

## COMMISSION DE L'ÉCONOMIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Mercredi 8 juin 2011 - Présidence de M. Jean-Paul Emorine, président -**

### **Avant-projet de schéma national des infrastructures de transport - Examen du rapport d'information**

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – Nous allons examiner le rapport du groupe de suivi sur l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

**M. Louis Nègre, rapporteur.** – A la veille du débat sur le SNIT en séance publique du 15 février dernier, que nous devons à l'initiative du groupe RDSE, je vous avais présenté les conclusions provisoires de notre groupe de suivi, qui tenaient compte des préoccupations que chacun de vous avait pu exprimer par écrit. Nos conclusions provisoires demeurant parfaitement d'actualité, je ne vous les présenterai pas dans le détail mais me focaliserai plutôt sur les dix propositions que notre groupe a formulées dans ce rapport.

Une remarque préalable : l'avant-projet consolidé du SNIT du 27 janvier dernier constitue un progrès indéniable par rapport au « fil de l'eau ». C'est le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui l'écrit dans son rapport : le SNIT représente un progrès en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, de pollution locale de l'air, de report modal, d'emploi, de sécurité, d'accessibilité... Le tout, il est vrai, pour la coquette somme de 260 milliards d'euros, sans compter le coût du Grand Paris Express, qui avoisinerait 30 milliards d'euros. L'avant-projet consolidé marque des progrès, ensuite, sur la version initiale de juillet 2010, quoique nous ayons identifié encore des améliorations possibles.

Je me contenterai donc de vous redire quelles sont nos dix propositions, en tenant compte de l'actualité de ces derniers mois.

Première proposition : nous demandons au Gouvernement de présenter un schéma des besoins de rénovation des réseaux routiers et fluviaux, avec un diagnostic précis et un échéancier des coûts, et nous demandons que le même exercice soit actualisé pour le ferroviaire, après la version présentée en 2005, et ce également par un organisme étranger et indépendant. Nous savions alors parfaitement combien notre réseau ferré demandait à être rénové, mais le recours à l'Ecole polytechnique de Lausanne, pour l'audit, a accéléré la prise de conscience du mauvais état de notre réseau ferroviaire. Pour le réseau fluvial, nous attendons toujours l'audit demandé dans la loi Grenelle I. Mais pour les routes, la situation est préoccupante et nous manquons de données d'ensemble. Nous devons tout faire pour que notre réseau routier ne connaisse pas le même destin que le réseau ferroviaire : nous savons combien les routes comptent pour l'attractivité de notre territoire, donc pour le développement économique et pour l'emploi ! Or, les crédits affectés à l'entretien et l'exploitation du réseau routier national ont baissé drastiquement cette année : avec 302,2 millions d'euros prévus dans le projet de loi de finances, les autorisations d'engagement perdent 100 millions par rapport à 2010, une baisse de 27 % ! Sans compter que les gels budgétaires risquent de s'amplifier pour faire face à la crise de la sécheresse...

Deuxième proposition : dès lors que les collectivités territoriales devront financer plus du tiers des 260 milliards prévus par le SNIT, nous demandons que le Gouvernement conduise une concertation approfondie et pérenne avec les principaux décideurs locaux concernés par le SNIT. Le 15 février dernier, le président Emorine a demandé au Gouvernement de consulter officiellement les élus locaux sur le SNIT et je me félicite du courrier que Mme Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, et M. Thierry Mariani, secrétaire d'État aux Transports, ont adressé dans ce sens aux préfets, le 3 mars dernier. La consultation doit se poursuivre et s'approfondir. Nous sommes très favorables, encore, à l'idée d'une révision régulière du SNIT, à raison d'au moins une fois par législature, donc

tous les cinq ans : le contexte et les techniques changent, il faut pouvoir en tenir compte et actualiser nos priorités.

Troisième proposition : dès lors que les ressources publiques sont rares et qu'elles vont le rester pour des années au moins, il faut que le Gouvernement nous informe très précisément sur les crédits qu'il compte mobiliser pour les transports. Mieux, nous demandons qu'il consacre des ressources pérennes à l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF), pour sanctuariser les crédits prévus, donc garantir les opérations. Depuis 1945, les grands travaux ont presque toujours nécessité la mise en place de fonds spécifiques, qui ont sanctuarisé les crédits mais qui ont disparu les uns après les autres : de grâce, ne faisons pas disparaître l'AFITF, utilisons-la plutôt davantage et à bon escient ! Or la procédure d'appel d'offres pour la taxe poids lourds connaît un nouveau retard du fait d'un recours devant le juge administratif. Il est possible que l'on perde deux ans dans la procédure, ce qui représenterait un manque à gagner de 2 milliards pour l'État...

Quatrième proposition : le SNIT doit hiérarchiser les projets en fonction de leur bilan économique, social et environnemental pour le pays. Le ministre nous a dit que mobiliser les deux-tiers des 260 milliards prévus, ce serait déjà un bon résultat : je salue ce réalisme. On pourrait adopter la démarche inverse, enregistrer toutes les demandes – à cette aune, je suis facilement parvenu à 350 milliards – mais ce serait illusoire : je préfère que le SNIT, assorti d'une planification financière précise, conserve sa crédibilité, c'est même à cette condition que la stratégie qu'il énonce pour les vingt ou trente prochaines années, aura une chance de se traduire dans les faits. Cependant, la question va se poser dans la hiérarchie des projets, entre la rénovation des réseaux existants et la construction de nouvelles infrastructures. Si nous avions plus de moyens, nous pourrions tout faire ; mais nous savons bien que la réalité est autre, et que nous devons arbitrer entre plusieurs priorités. Et l'AFITF pourrait à cet égard jouer un rôle de conseil auprès du Gouvernement. Elle pourrait, par

exemple, lui proposer une liste de priorités, la décision restant, bien entendu, entre les mains du politique. Nous l'avons proposé en auditionnant M. Dominique Perben, candidat à la présidence de l'AFITF : ce rôle de conseil fera que l'Agence ne sera pas qu'une « boîte aux lettres », comme la Cour des comptes en a fait le reproche, pour en suggérer la suppression.

Cinquième proposition : nous demandons que le Gouvernement présente une deuxième liste de projets hiérarchisés, qui réponde à une logique d'aménagement du territoire, avec une lecture raisonnable des critères du Grenelle pour augmenter les capacités routières quand il n'y a pas d'alternative de transport pertinente. L'article 10 de la loi Grenelle I dispose que l'augmentation des capacités routières doit être limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local et d'aménagement du territoire. Mais entre le « *tout routier* » des Trente Glorieuses, et « *la fin des routes* » que nous promettent certains, il existe une troisième voie : celle de l'aménagement équilibré du territoire, qui est une politique régaliennne de l'État. Le désenclavement des territoires passe aussi, qu'on le veuille ou non, par l'aménagement de routes existantes.

Quant au dossier de la A 51 que défend notre collègue Pierre Bernard-Reymond, je continue de penser que le chaînon manquant doit être achevé, comme l'autorise d'ailleurs la loi Grenelle I, d'autant qu'un débat public a déjà eu lieu sur ce projet. Ce n'est pas une remise en cause du Grenelle de l'environnement que nous souhaitons, car la réalisation de quelques projets routiers répondant à une logique d'aménagement du territoire ne modifiera pas l'impact écologique global du schéma, ni son équilibre financier. La majorité des contributions écrites que j'ai reçues appellent à un assouplissement des critères routiers : nous devons passer ce message empreint de sagesse au Gouvernement.

Sixième proposition : le groupe de suivi demande au Gouvernement d'engager, dès la prochaine loi de finances, des crédits d'études pour établir les cahiers des charges des

11 projets de désenclavement routier visés par la nouvelle fiche ROU 6 de l'avant-projet consolidé. Parmi ces projets, on trouve la RN 21, chère à notre collègue Raymond Vall. Nous devons maintenir nos efforts pour que cette proposition aboutisse.

Septième proposition : le groupe de suivi demande une évaluation des externalités négatives générées par le transport routier de marchandises tant au niveau français qu'europpéen. La récente proposition de résolution européenne adoptée sur la refonte du premier paquet ferroviaire reprend cette idée et je m'en félicite. Je remercie d'ailleurs Francis Grignon, rapporteur de cette proposition de résolution, d'avoir cité notre groupe de suivi comme source d'inspiration de cette proposition. Je préférerais toutefois que cette évaluation soit réalisée dans les meilleurs délais par un organisme indépendant extérieur plutôt que par la Commission européenne.

Huitième proposition : maintenir, voire renforcer les crédits dédiés à la régénération du réseau ferroviaire et introduire une annexe récapitulant les efforts conséquents de l'État et de Réseau ferré de France (RFF) en matière de régénération ferroviaire. Le Gouvernement a engagé un effort sans précédent pour régénérer le réseau ferré depuis l'électrochoc de l'audit de 2005. En effet, le niveau de régénération atteint 1000 kilomètres par an pour l'ensemble du réseau, contre 500 il y a peu. D'ici 2015, voire 2012, le vieillissement du réseau pourra être stoppé.

Neuvième proposition : inscrire clairement le SNIT dans une démarche européenne au travers du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et relancer l'activité des ports français et du fret ferroviaire. Je ne souhaite pas anticiper sur les conclusions du groupe de travail « réforme portuaire » que nous présentera notre collègue Charles Revet début juillet. Mais force est de constater que les investissements portuaires manquent d'ambition dans le SNIT : 2,8 milliards d'euros en 30 ans, c'est 2 % seulement de l'enveloppe du SNIT

consacrée aux projets de développement, et c'est moins que le projet en cours Maasvlakte II de Rotterdam, qui représente à lui seul 3 milliards d'euros pour agrandir le port hollandais.

De plus, la dimension européenne n'est pas suffisamment mise en avant dans le schéma. Pas un mot ou presque sur le RTE-T, alors que 8 des 30 projets actuels prévus par ce réseau concernent directement la France. Une révision du réseau est en cours, et il semble acquis que le réseau central sera défini à partir des ports et reposera principalement sur le ferroviaire et le fluvial. Il est regrettable que l'élaboration du SNIT n'ait pas donné l'occasion au Gouvernement de négocier certains projets transfrontaliers concernant les ports français.

Dixième et dernière proposition : le ministère doit améliorer l'évaluation environnementale du SNIT, notamment en termes de méthodologie, en suivant l'avis de l'Autorité environnementale, et en mettant l'accent sur une approche territoire par territoire. Disons le clairement : le SNIT, à lui seul, ne permettra pas de remettre en cause l'hégémonie de la route. S'agissant du trafic de marchandises, la route représente une part modale de 82 % en 2002. Sans intervention des pouvoirs publics, cette part se maintiendrait au même niveau en 2030. Le SNIT devrait l'abaisser à 80 %, contre 81 % si on avait réalisé les projets prévus par le CIADT de 2003. C'est peu me dira-t-on. C'est vrai. Doit-on pour autant abandonner le SNIT ? Surtout pas, car le ministère pêche par excès de modestie en sous-estimant l'impact du schéma, pour des raisons liées à ses spécificités mais aussi aux limites du modèle économétrique choisi, MODEV.

Quelles sont les spécificités du SNIT ? Tout d'abord, la liste des projets qu'il établit n'est pas exhaustive : elle ne comprend pas le projet du Grand Paris Express ni la LGV Paris-Normandie. Ensuite, certaines données élémentaires sont absentes pour les projets peu avancés. Surtout, le calendrier de réalisation des projets demeure inconnu, ce qui empêche de prendre en compte les effets de réseau. Enfin, les effets de rupture dans le comportement des

usagers ne font l'objet d'aucune estimation, alors qu'ils ont été déterminants dans la mise en œuvre du bonus-malus automobile.

Quant aux limites du modèle économétrique MODEV, qui a été utilisé par le Gouvernement, elles sont nombreuses. Le modèle ne retient que 1 % des trajets de voyageurs, ceux qui correspondent à des distances de plus de 50 kilomètres ! Et il ne prend pas en compte les interactions entre les nouvelles infrastructures et les demandes des usagers.

Nous tirons de ce constat deux conclusions. La première, c'est que le ministère doit poursuivre l'amélioration de ses outils de modélisation, en suivant l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). La seconde, c'est que l'effort sur les infrastructures ne peut à lui seul provoquer un report modal d'envergure. Il faut des politiques publiques volontaristes, en prenant exemple sur l'Allemagne ou la Suisse qui ont connu de véritables transferts modaux. Les leviers d'action sont connus : création de puissantes plates formes intermodales, mesures fiscales (TIPP, taxe carbone ou encore péages urbains), subventions aux modes alternatifs à la route, comme les transports en commun en site propre, et surtout aides pour les voitures propres. Un chiffre suffit à montrer l'enjeu des voitures propres : le progrès technologique sur les véhicules devrait permettre d'abaisser les émissions de CO<sub>2</sub> de 23 millions de tonnes entre aujourd'hui et 2030. La route continuera d'être prépondérante, mais le progrès technologique permettra de lutter contre les gaz à effet de serre.

Un mot enfin sur le calendrier du SNIT. Il faut bien avouer que l'adoption du schéma a sans cesse été repoussée, ce qui s'explique par la complexité de l'entreprise, par les consultations nombreuses qui ont été engagées et par les remaniements ministériels. Prévu fin 2009, puis fin 2010, le débat sans vote au Parlement était annoncé avant la fin de l'été. Je souhaite, monsieur le Président, que ce débat ait lieu de préférence d'ici au mois de juillet.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – Je rappelle l'importance des voiries relevant des collectivités : si le réseau de l'État représente 21 000 kilomètres, dont 11 000 kilomètres d'autoroutes, la voirie départementale totalise 378 000 kilomètres et celle des communes 629 000 kilomètres. Par ailleurs, M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France, a indiqué devant notre commission que la moitié du réseau ferroviaire concentre 90 % des trains en circulation, ce qui impacte les choix de régénération.

**M. Michel Teston.** – Le groupe socialiste n'a pas de désaccord fondamental concernant la communication de Louis Nègre faite en février devant notre commission.

Nous rappelons toutefois les limites de l'avant-projet consolidé. Il y manque l'affirmation du droit au transport et à la mobilité, ainsi que de la nécessaire complémentarité entre les modes de transport. Il est également nécessaire d'élaborer une estimation des externalités négatives et de proclamer le caractère d'intérêt général du fret ferroviaire, et pas seulement du wagon isolé au cas par cas.

Les collectivités n'ont jamais été autant sollicitées alors qu'il s'agit du réseau qui est demeuré propriété de l'État. D'ailleurs le financement du SNIT est incertain, compte tenu de la dette de l'État comme de RFF et du manque de vision sur les ressources de l'AFITF. Il faut enfin harmoniser par le haut les conditions sociales dans le secteur ferroviaire. Le rapport définitif du groupe de suivi prendra-il en compte ces remarques ?

L'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers. Notre groupe apportera une contribution au rapport à condition que sa date de publication soit repoussée, pour nous laisser le temps nécessaire.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – J'accepte de repousser cette publication.



**Mme Mireille Schurch.** – La concertation sur le SNIT n’a pas été suffisante : les préfets n’ont reçu un courrier que le 3 mars. De plus, je voudrais savoir si les schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT) ont été pris en compte. Il manque dans le projet de SNIT une approche territoriale et intermodale, en évitant de mettre en compétition les territoires. Nous avons le sentiment que l’avant-projet consolidé n’a pas fondamentalement évolué par rapport à la version initiale de juillet et que nos remarques n’ont pas été entendues.

Nous partageons la volonté du rapporteur de disposer de diagnostics sur les besoins et nous souhaitons disposer d’une cartographie des projets plus fine au niveau européen, comme d’ailleurs pour les territoires les plus éloignés des grandes infrastructures de transport, en se fondant sur les travaux de la délégation interministérielle à l’aménagement du territoire (DATAR). S’agissant de la hiérarchisation des projets, je regrette que la liste des projets d’aménagement du territoire arrive, dans le rapport, en second rang après celle qui relève de critères économiques, sociaux et environnementaux : elles devraient être placées au même niveau. Je propose de retenir le critère suivant de hiérarchisation : aucune capitale régionale ne devrait rester éloignée des lignes à grande vitesse.

La vision du schéma est souvent trop segmentée. En complément à la route Centre-Europe Atlantique (RCEA), il manque dans le projet de SNIT une grande ligne de fret transversale afin d’opérer un report des camions vers les trains. Qu’en est-il par ailleurs des opérations inscrites dans les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ? S’agit-il d’un sous-schéma ? Pourquoi ne pas inscrire ces programmes dans le schéma national ?

Nous sommes d’accord avec les besoins de régénération des réseaux ferroviaires, mais attention au risque d’instauration d’un réseau de fret à deux vitesses : il faut prendre en

compte le fret de proximité afin d'alimenter les grandes autoroutes de fret ferroviaire. S'agissant des externalités négatives, il faut considérer non seulement les nuisances sonores et le carbone dégagé, mais aussi les points de congestion, les sites accidentogènes et la dégradation des routes.

Le financement met à contribution de manière excessive les collectivités territoriales. Parmi les pistes à explorer pour desserrer cette contrainte financière, on peut citer les concessions autoroutières, la taxe poids lourds, l'élargissement du versement transport aux régions, la mise en œuvre d'emprunts à taux réduit et la mobilisation de l'épargne populaire.

Nous devons enfin avoir un débat en séance publique sur le SNIT.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – S'agissant de la concertation initiée par les préfets sur le SNIT, n'hésitez pas à nous faire savoir si vous constatez des difficultés dans vos départements respectifs.

**M. Bruno Retailleau.** – Merci à notre rapporteur pour son excellent travail. Je confirme que, dans mon département, aucune consultation n'a commencé pour l'heure.

Le problème récurrent et de plus en plus aigu du franchissement de la Loire doit attirer l'attention de l'État. Il ne s'agit pas d'un sujet local, mais bien national, toutes tendances politiques confondues, puisque tout l'Arc atlantique est concerné : le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'a ainsi pas de sens s'il n'y a pas d'intermodalité, à travers la création d'infrastructures ferroviaires et routières.

**M. Daniel Raoul.** – Je m'associe à ces propos.

**M. Philippe Leroy.** – Je me réjouis qu'on n'oppose plus aujourd'hui les modes de transport entre eux. Trois remarques d'ordre général :

– lors du transfert des routes nationales aux départements, on avait parlé de « décroisement » des crédits : chaque maître d'ouvrage ne devait financer que les infrastructures relevant de sa compétence. Or les collectivités territoriales sont toujours appelées à contribution : on en est train de réinventer les contrats de plan, ceci en contradiction totale avec les lois que le Parlement a votées. Ce problème fondamental doit être posé, car on est en train de réfléchir à une nouvelle répartition des compétences entre départements et régions ;

– en matière de chemin de fer, le risque existe que l'on confie le réseau des lignes à grande vitesse (LGV) à la SNCF, et le réseau secondaire aux régions, alors que nous devons concentrer nos efforts sur ces lignes ;

– enfin, j'estime que le sillon rhodanien et le sillon mosellan constituent un seul et même sillon. J'aimerais qu'on puisse retrouver cette idée dans le rapport.

**M. Roland Courteau.** – Je suis d'accord pour que la priorité soit donnée à la régénération des lignes de chemin de fer et pour qu'une vision européenne soit adoptée.

Une fois de plus, je souhaite insister sur la nécessité de réaliser le maillon manquant sur l'un des plus grands axes européens de ligne à grande vitesse, entre Montpellier et Perpignan : ce maillon est attendu depuis trente ans et le projet avance trop lentement.

Par ailleurs, j'ai appris avec colère que le projet de LGV entre Toulouse et Narbonne pourrait être reporté. C'est une hérésie, alors que ce projet est essentiel pour le Sud de la France.

**M. Charles Revet.** – Merci à Louis Nègre d'avoir fait référence au travail conduit actuellement par le groupe de travail pluraliste sur la réforme portuaire.

La première proposition évoquée par notre rapporteur vise à faire un état des lieux. Une nouvelle étude est-elle indispensable ? Par ailleurs, est-ce que toutes les structures qui ont été créées au cours des dernières années n'induisent pas des lourdeurs et des coûts supplémentaires ? Nous devons peut être réfléchir à des réaménagements.

**M. Jean-François Mayet.** – Quelques chiffres à propos du fret routier : 60 % du fret s'effectue sur moins de 60 kilomètres.

On a beaucoup parlé dans le passé du ferroutage, mais ce dernier n'a jamais fonctionné. Un exemple : si on voulait faire du ferroutage entre Calais et Marseille, il faudrait doubler la ligne ferroviaire et faire circuler un train de deux kilomètres tous les cinq kilomètres.

A mes yeux, si on veut gagner le pari écologique, il faut davantage compter sur les bureaux d'études de l'industrie du poids lourd. Le fret ferroviaire ne constitue pas une solution adaptée pour remplacer le camion.

**Mme Élisabeth Lamure.** – Je reviens sur une question, le contournement autoroutier de Lyon, qui n'est pas seulement une question locale, puisqu'il s'agit d'un des axes autoroutiers les plus importants d'Europe.

Le contournement ouest de Lyon est inscrit au SNIT, mais seulement sur une petite proportion de 25 km. Il n'y a pas de continuité dans le tracé, ce qui paraît contradictoire avec les ambitions du SNIT. Comment peut-on assurer une meilleure cohérence du contournement de Lyon ?

**M. Francis Grignon.** – Deux remarques :

– on parle beaucoup d’investissements, mais il faut également évoquer les coûts de fonctionnement. Si on prend le cas des voies fluviales, du nord de l’Alsace à Rotterdam, il n’y a pas une écluse, alors qu’il y en aurait 22 sur 240 kilomètres si on réalise la liaison Rhin-Rhône que ce soit par la Moselle ou par la Saône... ;

– à mes yeux, il faut éviter les investissements pharaoniques et privilégier les projets adaptés et plus modestes. Il n’y a peut-être pas besoin de LGV sur l’ensemble du territoire.

**M. Paul Raoult.** – Les projets d’autoroute reliant Amiens à Lille et à la Belgique sont aujourd’hui bloqués.

Afin de désengorger l’A1 entre Paris et Lille, deux projets alternatifs existent : faire passer les poids lourds qui rejoignent le Benelux ou l’Allemagne par Charleville, ou mener à son terme le projet de quadruplement de la route nationale 2 dans sa partie nord. Cette route relie Paris, Laon et Maubeuge et rejoint la Belgique à Mons. Son projet de modernisation a été discuté, le tracé sur le territoire du département du Nord a été fixé, l’enquête publique a eu lieu et les terrains achetés. Mais les services du ministère n’en veulent pas, alors qu’il s’agit d’une solution adaptée et réaliste permettant de désengorger l’A1.

**M. Raymond Vall.** – Je souhaite remercier Louis Nègre pour son rapport et notre Président pour avoir accepté de créer un groupe de suivi sur ce document essentiel. Je partage les propositions formulées par notre rapporteur, d’autant qu’elles sont dénuées de considérations idéologiques.

Je salue par exemple la proposition portant sur la défense de la ruralité. Je suis attristé par l’évolution de la vitesse d’accès de certains départements aux métropoles nationales entre 2004 et 2007. Le SNIT ne met pas suffisamment l’accent sur l’accessibilité

des territoires ruraux. Il faut que le gouvernement dégage des crédits d'études pour établir les cahiers des charges des 11 projets de désenclavement routier jugés prioritaires, d'autant qu'il n'a plus en charge que 21 000 kilomètres de routes !

Je regrette en outre la timidité du SNIT s'agissant de la traversée des Pyrénées en ferroutage, qui constitue une nécessité urgente.

**M. Michel Bécot.** – Je souhaite également évoquer la RCEA, qui doit relier Nantes à Mâcon. Cette route traverse les Deux-Sèvres et le projet n'avance pas, alors qu'il est indispensable pour développer le nord du département qui n'est desservi par aucune LGV ni aucune autoroute.

**M. Benoît Huré.** – Le SNIT doit répondre aux enjeux d'aménagement du territoire. L'État va demander une contribution aux collectivités territoriales: or cela fait longtemps qu'elles participent aux financements ! Et je constate que plus une collectivité est pauvre, plus elle est sollicitée... Il est nécessaire de moderniser les sites les plus accidentogènes, quitte à travailler par sections dans un premier temps. Je souhaiterais fournir une contribution écrite sur la rocade Nord-Lorraine, qui relie la Manche à la Sarre par le Nord de la France : cet axe, complémentaire à des axes déjà saturés, doit être prioritaire.

**M. Jean-Paul Emorine, président :** Votre contribution sera annexée au rapport.

**M. Alain Houpert.** – J'évoquerai la ruralité : les systèmes de navigation GPS amènent des flots de camions sur les chemins ruraux. Or ces axes n'y sont pas préparés et n'ont pas un dimensionnement adapté.

**M. Daniel Dubois.** – Le rapport devrait souligner la nécessité de mettre en cohérence le projet de canal Seine-Nord Europe et le développement du port du Havre.

**M. Jean-Jacques Mirassou.** – Je constate que les LGV Tours-Bordeaux et Bordeaux-Toulouse sont inscrites au SNIT, mais le financement n'est pas encore stabilisé pour la ligne Tours-Bordeaux, ce qui est un facteur de risque pour la réalisation du projet. Le Gouvernement doit proposer un schéma de financement définitif, quitte à se substituer aux collectivités qui ne veulent pas participer. Dans le même temps, les études doivent avancer sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Je rappelle que cette LGV joue un rôle essentiel pour relier la façade Atlantique à la Méditerranée.

La traversée des Pyrénées est d'intérêt national : le SNIT reste trop prudent à son égard. On assiste à un formidable désengagement de l'État dans le cadre même de ses compétences. Il a financé la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Marseille mais indique aux collectivités que les autres projets ne se réaliseront pas si elles n'y participent pas.

**M. Gérard Bailly.** – Je parlerai d'abord en soutien à Pierre Bernard-Reymond. J'ai parcouru l'axe rhodanien, qui est saturé. Pourquoi s'obstine-t-on donc à refuser de réaliser l'axe Grenoble-Gap de l'A 51, qui faciliterait l'accès vers le Sud pour tout l'Est de la France ?

Par ailleurs, la mise en place des TGV réduit le nombre des liaisons : dans la région de Lons-le-Saulnier, les correspondances seront beaucoup trop longues. J'insiste également sur la nécessaire réalisation de la branche sud de la ligne Rhin-Rhône, qui semble menacée.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – Cette branche figure bien dans le projet de SNIT.

**M. Claude Biwer.** – Je rappellerai au préalable que le temps de transport pour certains trajets ferroviaires desservant des territoires enclavés a augmenté au cours de ces vingt-cinq dernières années. En outre, nous sommes obligés de constater que de nombreux

projets, tels que la rocade Nord-Lorraine, semblent bloqués. J'espère que les travaux de ce groupe de suivi auront plus de suites que ceux qui ont été menés par la commission en matière d'aménagement du territoire... Je ferai enfin observer que, depuis la Meuse, on privilégie toujours les ports de Rotterdam ou d'Anvers par rapport à leurs homologues français, jugés moins fiables !

**M. Roland Ries.** – Je formulerai trois observations. D'une part, le problème central est celui du financement du SNIT, comme l'a souligné le rapport de d'Hervé Mariton. Quelles sont les capacités de l'État et des collectivités, qui ont déjà lourdement investi ? Compte tenu de l'engouement des collectivités territoriales, le Groupement des autorités responsables des transports (GART) souhaite qu'un troisième appel d'offres soit organisé pour les transports en commun en site propre, l'Etat s'étant engagé à participer à hauteur de 2,5 milliards d'euros pour ces projets d'ici à 2020. Il faut étudier de nouvelles sources de financement, par exemple l'extension du périmètre du versement transports car de nombreuses entreprises n'hésitent pas à s'installer juste à l'extérieur des périmètres de transports urbains pour éviter de payer cet impôt.

En outre, les investissements pour le développement des réseaux entraînent des coûts de fonctionnement que ne prend pas en compte le SNIT. Je plaide pour qu'on soit plus attentif à la nature des investissements : c'est le service rendu aux populations qui est premier et non la création de nouvelles infrastructures de transport.

S'agissant du système ferroviaire français, il faut réfléchir aux modalités de mise en œuvre de la libéralisation du transport régional prévue par les directives européennes. Ne peut-on pas, sur le modèle allemand, envisager en France la mise en place d'une holding dans laquelle l'opérateur historique conserverait un rôle privilégié aux côtés du gestionnaire du réseau ferroviaire ? La solution actuelle n'est pas satisfaisante.



**M. Jean-Paul Emorine, président.** – À ce sujet, j’attire l’attention de tous nos collègues sur le fait que le rapport de Francis Grignon, sur les conditions pour une expérimentation portant sur l’ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est accessible sur internet.

**M. Louis Nègre, rapporteur.** – Je ne pourrai pas répondre à certaines interventions, portant sur des situations locales, car elles s’adressent davantage au Gouvernement. Toutes ces questions lui seront officiellement portées à connaissance par notre commission.

Plusieurs intervenants ont évoqué la question essentielle du financement. Je salue d’ailleurs la position de Roland Ries : il est clair qu’on ne peut pas tout financer. Avec les financements prévus aujourd’hui, je ne suis pas sûr qu’on pourra réaliser l’ensemble des projets. Je pense qu’il est de notre responsabilité de réfléchir à de nouvelles sources de financement, en s’inspirant éventuellement des exemples étrangers.

S’agissant du coût de fonctionnement des nouvelles infrastructures, je vous indique que le SNIT évoque cette question : les accroissements des charges d’entretien et d’exploitation sont estimés à 4,5 milliards d’euros.

Je souhaite rassurer Charles Revet : ma deuxième proposition ne vise pas à faire une étude supplémentaire, mais bien de permettre un électrochoc semblable à celui qu’on a connu pour le ferroviaire avec l’audit de l’école Polytechnique de Lausanne. Le même déclic doit avoir lieu aujourd’hui pour les infrastructures routières.

A Claude Biwer, je confirme qu’il existe certaines aberrations dans l’évolution du temps de transport entre Paris et certaines régions de province. Nous devons donc avoir le courage de dire la vérité et de sélectionner les projets. Surtout, nous devons assurer

systématiquement le suivi des textes que nous adoptons, à l'exemple du travail en cours du groupe de travail sur la réforme portuaire.

A Elisabeth Lamure, je confirme que la réponse du Gouvernement sur le contournement de Lyon n'est pas claire.

Je rejoins Jean-François Mayet en réaffirmant qu'il n'y a pas de raison d'opposer un mode de transport à un autre. Chaque mode a sa pertinence et doit être optimisé. Il y a beaucoup à faire afin d'améliorer la complémentarité intermodale, notamment quand on voit certains exemples étrangers, à l'exemple du port de Hambourg où le fonctionnement multimodal est performant. Outre-Rhin, le fret ferroviaire se développe car le train est considéré comme moins cher et plus fiable, contrairement en France.

Le chaînon manquant évoqué par Roland Courteau figure dans le SNIT. Les contournements de Nîmes et de Montpellier semblent par ailleurs être des priorités du Gouvernement. Enfin, la LGV Toulouse-Narbonne est inscrite au SNIT après 2020.

A Michel Teston, je rappelle que la commission a pris une position sage et équilibrée : la déclaration d'intérêt général du trafic de wagons isolés doit se faire au cas par cas. Il est également important d'inviter l'État à ne pas diminuer les financements : je vous rappelle que les infrastructures sont un point de fort de la France, assurant son attractivité pour les investisseurs et générant de nombreux emplois.

A Gérard Bailly, je rappelle que je défends l'A 51 parce que ce projet a un intérêt évident. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) avait d'ailleurs dit déjà des choses très intéressantes en 2003 pour justifier ce projet.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – La commission et le Président du Sénat soutiennent ce projet.

**M. Michel Teston.** – Le groupe socialiste remettra une contribution qui fera apparaître les points d'accord avec le rapport, que j'ai évoqués tout à l'heure, mais aussi les limites que j'ai soulignées. Nous souhaitons notamment mettre l'accent sur le fait que, pour assurer une véritable concurrence entre les différents modes de transport, une harmonisation sociale par le haut est indispensable au niveau européen, sujet sur lequel le débat est aujourd'hui lancé en Allemagne.

**M. Louis Nègre, rapporteur.** – Cette question n'a pas sa place dans le rapport. Je vous renvoie plutôt au rapport remis par Francis Grignon.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – Je pense qu'il serait particulièrement utile que la commission puisse avoir une position unanime sur le rapport de Louis Nègre, en intégrant les différentes contributions, ce qui lui donnerait plus de poids lors du débat dans l'hémicycle.

**M. Michel Teston.** – Nous ne pouvons pas approuver les conclusions du rapport car certains éléments essentiels aux yeux de mon groupe ne sont pas acceptés par la majorité sénatoriale.

**M. Jean-Paul Emorine, président.** – Je note que le groupe socialiste, le groupe communiste républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche et le groupe du rassemblement démocratique et social européen fourniront chacun une contribution qui figurera en annexe du rapport.

*La commission autorise à l'unanimité la publication du rapport d'information, le groupe socialiste ne prenant pas part au vote.*