

CONTRIBUTION

Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

ADOPTÉE en Bureau
7 avril 2011

Conseil Economique Social et Environnemental Régional

Bureau du 7 avril 2011

**Contribution
Adoptée à l'unanimité**

PREAMBULE

L'avant-projet de SNIT consolidé présenté en janvier 2011 fixe les grandes orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport et inclut un plan d'actions destinées à les mettre en œuvre de manière concrète. Il concerne uniquement les grandes orientations considérées d'intérêt national et constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003. Il s'inscrit dans la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et témoigne de la volonté de l'Etat de favoriser les conditions de report vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et de s'engager dans une politique visant à la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre (GS).

En cela, le CESER de Champagne-Ardenne observe que les projets retenus sont cohérents avec les objectifs et les engagements internationaux et nationaux de la France, en particulier les accords de Kyoto visant à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Ils s'orientent pour l'essentiel en faveur du mode ferroviaire et des transports collectifs urbains et tendent ainsi à privilégier le report modal vers des modes non routiers.

Toutefois, le CESER souligne le manque d'ambition du SNIT pour améliorer l'intermodalité. Seule la fiche action « *ALL3 : Améliorer l'efficacité des chaînes intermodales pour le transport de marchandises et de voyageurs* » développe cette dimension, mais essentiellement sur l'amélioration des terminaux multimodaux et l'interconnexion air/rail pour le transport de marchandises, et sur l'aménagement de voirie, de parkings relais, d'aires pour le co-voiturage pour le transport de voyageurs. Par exemple, le SNIT n'aborde quasiment pas la problématique des pôles d'échange pour le transport de voyageurs. Le CESER regrette aussi l'insuffisance de la dimension innovation dans le SNIT, par exemple dans les techniques nouvelles relevant de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (espacement et cantonnement des trains ; capacité de densification).

Tout en restant fidèle à l'esprit du Grenelle de l'environnement, le CESER souligne que les axes de communication routiers demeurent une condition au développement économique et le moyen le plus aisé pour favoriser les échanges. L'enjeu est à la fois économique, sécuritaire et

environnemental. La fluidité des modes de communication apporte sécurisation et réduit les émissions de gaz à effet de serre. Pour le CESER, deux axes pourraient être privilégiés : Est-Ouest (Nancy / Paris) et Nord-Sud (Châlons-en-Champagne / Chaumont / Langres).

De manière générale, l'échelle interrégionale et régionale est traitée de manière partielle, en particulier le transport ferroviaire régional de voyageurs et le transport de fret ferroviaire de proximité. Seules les fiches « *FER4 : Fonder une politique de maintenance sur un modèle adapté aux différents types d'usage du réseau ferroviaire* » et « *FER10 : Cadencer et structurer l'offre de service de transport ferroviaire* » s'y réfèrent.

Au-delà de ces remarques préliminaires, l'avant-projet dévoile une relative incertitude sur les modes de financement. D'ailleurs, il est précisé que seulement « *70% à 80% du volume des mesures ou des projets mentionnés au schéma sera effectivement réalisé sur la période considérée si les financements correspondant sont disponibles* ».

La répartition des dépenses par contributeur révèle une contribution financière pour les collectivités nettement supérieure à celle de l'Etat, avec respectivement 97 et 85,5 milliards d'euros. Dans ce schéma, il est très probable que les Régions, dont les recettes sont particulièrement contraintes par l'Etat, seront sollicitées via le renouvellement des CPER (Contrats de Projets Etat – Région). Dans un contexte budgétaire difficile et incertain, cette option risque de pénaliser encore plus lourdement les régions les moins riches, d'aggraver les fractures territoriales, et d'aller à l'encontre des objectifs de péréquation et d'équilibre affichés dans le SNIT.

Enfin, l'identification des besoins en matière d'exploitation pour chaque organisation de transport ferroviaire, TGV, TER, Fret, n'apparaît pas clairement dans l'avant projet de SNIT. Pourtant, la cohérence entre, d'une part, les choix opérés en amont pour moderniser et adapter l'infrastructure et, d'autre part, son utilisation, en particulier la coexistence entre le voyageur et le fret, est indispensable pour en améliorer sa performance.

LE SNIT POUR LA CHAMPAGNE-ARDENNE

Le Champagne-Ardenne est positionnée entre les façades maritimes de la Mer du Nord et de la Mer Méditerranée à l'échelle européenne. Partie intégrante du Bassin Parisien et des grandes régions du Nord-est de la France, la région est aussi un territoire à l'interface de ces deux grands espaces économiques et métropolitains.

Ce positionnement géographique favorable fait de la région Champagne-Ardenne un territoire d'ouverture et de transit entre le Nord et le Sud, mais aussi entre l'Ouest et l'Est, à différentes échelles stratégiques. Il lui a permis d'être relativement bien dotée en infrastructures : ferroviaires avec une Ligne à Grande Vitesse, des radiales Est-Ouest adossées à un réseau capillaire, autoroutières et routières, mais aussi fluviales.

L'articulation et la complémentarité entre la stratégie régionale développée dans le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures de Transport) et les priorités de l'Etat retenues dans le SNIT apparaissent limitées. Pourtant, elles sont primordiales pour favoriser la performance des réseaux de transport et répondre durablement aux besoins de mobilités des personnes et des marchandises.

L'avant projet de SNIT intègre des projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, dans une moindre mesure routières, ainsi que les transports collectifs urbains. Le CESER de Champagne-Ardenne partage, avec quelques nuances, l'inscription des projets proposés. Néanmoins, il estime que le SNIT apporte une réponse partielle aux enjeux champardennais et constate l'absence de projets dont il a soutenu l'opportunité.

Pour se donner les outils d'une vision stratégique régionale en matière d'infrastructures et de transports, le CESER propose de retenir les projets d'infrastructures suivants :

A l'échelle européenne et nationale,

Ferroviaire

- Le SNIT propose de mettre à l'étude l'électrification des sections Amiens / Reims / Châlons-en-Champagne et Saint-Dizier / Chaumont / Culmont-Chalindrey. Elles s'inscrivent plus largement dans le contournement de la région Île-de-France par le Nord et l'accompagnement de la croissance des trafics du premier port maritime de France, le Havre, par l'élargissement de la desserte ferroviaire de son hinterland à destination de l'Est et du Sud via la Champagne-Ardenne.

En préambule, il convient de rappeler que les CESER de Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Île-de-France, Champagne-Ardenne, Lorraine et Picardie avaient, en mars 1998, adopté une position commune sur l'amélioration des liaisons fret interrégionales des ports français de la Manche et de la Mer du Nord avec leur hinterland. Elle exprimait la nécessité d'aménager le gabarit et de procéder à l'électrification progressive de l'axe Tergnier – Chalindrey par Châlons-en-Champagne.

Le CESER de Champagne-Ardenne partage donc la proposition de l'avant-projet mais regrette que les études, initialement prévues pour 2010, comme l'indiquait l'engagement national en faveur du fret ferroviaire présenté en septembre 2009, n'aient pu être enclenchées.

Au-delà de l'électrification de l'axe Tergnier – Chalindrey, il considère également la modernisation de cet axe, avec la mise au gabarit B1 de la section entre Saint-Dizier et Culmont-Chalindrey comme prioritaire. Véritable épine dorsale du réseau ferroviaire régional, cette liaison revêt un caractère stratégique pour développer l'offre de transport régionale en apportant de la performance et de la fluidité et positionner la région sur les grands corridors nationaux et européens de transport, en particulier de fret.

Pour le CESER, l'aménagement du gabarit et l'électrification de l'axe Tergnier – Chalindrey est une priorité sinon la priorité en matière d'infrastructures ferroviaires.

- Le SNIT propose de réaliser l'interconnexion Sud en Île-de-France, soit un barreau de LGV de 18 à 31 kilomètres selon les scénarios pour un montant total estimé entre 1,4 et 3,3 milliards d'euros.

Le CESER souligne également tout l'intérêt de l'interconnexion Sud des Lignes à Grandes Vitesse en Île-de-France qui permettra d'améliorer significativement les liaisons entre l'ouest et l'Est de la France et au-delà vers l'Europe.

Fluvial

- Le canal Seine Nord Europe est proposé à l'inscription du SNIT, pour un coût de 4,2 milliards d'euros.

Dans une logique de report modal et de complémentarité avec ce projet de dimension européenne, le CESER regrette de ne pas voir figurer au SNIT le projet de mise à l'enfoncement à 2,20m de la section Berry au Bac – Reims – Sillery, en cohérence avec la section Compiègne – Berry au Bac en Picardie. Pour mémoire, le projet était inscrit au CPER 2000-2006 pour un montant de 8,08 millions d'euros (53 millions de francs à l'époque) pour la partie champardennaise, mais n'a pas été repris dans le CPER 2007-2013.

La réalisation de ce projet ouvrirait pourtant de nouvelles perspectives de trafics pour les ports fluviaux de la Champagne-Ardenne, en particulier dans l'agglomération rémoise, et au-delà en direction de Châlons-en-Champagne et de Vitry-le-François. Il s'inscrirait en parfaite complémentarité avec le canal Seine Nord Europe, lequel offrirait de surcroît une ouverture vers les ports de la Mer du Nord. Ce dernier profiterait en retour d'un potentiel de trafics nouveaux par le rabattement des trafics du réseau secondaire vers le réseau magistral à grand gabarit.

Pour le CESER, le projet de mise à l'enfoncement à 2,20m de la section Berry au Bac – Reims – Sillery doit figurer au SNIT.

- Le projet de canal Saône – Moselle figure à l'avant projet de SNIT, même si son échéance de réalisation est à plus long terme. En l'état actuel des études techniques et de faisabilité, un seul des trois fuseaux proposés traverse la Champagne-Ardenne, à savoir le fuseau ouest par Langres / Culmont-Chalindrey. Le débat public doit s'engager à partir de 2012.

A ce stade des études et dans l'attente du débat public, le CESER considère que la réalisation de cette liaison fluviale doit mobiliser l'ensemble des acteurs publics et privés en faveur de ce projet qui s'inscrit dans une logique de report modal.

Par ailleurs, la réalisation d'une liaison fluviale reliant le canal « Entre Champagne et Bourgogne » et le projet de canal à grand gabarit apparaît comme une opportunité qui amplifierait de manière significative l'attractivité du réseau à petit gabarit à la fois pour la plaisance (tourisme) mais également pour les péniches de 250 tonnes (marchandises). Cette démarche s'inscrirait en complémentarité de celle du SNIT, qui préconise de pérenniser et d'optimiser les structures existantes.

- Liaison fluviale à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine – Nogent-sur-Seine

Le CESER appuie pleinement la réalisation de ce projet figurant dans l'avant-projet de SNIT. Il ouvrira pour le Sud de la Champagne-Ardenne de nouvelles opportunités de trafics vers le port du Havre et le Grand Paris ainsi que vers le futur canal à grand gabarit Seine Nord Europe.

A l'échelle interrégionale

Ferroviaire

- L'électrification de la section (Paris) Gretz – Troyes est reprise dans le SNIT dans la fiche « FER12 : Garantir une desserte optimisée des territoires non directement desservis par le réseau des lignes à grande vitesse ».

Le CESER observe l'inscription de ce projet au CPER 2000-2006 et au CPER 2007-2013, pour un montant total de 270 millions d'euros, aux conditions économiques de 2007. L'évolution des indices du coût de la construction laisse à penser que les 270 millions d'euros seront insuffisants pour financer l'opération et qu'il sera très certainement nécessaire d'engager des crédits supplémentaires conséquents.

Si ce projet demeure une priorité régionale, le CESER rappelle qu'en l'absence de réelles perspectives d'électrification à moyen et long terme sur la section Troyes / Culmont-Chalindrey, rendues encore plus aléatoires dans l'optique de la réalisation des branches Ouest et Est de la LGV Rhin Rhône (Paris / Dijon / Besançon / Belfort), une rupture de traction et donc de charge à Troyes pourrait être imposée. Elle entraînerait forcément une augmentation du temps de trajet pour les usagers au-delà de Troyes à destination de Bar-sur-Aube, Chaumont, Langres et Culmont-Chalindrey sur les trains d'équilibre du territoire.

Dans ces conditions, et comme il l'a déjà indiqué dans ses précédents avis, le CESER préconise d'apprécier le projet d'électrification et de modernisation sur l'intégralité de la ligne afin de ne pas pénaliser les territoires les plus au Sud de la région.

- La réouverture à l'exploitation commerciale de la ligne ferroviaire transfrontalière France / Belgique qui relie Givet – Dinant et plus largement les villes de Namur et de Reims.

Ce projet a fait l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité en 2004. Elle avait conclu à la possibilité de rouvrir cette ligne à l'exploitation pour le transport de voyageurs, avec 13 allers-retours quotidiens. Les trafics potentiels, en particulier les déplacements quotidiens domicile-travail, justifiaient ce scénario.

Dans le cadre du Plan de développement économique en faveur des Ardennes, l'Etat avait prévu de s'engager à hauteur de 13 millions d'euros, dont 10 millions pour la section Charleville-Mézières –

Givet et 3 millions pour la section Givet – Dinant. L'Etat s'était aussi engagé pour une participation financière à part égale entre la France et la Belgique.

Le CESER rappelle que ce projet s'inscrit dans une dynamique transfrontalière locale, entre Dinant et Givet puis Charleville-Mézières, et interrégionale, entre Reims et Namur puis Bruxelles, pour le transport de voyageurs. A ce jour, aucune opération n'a été réalisée, malgré des expressions politiques fortes en faveur du dossier.

Le CESER souhaite que ce projet soit inscrit au SNIT, d'autant qu'il permettrait d'ouvrir le territoire en lui donnant une dimension transfrontalière.

Auto/Routier

- Pour répondre aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement, l'avant projet de SNIT propose de retenir la liaison autoroutière Troyes – Auxerre (80 km), dans la perspective de la desserte de la future gare TGV de Saint-Florentin.

Ce projet s'inscrit dans la continuité de la grande rocade autoroutière de l'Île-de-France et ouvre des possibilités d'interconnexion pour la Champagne-Ardenne vers le sud ouest de la France, dans la mesure où le barreau Auxerre-Bourges pourra être réalisé.

Le CESER estime que les études de faisabilité devront prendre en compte la possibilité d'améliorer les capacités de la RN 77, par une mise à 2X2 voies, et pas exclusivement la création d'une autoroute.

- Toujours pour répondre aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement, l'avant projet de SNIT propose de retenir également le tronçon Langres – Vesoul (RN 19, soit 80 km).

Ce projet correspond à des besoins clairement identifiés, notamment la présence de liens économiques forts entre le bassin de Langres et celui de Sochaux (relations entre les sous traitants automobiles et le constructeur Peugeot) ainsi que l'amélioration des conditions de sécurité sur cet axe routier.

Toutefois, le CESER estime que la perspective d'une concession autoroutière et l'éventualité d'un Partenariat – Public – Privé (PPP) pour un projet dont la vocation est de répondre à des enjeux d'équité territoriale doit être apprécié au regard des enjeux financiers pour les collectivités.

Ferroviaire / Aérien

- Le SNIT propose, dans le cadre du développement du transport ferroviaire et de l'optimisation du transport aérien, le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Paris-Vatry.

Concrètement, la réalisation de ce projet passe par la modernisation et l'électrification de la section ferroviaire Châlons-en-Champagne / Nuisement-sur-Cooles / Vatry (aéroport) - actuellement ouverte au seul trafic de fret - qui se poursuit vers Troyes (avec une interruption de la voie à hauteur de Luyères).

Le CESER observe que cette ligne ferroviaire inclut trois problématiques (desserte voyageurs Châlons / Vatry et Châlons / Troyes et desserte fret Châlons / Troyes).

Premièrement, une desserte ferroviaire pour le transport de voyageurs entre Vatry (aéroport) – Châlons-en-Champagne et, au-delà, Paris n'aura de pertinence que si le trafic de passagers de l'aéroport est nettement supérieur à celui enregistré actuellement.

Le CESER privilégie donc d'accompagner l'évolution du trafic de voyageurs de l'aéroport de Paris-Vatry dans le cadre d'une ambition nationale et régionale partagées. Dans cette optique, il souligne l'importance de renforcer l'offre de transports voyageurs avec des modes de transports adaptés aux besoins identifiés.

Pour la desserte ferroviaire de l'aéroport pour le transport de fret, le CESER considère qu'elle n'a pas de pertinence immédiate, d'autant plus que la complémentarité modale air-rail n'a pas, actuellement, de réalité sur d'autres aéroports, excepté pour la messagerie qui n'est pas la vocation de l'aéroport de Paris-Vatry.

Considérant ces éléments, le CESER s'interroge sur le niveau de priorité donné au projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport de Paris-Vatry, même si 18 millions d'euros sont déjà inscrits pour les études de faisabilité. La perspective d'une décision politique nationale donnée à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Vatry permettrait par contre de reconsidérer le projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport.

Deuxièmement, une exploitation commerciale ouverte au transport ferroviaire de voyageurs entre Châlons-en-Champagne et Troyes, évoquée par la Région mais non reprise dans le SNIT, se justifiera en fonction d'un besoin démontré en déplacements quotidiens (domicile – travail) entre ces deux agglomérations. Une étude approfondie des besoins serait donc la bienvenue.

A l'échelle infrarégionale

Transports collectifs

- Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, lutter contre la congestion automobile en zone urbaine, offrir aux usagers des conditions de transport de qualité et désenclaver les quartiers les plus sensibles, la réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway à Reims est reprise dans l'avant-projet de SNIT.

Le CESER approuve cette orientation mais regrette que d'autres pistes visant à réduire, par exemple, la circulation automobile dans les espaces urbains et périurbains ne soient pas

réellement développées dans le SNIT (politiques urbaines touchant à l'établissement de Plans de Déplacements Urbains (PDU) et à leur périmètre...).

Ferroviaire

- Le SNIT concerne uniquement les grandes orientations considérées d'intérêt national. Pour les infrastructures ferroviaires, il occulte en partie les problématiques affectant le réseau capillaire, notamment les voies classées sans voyageurs, donc utilisées par le seul trafic de fret.

La fiche « FER4 : Fonder une politique de maintenance sur un modèle adapté aux différents types d'usage du réseau ferroviaire » prévoit la définition par RFF (Réseau Ferré de France), en concertation avec les utilisateurs, d'objectifs de performance de l'infrastructure à partir de stratégies commerciales et en déduction, des politiques de maintenance à appliquer.

Le CESER redoute que cette perspective conduise à une politique minimaliste de préservation de l'infrastructure, sans véritables objectifs de remise à niveau ou de modernisation et obère la nécessaire continuité entre les réseaux national, interrégional, de proximité et capillaire. Ce schéma signifierait aussi la quasi impossibilité de proposer des évolutions en termes d'exploitation, pour le transport de fret et de voyageurs, y compris pour l'utilisation du réseau dans le cadre d'une vocation touristique. Cette politique remettrait également en cause les objectifs affichés de créer des opérateurs ferroviaires de proximité, dont la fonction, n'est pas seulement liée à la gestion de l'infrastructure, comme évoquée dans le SNIT, mais d'organiser de nouvelles exploitations ferroviaires.

Remarque générale

Cadencement

- La fiche « FER10 : Cadencer et structurer l'offre de service de transport ferroviaire » prévoit à court terme de généraliser le cadencement, c'est-à-dire la simplification de la grille horaire des dessertes en répétant à intervalles réguliers les mêmes schémas selon des séquences régulières et, à long terme, de constituer l'horaire stratégique 2020 et 2030 afin de planifier les besoins d'évolution des infrastructures nouvelles en termes de modernisation ou de création de lignes nouvelles.

Le cadencement est potentiellement bien adapté aux territoires densément peuplés offrant des perspectives notables en termes de déplacements. Le CESER observe que la densité de la région Champagne-Ardenne, 52 habitants au km² en moyenne, pose un certain nombre de questions quant à la mise en œuvre d'un tel dispositif, même sur les territoires les plus peuplés.

Par ailleurs, il faudra veiller à ce que la diffusion de la grande vitesse grâce à la complémentarité TER/TGV ne soit pas remise en cause par cette nouvelle organisation des dessertes dans la mesure où la nature des déplacements et les besoins des usagers diffèrent, avec les déplacements domicile-travail, domicile-étude et les rabattements (correspondances).

Le CESER considère que la généralisation du cadencement à l'ensemble des axes ferroviaires de la région demande une étude approfondie, au regard de ses conséquences sur l'offre de transport, des besoins des usagers, des contraintes d'exploitation propres à chaque mode et des capacités en matériels roulants (ex : nombre de rames supplémentaires, utilisation). Dans ce cadre, il serait pertinent d'étudier un cadencement sur le triangle Reims – Châlons-en-Champagne – Epernay.

La réalisation du SNIT n'aura de réalité que si les propositions de financements sont acceptées par l'ensemble des partenaires, en particulier les collectivités. Pour le CESER, il demeure à ce sujet de nombreuses zones d'ombres, car les financements sont assurés de manière minoritaire par l'Etat.

Par ailleurs, le CESER estime que les investissements doivent être appréciés au regard de leur apport sociétal, de la structuration et de l'aménagement du territoire, des retombées économiques attendues mais aussi des contraintes d'exploitation générées.

Les hypothèses de réalisation ne sont pas davantage facilitées par la faible concertation entretenue avec les collectivités dont les Régions pour l'élaboration du SNIT. Pourtant, la cohérence entre le SNIT et le SRIT apparaît comme une nécessité. Cette carence dans la concertation et la cohérence appellera forcément une révision du SRIT, d'autant plus que l'on constate un décalage certain entre les orientations des deux schémas. Enfin, pour le CESER, la problématique des transports ne se limite pas aux seules infrastructures. Elle relève aussi de leur utilisation et de la complémentarité des organisations modales mises en œuvre.