SECTION DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE DES TERRITOIRES

2012-05

PROJET DE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

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.

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.

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

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).

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

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. L'inflexion reste insuffisante pour un projet à échéance de 25/30 ans, proche du terme de 2050 fixé pour atteindre le « facteur 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.

Sébastien GENEST

Entrepreneur forestier et du paysage
Administrateur et président d'honneur de France nature environnement (FNE)
Membre du groupe Environnement et nature
Membre de la section de l'aménagement durable des territoires
Membre de la section des affaires européennes et internationales
Membre de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité

Pierre-Jean ROZET

Fonctionnaire territorial
Conseiller confédéral CGT
Membre du groupe CGT
Vice-président de la section de l'aménagement durable des territoires
Membre de la section de l'éducation, de la culture et de la communciation

Contact section : adt@lecese.fr - tél. 01 44 43 62 52 - www.lecese.fr
Contact rapporteurs : Sébastien Genest : 06 81 41 05 89 - sebastiengenest@orange.fr
Pierre-Jean Rozet : 06 07 88 90 65 - pjr@cgt.fr

République Française
Liberté - Égalité - Fraternité
Conseil économique social et environnemental

LES PROPOSITIONS DU CESE

Retrouvez l'intégralité de l'avis sur www.lecese.fr

RENFORCER LA DIMENSION PROSPECTIVE DU SCHÉMA ET SES AVANCÉES DE MÉTHODE

1. Confier au CNDDGE le suivi du SNIT prévu par la loi Grenelle 1
2. Faire un audit actualisé des besoins de rénovation des réseaux existants
3. Intégrer dans les scénarios proposés l'hypothèse d'une flambée durable des prix du pétrole et une déconnexion partielle entre développement économique et flux de transports

RENDRE EFFECTIFS LES OBJECTIFS FIXÉS EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

4. Faire une évaluation consolidée de la réduction des émissions de GES qui résulterait de la réalisation des projets de développement du SNIT
5. Préciser les alternatives aux projets envisagés, ne pas réduire l'accessibilité au seul critère de la vitesse, intégrer au SNIT les plateformes d'échange entre ferroviaire et logistique urbaine
6. Améliorer la connaissance de la biodiversité concernée par les projets, évaluer leur impact sur la préservation des milieux naturels et milieux protégés, assurer la compatibilité du SNIT avec les orientations nationales pour préserver et remettre en état les continuités écologiques
7. Prévoir la haute qualité environnementale pour les infrastructures nouvelles, réduire l'impact des projets sur artificialisation des sols et biodiversité, compenser les impacts résiduels inévitables, créer un observatoire de la compensation

CONSTRUIRE UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT AUX DIVERSES ÉCHELLES TERRITORIALES

8. Eviter que le développement des LGV ne se traduise par de moindres crédits pour désenclaver le reste du territoire, assurer le financement de la rénovation des réseaux de proximité ferroviaires, fluviaux et routiers
9. Développer les transports collectifs, promouvoir une politique de logistique de marchandises périurbaine et locale
10. Reconstruire une politique de fret ferroviaire, améliorer les dessertes fluviales des grands ports maritimes, conforter l'intermodalité du SNIT
11. Maintenir l'équité territoriale en ne conditionnant pas la mise en œuvre des projets de développement à l'apport financier des collectivités, renforcer l'articulation du projet de SNIT avec les schémas de transport des collectivités territoriales

HIÉRARCHISER LES PROJETS ET DÉFINIR UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

12. Procéder à une nouvelle évaluation de l'utilité socio-économique et environnementale des projets listés au SNIT
13. Identifier dans le SNIT les projets jugés prioritaires à 10/15 ans, avec une programmation quinquennale de leur mise en œuvre et une évaluation régulière de leurs résultats aux fins d'adaptation
14. Donner, dans la hiérarchisation des projets, la priorité à l'optimisation de l'existant sur la construction de nouvelles infrastructures, aux alternatives à la route et l'aérien, ainsi qu'aux modes et projets ayant le plus faible impact sur l'environnement
15. Conforter la place faite au fret et au multimodal, renforcer les liaisons intercités en zones rurales

METTRE EN PLACE UN ENSEMBLE DE MESURES D'ACCOMPAGNEMENT RELATIVES À LA POLITIQUE ET AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS

16. Confier à un organisme indépendant l'évaluation des externalités générées par le transport routier fret et voyageurs
17. Utiliser les possibilités de la directive Eurovignette 3 pour augmenter *via* la taxe poids lourds les ressources de l'AFITF et des collectivités
18. Créer une épargne dédiée et maintenir une part de la dotation de l'Etat à l'AFITF pour financer les infrastructures priorisées dans le SNIT
19. Accompagner la politique de report modal via une harmonisation européenne des règles en la matière
20. Garantir un accès pour tous aux transports