



Région Centre

Le Président

**Communication du Président du Conseil régional
à la Séance plénière**

Réunion du 17 février 2011

**Communication sur l'avant-projet de Schéma National
des Infrastructures de Transport.**

Communication rédigée initialement sur la base du projet de SNIT publié en juillet 2010 et modifiée à la suite de la parution, le 26 janvier 2011, de l'avant-projet consolidé

Les réflexions poursuivies dans le cadre du Grenelle de l'Environnement ont conduit à la définition par l'Etat d'un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) dont l'avant-projet a été diffusé en juillet 2010. Ce schéma a soulevé de nombreuses contestations, tant sur le fond que sur la méthode retenue pour son élaboration.

De ce fait, le schéma n'a pas été adopté fin 2010 comme le prévoyait le planning initial. Une nouvelle version de ce document, l'avant-projet consolidé de SNIT, a été proposée le 26 janvier 2011 par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement pour être le support d'une concertation d'un mois. Il sera ensuite présenté au Conseil Economique, Social et Environnemental puis au Parlement avant d'être adopté dans le courant du deuxième semestre 2011.

La Région, pour laquelle le transport et les déplacements sont une priorité et représentent le deuxième poste de dépenses avec un budget prévisionnel 2011 dépassant les 170 millions d'euros, souhaite apporter son point de vue et formuler des demandes dans le cadre de la définition de ce document.

1. Le Schéma National des Infrastructures et des Transports

Le Schéma National des Infrastructures de Transport, cadre de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport, a été introduit dans le texte de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 suite au Grenelle de l'environnement. Dans ce cadre, le schéma doit notamment contribuer à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% à horizon 2020 et privilégier l'optimisation des réseaux existants à leur développement.

Le SNIT constitue donc, à horizon 2030/2040, le cadre de la politique de l'Etat en vue de l'exploitation, de l'entretien, de la modernisation et du développement du réseau des infrastructures de transport de l'Etat. En outre, le SNIT définit les aides apportées par l'Etat aux collectivités dans le cadre du développement de leurs propres réseaux.

Le SNIT, outil de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, s'appuie sur « quatre grands principes d'action :

1. *Privilégier, dans une France déjà bien équipée, une meilleure utilisation des réseaux d'infrastructure existants avant d'envisager leur développement ;*
2. *L'entretien, la modernisation et le développement des réseaux, lorsque ce dernier est nécessaire, doivent répondre à des objectifs spécifiques, dictés par les besoins des populations et de l'économie des territoires, en se concentrant sur l'optimisation du service rendu à l'utilisateur ;*
3. *Organiser le système de transport de manière à ce que la demande de mobilité, orientée vers des comportements responsables au regard des exigences environnementales, puisse se tourner vers les modes les plus efficaces d'un point de vue énergétique ;*
4. *Intégrer l'amélioration de la qualité environnementale à chaque étape des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux. »*

La Région, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, n'a pas été associée à la définition de ce document. De ce fait, la Région souhaite s'exprimer sur la proposition du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer avant l'arrêté du SNIT et par le présent avis.

2. La stratégie régionale transport collectif et circulations douces.

Consciente de la nécessité, en matière de transport, de mettre en place des objectifs à moyen et long terme, la Région s'est aussi lancée dans une démarche de réflexion qui a conduit à l'élaboration, dès 2006, d'une stratégie régionale pour le transport collectif et les circulations douces.

Les trois enjeux suivants y sont déjà affirmés :

- la promotion d'un développement durable, en favorisant l'utilisation des transports collectifs et des circulations douces de façon à réduire la consommation d'énergies fossiles, l'émission de gaz à effet de serre, les pollutions locales et améliorer l'efficacité énergétique dans le domaine des transports
- la recherche d'un développement équilibré du territoire régional, en favorisant l'homogénéisation des temps d'accès et des niveaux de service,
- le renforcement de l'ouverture et du rayonnement de la Région Centre au sein de la dynamique de développement nationale et européenne.

Par ailleurs, la Région s'engage également à travers son Agenda 21 dans la protection des ressources naturelles et de l'environnement et souhaite renforcer son ambition environnementale par la définition d'un objectif de diminution de 40% des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020. Elle élabore également un Plan Climat.

C'est guidée par ces objectifs que la Région conduit son action en termes de transport. Des projets forts et volontaristes sont d'ors et déjà issus de cette politique :

- l'électrification de la ligne Tours-Vierzon et, actuellement en cours, celle de la ligne entre Bourges et Saincaize, permettant, fin 2011, l'électrification complète de la ligne de Tours à Nevers

- la réouverture au trafic voyageurs de Chartres-Voves : l'année 2011 doit permettre de signer avec RFF la convention de financement d'achever la réalisation de cet axe. Il sera possible d'effectuer des trajets directs Chartres – Voves – Tours. La Région envisagera ensuite le prolongement vers Orléans afin de créer une desserte ferroviaire Orléans-Chartres qui pourrait poursuivre ultérieurement vers Rouen.
- la modernisation de l'axe Dourdan – La Membrolle : 2011 sera l'année de réalisation de travaux permettant de relever la vitesse à la fois sur la section La Membrolle – Châteaurenault et sur la section Dourdan – Châteaudun. Les travaux se poursuivront entre Châteaurenault et Châteaudun dès l'an prochain.
- la modernisation de la ligne Salbris-Luçay-le-Male : dans le cadre de la convention de financement signée par la Région avec une participation de 4M€. Il est prévu de commencer des travaux dès 2011.
- les études préalables au débat public de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon : cofinancées par la Région Centre, ces études ont débouché, mi-janvier 2011, sur la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, en vue d'un débat public au second semestre 2011.
- le fret ferroviaire de proximité : l'année 2011 verra la conclusion des études AVP et PRO menées par RFF sur 4 lignes situées sur la région et permettra la signature d'une première convention de travaux.
- Une commande de 14 rames de nouvelle génération (deux niveaux) est en cours pour une livraison à partir de mi-2013. Elle complète les acquisitions effectuées en 2007 et 2008.
- les projets de rénovation de pôles d'échanges multimodaux et de gares du territoire régional ainsi que la mise en accessibilité de celles-ci.
- une politique cyclable utilitaire en lien avec les gares et le réseau TER et en complément de sa politique vélo touristique.
- L'accompagnement des usagers vers les transports en commun en mettant à leur disposition des outils comme la centrale de mobilité
- Le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Châteauneuf (études techniques en cours)
- Le développement des dessertes périurbaines avec l'étude de l'étoile ferroviaire de Tours en cours et celle programmée d'Orléans,
- Le partenariat financier des départements qui souhaitent mettre en place des dessertes de rabattement vers les gares régionales et la recherche commune d'une meilleure coordination des réseaux.

C'est en tenant compte des enjeux et objectifs régionaux qu'est proposé l'avis ci-dessous en réaction au projet de SNIT présenté par l'Etat.

3. Une coopération interrégionale pour valoriser les atouts et les complémentarités des Régions du Bassin parisien.

Les huit conseils régionaux du Bassin Parisien (Ile de France, Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Centre, Bourgogne et Champagne Ardenne) ont structuré une démarche de coopération interrégionale visant à répondre aux enjeux propres à ce bassin de vie de 25 millions d'habitants.

Les problématiques de transport et de mobilité occupent une place centrale dans cette démarche de coopération interrégionale qui englobe le Bassin parisien, niveau qui permet d'appréhender de façon pertinente et renouvelée, les nouvelles réalités métropolitaines afin de concevoir et concrétiser les programmes d'action :

- qui permettront d'améliorer concrètement les déplacements des personnes et
- qui favoriseront la création progressive d'un système multimodal de transport de marchandises.

Ces actions contribueront, d'une part, à renforcer à la fois l'attractivité et la cohésion des territoires concernés et, d'autre part, à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les huit Régions souhaitent se donner les moyens de mettre en œuvre ces ambitions, là où les financements de l'Etat sont souvent en baisse.

Leurs objectifs ont été réaffirmés en septembre 2009 dans le cadre de référence stratégique « Perspectives Bassin parisien », qui a l'ambition d'être l'exposé synthétique d'une vision commune de développement. Il est le support collectif des huit Régions pour la maîtrise de leurs territoires, suivant une démarche coordonnée pour traduire cette volonté en projets dans le cadre des compétences qui leur ont été dévolues par la loi. Les orientations et les objectifs qu'il comporte visent à fonder une nouvelle dynamique de développement durable du Bassin parisien, qui s'inscrive à l'échelle européenne et respecte l'équilibre des territoires.

Cette démarche s'est déjà traduite par la recherche de consensus sur des projets de portée interrégionale (notamment liaison LGV Picardie-Roissy, Paris-Normandie, Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique, Paris-Troyes). Elle s'est aussi concrétisée par des échanges avec la Commission européenne et l'Etat afin de faire prendre en considération le projet de constitution d'un système intermodal de transport au droit du Bassin parisien, conçu comme un véritable Maillon Ouest du réseau de transport transeuropéen en cours de constitution.

4. Avis proposé.

Principes généraux du SNIT

La Région ne peut que se féliciter de la démarche de planification engagée par l'Etat dans le cadre du SNIT. Cette démarche, nécessaire au regard des enjeux environnementaux, énergétiques, sociétaux et économiques liés aux systèmes de transport pour ces 30 prochaines années, n'associe cependant pas pleinement les collectivités, actrices des politiques de transports et porteuses de nombreux projets d'infrastructures. Aujourd'hui, la concertation proposée sur la base de cet avant-projet consolidé se limite à l'expression possible d'un avis par le biais d'un questionnaire en ligne.

Aussi, la Région demande qu'un temps d'échanges et de concertation accru soit consacré au débat sur le projet de SNIT.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport présenté se propose de donner la priorité au transport ferroviaire et plus particulièrement à l'optimisation de son réseau d'infrastructures existant. Le SNIT prend le parti de ne traiter que des infrastructures. Cependant, dans un contexte prospectif de forte hausse de la mobilité en transport ferroviaire et dans le cadre de la volonté affichée et partagée de favoriser le report modal vers les transports en communs, la question de l'attractivité du transport fait défaut. En effet, lorsque la dynamique de développement du réseau est ralentie, le nombre et la qualité des dessertes et les services rendus aux usagers : traitement de l'intermodalité, de l'information, lisibilité de l'offre... sont d'autant plus important à soigner. En effet, au-delà de l'infrastructure, c'est bien **le service réellement rendu à l'utilisateur qui doit être au cœur des politiques publiques de transport**, et c'est cette position que la Région Centre s'attache à défendre.

La Région regrette que les éléments de prospective démographique et économique ayant servis de base à l'élaboration du document n'y figurent pas. La méthodologie de travail mériterait de faire l'objet d'un éclairage, le document présentant les principes puis les actions sans même avoir abordé la question de la cohérence globale à horizon 2030/2040 du schéma de transport proposé. De plus, les modalités de sélection des actions inscrites au SNIT, et, par défaut, de celles qui n'y sont pas, ne sont pas explicitées. Ainsi, la Région souhaite que le SNIT présente, d'une part, une vision globale et cohérente des systèmes de transport à horizon 2030/2040 et, d'autre part, la démarche méthodologique conduisant à la sélection des actions y figurant, en veillant à la prise en compte de critères environnementaux.

Ce manque de méthodologie conduit à la présentation actuelle du SNIT : une suite d'actions listées sous forme de fiches mais présentant un fort déficit de cohérence, de programmation et de hiérarchisation.

Concernant le financement des actions proposées, l'Etat acte dans le cadre du SNIT **une participation automatique des collectivités à l'ensemble des projets ferroviaires (50% Etat et 50% collectivités pour les projets de transport de voyageurs et 2/3 – 1/3 pour les projets fret), alors même que le SNIT ne traite que de projets nationaux de transport.**

97 Milliards, soient 37,2% des montants totaux du SNIT, seraient portés par les collectivités, dont plus de la moitié pour les projets ferroviaires. Cette part est plus importante que celle de l'Etat qui porte 32,8% du budget. La charge pesant sur les collectivités et plus spécifiquement les Régions sera donc considérable. Cette répartition financière est d'autant plus inadmissible que le SNIT a pour ambition de préciser « la manière dont l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs infrastructures de transport » alors que les seuls projets ferroviaires présentés sont des projets nationaux pour lesquels les collectivités locales sont appelées à participer.

Il ne saurait être question pour les Régions, tant pour les investissements que pour l'exploitation, que l'Etat se défausse de ses responsabilités en la matière sur les collectivités territoriales.

Par ailleurs, la faisabilité du Schéma est remise en cause dans le schéma lui-même, à la fin de celui-ci: « Force est de constater que la dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du schéma sur 25 ans excéderait largement les moyens de financement aujourd'hui mobilisés. ». Pour autant, l'Etat ne prend pas ses responsabilités en hiérarchisant les projets et en proposant un SNIT pertinent et réalisable in extenso. En effet, l'Etat estime que, « selon les observations passées, on peut raisonnablement estimer que l'équivalent de 70 à 80% du volume des mesures ou des projets mentionnés au schéma sera effectivement réalisé sur la période considérée si les financements correspondants sont disponibles ». Il n'est pas admissible que le schéma présenté par l'Etat comme étant la stratégie fondant la politique nationale des transports à 25-30 ans repose sur des projets dont la réalisation est dès aujourd'hui compromise.

Le Schéma National des Infrastructures de transport qui est aujourd'hui soumis à concertation engage largement les finances des collectivités qui n'ont pas été associées à son élaboration. La Région estime que les actions ne sont pas hiérarchisées, qu'aucune cohérence d'ensemble n'apparaît et que le Schéma n'est ni lisible, ni pérenne. Le contenu du Schéma n'est pas à la hauteur de ses ambitions, sa mise en œuvre est d'ores et déjà compromise et son financement non assuré.

Les infrastructures ferroviaires

En préambule, la Région prend acte de l'intervention de l'Etat annoncée par le SNIT dans la logique d'intervention préventive et d'optimisation du réseau existant. Cependant, le plan de financement de cet objectif ne dépasse pas 2012 et les perspectives financières 2015. Cette faible visibilité budgétaire n'est pas à la hauteur de l'ambition nationale de maintien et de développement de son réseau ferroviaire. De plus, les actions de maintenance et d'optimisation du réseau existant, nécessaires à son bon fonctionnement et à sa pérennisation, ne peuvent constituer la principale ambition de l'Etat en matière de réseau ferroviaire sur lignes dites « classiques » à l'horizon 2040.

La ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Bourges-Clermont Ferrant-Lyon (POCL) est inscrite au titre des projets de développement ferroviaire à lancer après 2020. La Région demande que les quatre scénarios qui seront soumis au Débat Public soient bien inclus dans le faisceau de passage de la ligne à grande vitesse illustré par la carte « Principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription ». Cette ligne devra être articulée à une desserte ferroviaire performante donnant accès à l'ensemble des citoyens à la grande vitesse. Cette ambition de complémentarité entre dessertes ferroviaires est par ailleurs bien inscrite au SNIT avec l'ambition de « moderniser le réseau classique ferroviaire pour assurer une bonne qualité de service des échanges équilibrés entre pôles et pour diffuser les effets de la grande vitesse... » et de « garantir une desserte optimisée des territoires restant à l'écart du réseau des lignes à grandes vitesses ». En Région Centre, cette complémentarité passe par une mise en correspondance avec l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse dont les performances et niveaux de services devront être garantis par la nouvelle autorité organisatrice qu'est l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire. Cette complémentarité passe également par des investissements de modernisation de l'infrastructure. Or, cet axe n'est pas même évoqué au sein du SNIT alors que son développement répond précisément à l'ambition précitée.

L'électrification de l'axe Nantes-Tours-Bourges-Lyon est inscrite au programme de développement du fret ferroviaire. Cependant, trois éléments sont insatisfaisants pour la Région:

- La transversale n'est toujours pas reconnue comme un axe structurant de la mobilité nécessitant une prise en compte spécifique et globale.

- Le seul aspect évoqué est celui du fret alors que l'axe Nantes-Lyon est également le support de dessertes voyageurs permettant un trajet moins onéreux pour l'utilisateur, sans passer par Paris et permettant la desserte des pôles structurants centraux que sont Angers, Tours, Bourges, Nevers et, à termes, des correspondances avec la desserte de POCL.
- Deux itinéraires sont aujourd'hui évoqués dans le SNIT pour achever l'électrification Nantes-Lyon: l'itinéraire Nevers-Chagny mais également l'itinéraire par Saint-Germain-des-Fossés. L'itinéraire par Chagny est, au regard des infrastructures existantes, l'axe le plus performant et donc le plus pertinent pour le développement du fret.

Le SNIT ne mentionne pas le projet régional ferroviaire structurant qu'est la réouverture au trafic voyageurs de la liaison ferroviaire Orléans-Chartres et, à plus long terme, son prolongement vers Dreux puis Rouen. Pourtant, le SNIT a inscrit la RN154 de Nonancourt à Allaines sur la carte des actions à réaliser répondant à des enjeux de sécurité. Ces deux projets, répondant à des besoins de déplacements sur les mêmes itinéraires, doivent être mis en parallèle et ne peuvent être traités de manière indépendante.

La Région s'engage dans le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans, qui permettra le report modal depuis la RN154 aujourd'hui effectivement fortement chargée par le trafic routier et accidentogène. Au-delà de cette liaison intrarégionale forte, le projet a pour vocation d'être prolongé vers Dreux puis Rouen pour les voyageurs comme pour le fret. Ce nouvel itinéraire ferroviaire constituera une alternative performante de contournement de la Région parisienne tant pour les voyageurs que pour le fret. Les projets routier et ferroviaire répondant à une même demande de déplacements, ils ne peuvent être décorrélés.

Le projet d'autoroute ferroviaire éco-atlantique est inscrit au SNIT pour son aspect de mise au gabarit des voies. Pour être complète, la prise en compte du projet Eco-fret devrait également intégrer la mise en place de plateformes logistique performantes, notamment à Artenay.

Une action ayant pour objectif d'améliorer les conditions de l'intermodalité du transport de marchandises prévoit la définition, courant 2011, d'un programme d'adaptation des plateformes intermodales par l'Etat et RFF. Compte tenu de l'impact potentiel de ce projet pour la Région Centre, celle-ci restera particulièrement vigilante quant à la mise en œuvre des actions inscrites au SNIT et souhaite être associée aux études en cours par l'Etat et RFF sur ces plateformes intermodales.

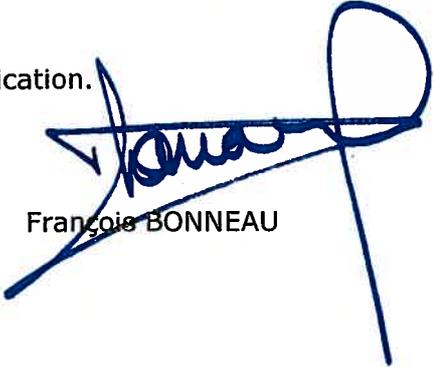
Le SNIT prévoit l'adaptation du réseau ferroviaire au développement des trafics par des aménagements visant à augmenter la capacité du réseau. La Région mène actuellement une étude prospective (horizon 2030) sur l'étoile ferroviaire de Tours afin de déterminer les aménagements de capacité à réaliser pour régler durablement le problème de saturation actuelle du nœud de Tours-Saint Pierre des Corps. Une étude de même nature sera prochainement engagée sur le nœud d'Orléans qui connaît également des dysfonctionnements. Contrairement aux nœuds ferroviaires lyonnais, lillois et toulousain, les nœuds tourangeau et orléanais ne sont pas identifiés dans le SNIT. Leur inscription semble cependant légitime.

De plus, la SNCF et l'Etat ont annoncé un plan visant à améliorer la situation de « 12 lignes malades » dont font partie Paris-Orléans-Tours, Paris-Chartres-Le Mans et Paris-Clermont. Pourtant, ces lignes ne sont identifiées dans le SNIT ni au titre d'études à mener, ni au titre de travaux d'infrastructures à prévoir.

La Région Centre demande donc une meilleure prise en compte des réalités constatées sur le réseau pour la définition des enjeux du SNIT.

Ainsi, la Région demande que soient pris en compte dans le Schéma National des Infrastructures de Transports la poursuite de la modernisation de la transversale Nantes-Lyon et de la radiale Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la réouverture au trafic voyageurs de la liaison ferroviaire Orléans-Chartres et les nécessaires travaux d'infrastructures sur les nœuds tourangeau et orléanais et sur l'ensemble des lignes malades. La Région demande également que le SNIT fasse l'objet d'une concertation avec l'ensemble des Autorités Organisatrices concernées par les conclusions de ce document.

Je vous propose de me donner acte de cette Communication.



François BONNEAU

Annexe

Les tableaux ci-dessous sont extraits de l'avant-projet consolidé de SNIT.

Tableau 1 : répartition des dépenses par mode

Poste	Coûts estimés		Fer		Voie d'eau		Port		TC		Route		Aérien	
	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%
Investissements de développement	166 000	63,7	103 000	62,2	16 000	9,7	3 000	1,8	30 000	18,1	13 000	7,8	1 000	0,6
Investissements de modernisation	59 500	22,8	15 000	25,1	2 500	4,2	2 000	3,4	17 000	28,5	22 000	36,9	1 000	1,7
Investissements de régénération	30 500	11,7	25 000	81,3	4 000	13,0	-	-	-	-	1 500	4,9	-	-
Accroissement des charges d'entretien et d'exploitation	4 500	1,7	2 000	44,4	500	11,1	-	-	-	-	2 000	44,4	-	-
Total	260 500	100	145 000	55,7	23 000	8,8	5 000	1,9	47 000	18,0	38 500	14,8	2 000	0,8

Tableau 2 : répartition des dépenses par contributeur

Poste	Coûts estimés (M€)	Part Etat		Part collectivités territoriales		Part autres contributeurs	
		M€	%	M€	%	M€	%
Investissements de développement	166 000	55 000	33,1	71 000	42,8	40 000	24,1
Investissements de modernisation	59 500	25 500	42,9	24 500	41,1	9 500	16,0
Investissements de régénération	30 500	3 000	9,9	1 500	4,9	26 000	85,2
Accroissement des charges d'entretien et d'exploitation	4 500	2 000	44,4	0	0	2 500	55,6
Total	260 500	85 500	32,9	97 000	37,2	78 000	29,9