



Comité National de la Biodiversité

"Artificialisation"

16 avril 2019

Compte-rendu de la délégation CFDT

Participaient à cette réunion :

- pour la CFDT : Magali Perex

1 – Introduction, Suites données à la réunion d’installation (Agnès Langevine)

Il est indiqué que l’avis du groupe de travail sur l’artificialisation rendu au CNB du 18 juin ne sera qu’un avis intermédiaire et que le sujet nécessitera un travail en aval de ce dernier.

Il est également indiqué que la prochaine réunion comprendra une intervention sur la politique du logement.

2 - Infrastructures linéaires : impacts directs et indirects sur l’artificialisation (DGITM)

Il est indiqué qu’il existe deux types de projets : les gros et ceux de taille moyenne et petite. Les premiers créés de toutes pièces de nouvelles liaisons autoroutières par le biais de concessions alors que les seconds consistent en des aménagements, déviations, dans le cadre des contrats de plan pluriannuels État/région.

Le financement de ces ouvrages est effectué à hauteur de la situation d’équilibre des autoroutes c’est-à-dire selon le ratio entre le prix d’entretien de celles-ci et le prix de revient des périphériques.

Ce budget est financé pour moitié par l’État et les collectivités jusqu’à 80% mais pas, au-delà pour ne pas que cela bascule dans du marché public.

Il est ajouté qu’en France, il y a une tradition de schéma directeur techniques internes qui a basculé en 2002 vers des schémas de services collectifs de transports puis vers des SCIAT/SCIAC en 2003. Ces derniers ont pour objectif d’intégrer l’ensemble des modes de transport et d’ouvrir la discussion avec les collectivités et les partenaires.

Le SNIT est restée à l’état de projet et n’a toujours pas été validé eu égard aux changements de gouvernement durant la période et aux coûts de celui-ci. La commission composée d’élus et présidée par monsieur Duron avait pour mission de hiérarchiser les projets sur trois horizons temporels (court, moyen et long terme).

Le rapport établi par la commission Duron a servi de feuille de route au MTES jusqu’alors mais il va être révisé dans le cadre de la loi LOM. A cette occasion, le rapport Duron va être actualisé par le comité d’orientation Infrastructures reprenant la composition de la précédente commission avec en sus le président de la FNTP ; Leurs conclusions, déposées en 2018, ont constitué le titre 1 de la LOM.

La LOM priorise ainsi 4 grands projets :

- la route centre Europe Atlantique dans l'Alier,
- le contournement autoroutier de Rouen,
- l'aménagement de la RN 64
- l'aménagement de la RN 66 entre Toulouse et Castres

Le but est de permettre le désencombrement en renforcer certains axes sans pour autant faire du deux fois deux voies. Les petits et moyens axes n'ont fait l'objet, quant à eux, que d'éléments de volumétrie financière dans cette même loi. Le constat d'un manque de financements à hauteur de 500 millions d'euros a été fait et il est avéré qu'il ne peut être complété uniquement par le fruit des radars.

Les contrats de plan Etat/Région représentent 3 milliards de crédits état soit 5 milliards et demi tous financeurs dont 60 % sont pris en charge par l'État et 40 % par les collectivités dont 20 % par la région, 10 % par les départements et 10 % par les communautés d'agglomération. Cependant, dans la pratique, les normes sont moins strictes et les co-financements sont faits sur une base partenariale. Sous un certain montant, la gestion en termes d'assainissement, de protection juridique et d'entretien sont réalisés par l'État.

L'état gère la continuité des précédents chantiers et juge la recevabilité des prospections faites à l'époque. Il donne ses recommandations au Préfet selon différentes variantes après enquête publique qui les discute avec les co-financeurs et après des changements qu'il peut effectuer à la marge, le document est adopté;

Il est indiqué que seule l'exposition des personnes à une certaine qualité d'air est mesurée contrairement à la qualité de l'air en général.

De la même façon, il est indiqué qu'il n'y a pas de hiérarchies entre les données à prendre en compte et qu'il faut faire le choix le moins mauvais possible. Néanmoins, l'existence d'une zone Natura 2000 semble être un frein réel si ce n'est absolu au fait d'effectuer des travaux au même endroit;

L'impact indirect et la fragmentation des terres semble être traité via les procédures AFAP et la mise en place de mesure de compensation dans le cas d'une atteinte au domaine agricole. Une prise en compte de la séquence ERC via les études d'impact dans les documents d'enquête publique permet aussi de prendre en compte ces éléments sachant que les enjeux environnementaux sont la première cause d'opposition aux projets autoroutiers à ce jour. Les documents d'enquêtes publiques sont très techniques et font une centaine de pages. Le rapport de l'autorité environnementale donne des éléments de vulgarisation environnementaux alors que le SGPI donne un éclairage sur l'aspect socio-économique du projet.

3 - Retour sur les travaux du groupe de travail du comité pour l'économie verte (CGDD)

Au début du mois de juin, le CEV va, après un rapport intermédiaire faisant un état des lieux de l'artificialisation et des mesures fiscales défavorables à la lutte contre ce processus, remettre son rapport final comportant des pistes de réflexion et d'actions contre l'artificialisation dans les domaines économiques et financiers.

4 - Organisation pour la rédaction des recommandations

Le document étant trop volumineux et les participants trop nombreux pour travailler sur Alfresco, le document de travail sera envoyé via Google drive. Il sera ouvert aux modifications qui devront être faites avant le 22 mai, date où ces modifications seront entérinées ; Ce document de base se veut général mais y sera adjoint, une liste des mesures pratiques contre l'artificialisation qui, à terme, sera mise à la disposition de Bercy mais aussi des acteurs de terrain pour leur donner des idées et permettre une appropriation du sujet.