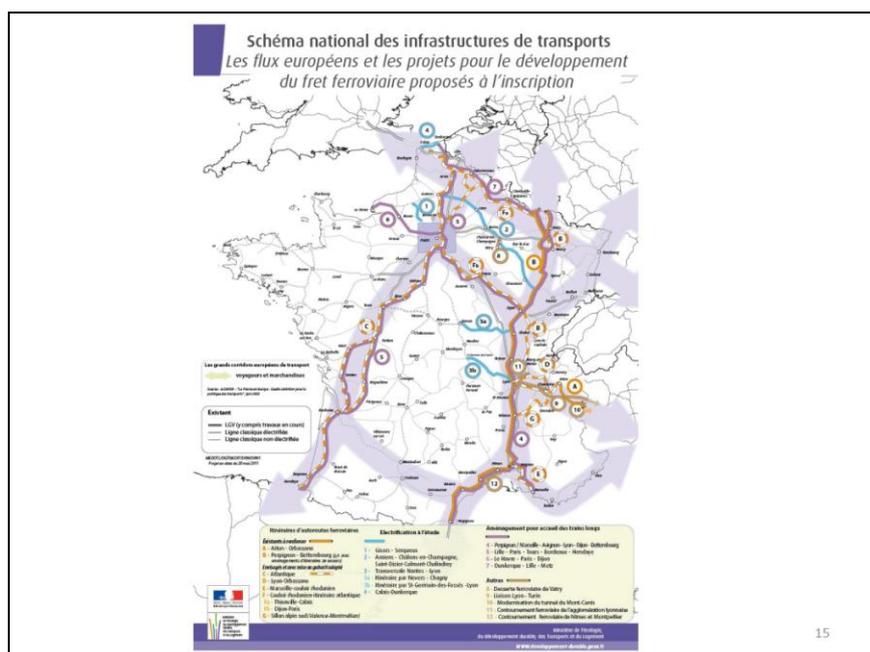
- Faire une évaluation consolidée de la réduction des émissions de GES qui résulterait de la réalisation des projets de développement du SNIT
- Préciser les alternatives aux projets envisagés,
- ne pas réduire l'accessibilité au seul critère de la vitesse,
- intégrer au SNIT les plateformes d'échange entre ferroviaire et logistique urbaine
- Améliorer la connaissance de la biodiversité impactée par les projets,
- évaluer leur impact sur la préservation des milieux naturels et milieux protégés,
- assurer la compatibilité du SNIT avec les orientations nationales pour préserver et remettre en état les continuités écologiques
- Prévoir la haute qualité environnementale pour les infrastructures nouvelles,
- réduire l'impact des projets sur artificialisation des sols et la biodiversité,
- compenser les impacts résiduels inévitables et créer un observatoire de la compensation

13

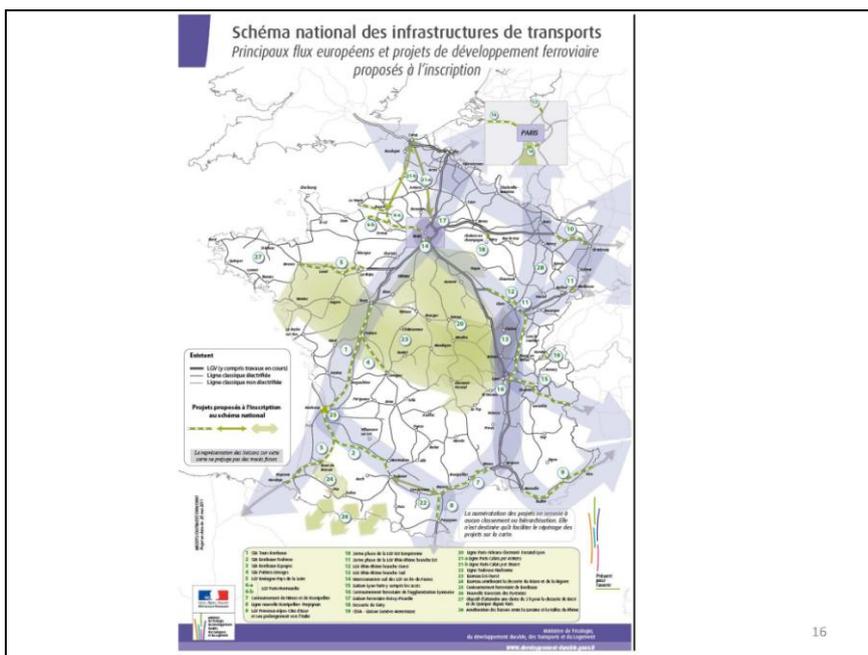
CONSTRUIRE UN DEVELOPPEMENT COHERENT AUX DIVERSES ECHELLES TERRITORIALES

- Éviter que le développement des LGV ne se traduise par de moindres crédits pour désenclaver le reste du territoire, assurer le financement de la rénovation des réseaux de proximité ferroviaires, fluviaux et routiers
- Développer les transports collectifs
- promouvoir une politique de logistique de marchandises périurbaine et locale
- Reconstruire une politique de fret ferroviaire
- améliorer les dessertes fluviales des grands ports maritimes
- conforter l'intermodalité du SNIT
- Maintenir l'équité territoriale en ne conditionnant pas la mise en œuvre des projets de développement à l'apport financier des collectivités
- renforcer l'articulation du projet de SNIT avec les schémas de transport des collectivités territoriales

14

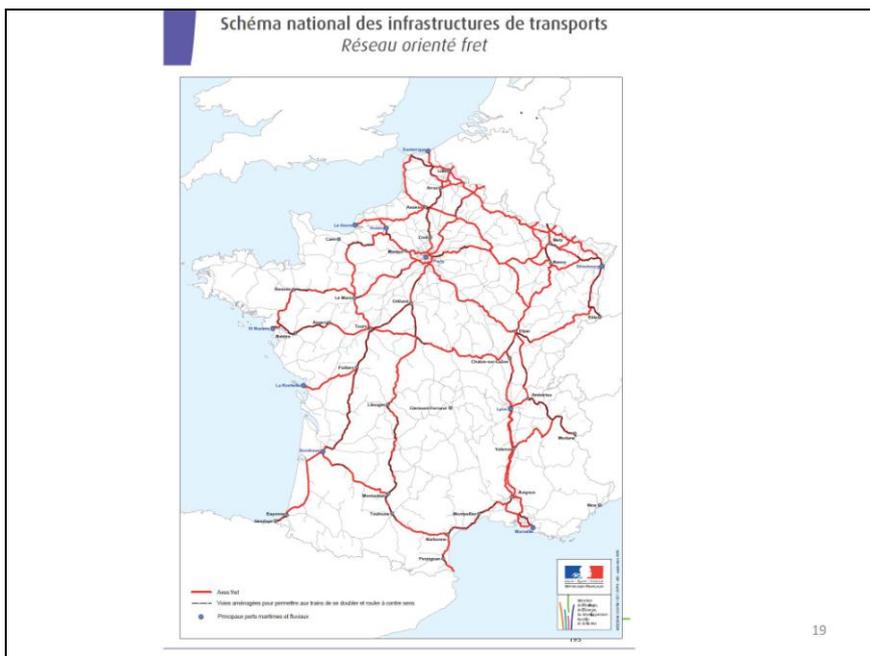
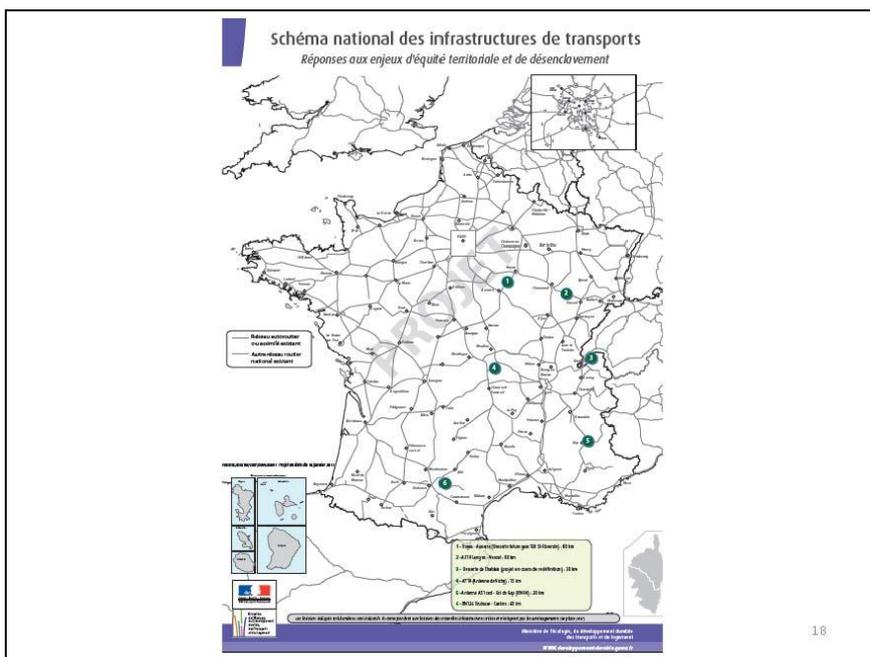


15



HIERARCHISER LES PROJETS ET DEFINIR UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

- Procéder à une nouvelle évaluation de l'utilité socio-économique et environnementale des projets listés au SNIT
- Identifier dans le SNIT les projets jugés prioritaires à 10/15 ans, avec une programmation quinquennale de leur mise en œuvre et une évaluation régulière de leurs résultats aux fins d'adaptation
- Donner, dans la hiérarchisation des projets, la priorité :
 - À l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures, aux alternatives à la route et l'aérien
 - aux modes et projets ayant le plus faible impact sur l'environnement
 - Garantir l'équité territoriale
 - Conforter l'importance accordée au fret et privilégier le multimodal
 - Maximiser l'efficacité au regard des coûts
- Conforter la place faite au fret et au multimodal
- renforcer les liaisons intercités en zones rurales



**METTRE EN PLACE UN ENSEMBLE DE MESURES
D'ACCOMPAGNEMENT RELATIVES A LA POLITIQUE ET AU
FINANCEMENT DES TRANSPORTS**

- Confier à un organisme indépendant l'évaluation des externalités générées par le transport routier fret et voyageurs
- Utiliser les possibilités de la directive Eurovignette 3 pour augmenter via la taxe poids lourds les ressources de l'AFITF et des collectivités
- Créer une épargne dédiée et maintenir une part de la dotation de l'Etat à l'AFITF pour financer les infrastructures prioritaires dans le SNIT
- Accompagner la politique de report modal via une harmonisation européenne des règles en la matière
- Garantir un accès pour tous aux transport