

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe des associations

Issu du Grenelle de l'environnement, le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) permet de repenser notre politique de transport en intégrant les enjeux environnementaux. Notre pays s'est engagé à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet d'ici à 2020, en accord avec un scénario « facteur 4 » permettant de limiter le réchauffement climatique à deux degrés. Les transports ne représentent pas moins d'un quart de nos émissions, ce qui justifie la triple approche économique, sociale et environnementale du SNIT, en maintenant l'objectif central d'améliorer la mobilité des Françaises et des Français. C'est l'articulation entre moyen et long termes qui est au cœur des enjeux de ce schéma.

Le groupe des associations salue le rééquilibrage porté par le SNIT en faveur du transport ferroviaire et du transport fluvial ainsi que la priorité mise, notamment en termes de perspectives de financements, sur l'optimisation des systèmes existants de transports. Encore une fois, l'objectif est bien de contribuer à un report modal depuis la route, vers des modes de transports moins impactant pour l'environnement, tout en préservant une mobilité de qualité et de proximité pour les habitants de notre pays.

Bien sûr, le SNIT tel qu'il a été présenté au CESE par Mme Kosciusko-Morizet, comporte encore, pour notre groupe, des lacunes. Notre groupe rejoint ainsi les deux rapporteurs lorsqu'ils regrettent que le SNIT n'intègre pas la possibilité qu'une politique publique de signal-prix du CO₂ ambitieuse, ou plus prosaïquement que la flambée du prix du pétrole, ne viennent modifier profondément nos modes de transports. Comme le souligne cet avis, la réalisation de scénarios alternatifs, projet par projet, aurait sans doute permis de mieux articuler moyen et long termes.

Le groupe des associations souhaite, par ailleurs, porter la parole des associations d'usagers des transports qui déplorent l'absence de hiérarchisation de projets qui restent très disparates et privent le SNIT d'une cohérence d'ensemble. Sans hiérarchisation politique et sans organisation globale du financement, le risque majeur que constitue ce SNIT est de voir les acteurs locaux s'emparer des projets les plus rentables politiquement, à savoir les routes ou les LGV (lignes à grande vitesse), en laissant de côté les infrastructures plus complexes.

Enfin, nous souhaitons rappeler que, à notre sens, la gouvernance du suivi du SNIT doit bien intégrer l'ensemble des acteurs de la société civile.

Le groupe des associations a voté l'avis.