Le CESE adopte un avis sur le projet de schéma national des infrastructures de transport

SÉANCES PUBLIQUES PUBLIÉE LE 28/02/2012

Saisine liée : PROJET DE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

Plénière du 28 février 2012

Avis présenté par MM. Sébastien Genest et Pierre-Jean Rozet au nom de la section de l'aménagement durable des territoires présidée par M. Jean-Alain Mariotti

Le Grenelle de l'environnement et la loi dite « Grenelle I » prévoient l'élaboration d'un Schéma national des Infrastructures de transport (SNIT). Le gouvernement a soumis pour avis au CESE le projet de SNIT avant sa présentation au Parlement.

En 2009, les transports contribuent à 26,4 % des émissions de GES dont (chiffres 2008)
- routier près de 94 % (voyageurs et marchandises),
- aérien 2,7 %,
- autres dont transport fluvial 2,1 %,
- transport domestique 0,8 %
- rail 0,5 % (fret+voyageurs)

Source : CITEPA/ Chiffes clés du transport édition 2011, MEDDTL

Ce Schéma fixe les orientations de l'Etat à 20/30 ans pour développer, moderniser et entretenir les réseaux d'infrastructures relevant de sa compétence, en réduisant leur impact sur l'environnement tout en favorisant le développement économique. Il précise comment l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs réseaux. Le coût des actions et projets envisagés est estimé à 105 Md€ pour optimiser l'existant et 140 Md d'€ pour développer les infrastructures. La répartition modale de ces 245 Md€ serait la suivante : ferroviaire 71 %, fluvial 9 %, portuaire 2 %, route 17 %, aérien 1 %. En y ajoutant les 47 Md€ des projets de transport collectifs urbains pour lesquels un soutien de l'Etat est prévu (hors « Grand Paris »), la répartition des dépenses estimées serait d'environ 33 % pour l'Etat, 32 % à la charge des collectivités territoriales et 34 % pour les autres contributeurs (notamment opérateurs de l'Etat).

Le SNIT marque une rupture positive par l'association en un seul document d'actions pour optimiser l'existant et de projets de développement, l'inscription dans le long terme, la concertation, la prise en compte de l'environnement, l'ambition affichée d'un rééquilibrage en faveur du multimodal et des alternatives à la route et à l'aérien. Mais il présente aussi des limites et marges de progression.

En 2010, parts modales du transport intérieur de voyageurs
- 81,8 % pour les voitures particulières
- 5,6 % pour les autobus et cars
- 11,2 % pour le transport ferroviaire

- 1,4 % pour l’aérien

Source : les comptes des transports en 2010, CGDD, SOES

L’inflexion reste insuffisante pour un projet à échéance de 25/30 ans, proche du terme de 2050 fixé pour atteindre le « acteur 4 » de réduction des émissions de GES. De plus, la dépense qui résulterait de la réalisation intégrale du Schéma excède les moyens mobilisés aujourd’hui pour la politique d’Etat en matière d’infrastructures de transports. Il fait dépendre en grande partie la réalisation des projets de l’apport financier des collectivités territoriales.

Résultat du vote : 169 votants / 169 pour - avis adopté à l'unanimité

© - copyright CESE - Novembre 2026