

Avant-projet

Schéma national des infrastructures de transport soumis à concertation

Le 11 août 2010

Le SNIT : un document attendu depuis le Grenelle de l'Environnement

L'avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a été présenté par le Ministre M. Jean-Louis Borloo le 13 juillet 2010. La réalisation de ce schéma figure dans les articles 16 et 17 de la loi Grenelle ¹. Sa publication était prévue pour la fin 2009. Il concerne les aspects développement, modernisation et entretien des réseaux d'infrastructures relevant de la compétence de l'Etat. Selon le Ministère de l'écologie, « *le projet constitue une rupture majeure en privilégiant les transports alternatifs à la route : ferroviaire, transports en commun, fluvial et maritime.* ». « *[Il] est un outil au service d'une mise en œuvre des orientations transport du Grenelle* ». Le ministère affirme que « *Chaque projet a été analysé à partir de la grille multi-critères élaborée en concertation avec les parties prenantes du Grenelle au printemps 2009* ». Toutefois, les associations écologistes et syndicales (CGT et CFDT) participant à la réflexion sur le SNIT avaient expressément demandé au Ministre, dans une lettre du 30 juin, un report à septembre de sa présentation pour permettre une concertation avec les associations membres du Grenelle. **Malgré sa participation au Grenelle et des demandes répétées, le GART n'a pas été associé aux travaux du SNIT.**

Un Schéma pour les transports d'ici 2030

L'avant projet de schéma propose un plan d'actions, identifie les grands projets d'infrastructures prévus pour 2010-2030 et les études nécessaires pour une réalisation de projets prenant pour horizon 2030-2040. Selon le document, la stratégie du SNIT repose sur quatre axes :

1. Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures.
2. Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires.
3. Améliorer les performances énergétiques du système de transport.
4. Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

« *Elle met dans ce contexte résolument l'accent sur le renforcement de l'intermodalité au bénéfice du transport ferroviaire, la modernisation des grands ports maritimes, l'intégration environnementale renforcée des infrastructures de transport existantes, le recentrage du transport routier et du transport aérien, le soutien au développement du transport collectif.* »

Au total une soixantaine de projets (sans compter les projets TCU) et 58 actions ont été identifiées. Le SNIT représente un volume de 170 Mds € d'investissements, 2 millions de tonnes de CO₂ économisées annuellement, 65 000 emplois directs et indirects par an sur 20 ans.

Les réactions à cet avant-projet

Le SNIT a été très critiqué par les ONG environnementales concernant le nombre de kilomètres d'autoroutes prévu (900 km). Le ministre se défend en considérant qu'« *on continue, à faire des routes pour trois raisons : la sécurité routière, l'améliorer des conditions de circulation, l'équité territoriale* ». Les points de vue des élus locaux ont également été pris en compte.

Si le PS se dit satisfait des "orientations générales" de cet avant projet, mais a néanmoins constaté qu'à « aucun moment n'est précisée la manière dont l'Etat participera au financement des projets annoncés ». "Avec l'austérité qui se prépare", ajoute-t-il, il est à craindre que "la participation de l'Etat à ces projets d'équipement soit mise à mal". Le

¹ Loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

communiqué de presse du PS rappelle également que des réponses doivent être trouvées aux "besoins actuels en infrastructures et en matériel roulant".

L'association TDIE a quant à elle rappelé l'expérience du Comité Interministériel d'Aménagement et Développement du Territoire (CIADT) qui avait identifié de nombreux projets en décembre 2003 qui n'ont pas encore vu le jour. TDIE insiste sur la question du financement qui doit être concomitante à celle de la programmation. De la même manière, la FNTF considère que "*des réponses doivent être apportées d'urgence pour assurer la crédibilité du SNIT*".

Eléments d'analyse pour le GART

Beaucoup des projets présentés, notamment dans le ferroviaire, sont déjà à un niveau d'avancement conséquent (DUP, etc.). Concernant les actions, le SNIT confirme certaines orientations de l'Etat (dans la modernisation du réseau ferroviaire (menée en partenariat avec RFF) ; l'accessibilité des services ferroviaires aux personnes à mobilité réduite, etc.). Le document ne constitue pas en somme une nouveauté. Par ailleurs, le document est assez réduit en termes d'analyse propre à chaque projet. Il ne semble pas que des études déterminant la demande réelle de mobilité à cet horizon temporel liées aux infrastructures aient été réalisées.

Le Financement du SNIT : un rôle primordial des collectivités locales

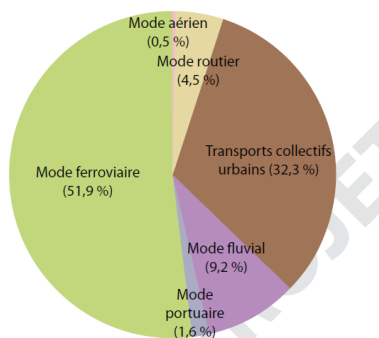
Le plan de financement du SNIT n'est pas du tout arrêté. L'avant-projet correspond à un inventaire de « projets candidats » à l'engagement de l'Etat, mais Bercy n'a pas encore été consulté. Dans la période actuelle de contrainte financière forte des comptes publics, on ne peut qu'inviter à la prudence quant à cette programmation. D'autant que l'augmentation des coûts d'exploitation liée à ces nouvelles infrastructures n'est pas mentionnée.

Les principales questions sont :

- **quel est le montant global de ces investissements ?** Il est annoncé 170 milliards d'€ d'investissement, mais il est très difficile de recouper ce montant global avec les chiffres par projet et par action².
- **quel sont les impacts en termes de coûts d'exploitation ?**
- **qui sont les investisseurs ?** Ce montant ne correspond pas aux sommes investies par l'Etat. Il représente un programme d'investissement auquel les collectivités locales et les partenaires publics ou privés contribuent largement.
- **quel est l'horizon temporel ?** Les 170 Mds € d'investissement pour 20 ou 30 ans : l'horizon se situe donc entre 2030 et 2040... sans plus de précisions.

² Ainsi, l'action « passer d'une logique de maintenance curative à une logique préventive » correspond à la modernisation du réseau prévu dans le cadre du contrat de performance avec RFF. Le montant de l'action dans le cadre du plan pluriannuel 2008-2015 est évaluée à 13-14 Mds € (dont 7,3 Mds € pour l'Etat). On ne sait pas à la lecture du SNIT si ces montants sont compris dans l'enveloppe de 170 Mds €.

Répartition modale des 170 Milliards € du SNIT



Part relative par mode de transports des investissements à l'horizon du SNIT

D'après l'estimation proposée dans le tableau ci-dessous, les projets du SNIT présentés se traduisent par un investissement des collectivités locales de l'ordre de 80 Mds €. Presque la moitié du montant global énoncé. Si on peut s'interroger sur la capacité financière des collectivités, on peut en tout les cas considérer que ce rôle leur laisse une importante marge de manœuvre pendant la phase de concertation.

Part de l'investissement portée par les collectivités locales dans les projets du SNIT

	Nombre de projets	Km d'infrastructures	Programme d'investissement annoncé par le SNIT		Part des Collectivités locales	
			Part (%)	Montant (Mds €)	Part (%)	Montant (Mds €)
Ferroviaire	25	2300 (2010 à 20) 1500 (2020 à 30)	51,90%	88,2	30,00% ^a	26,5
TCU	?	> 1500 km + idF	32,30%	54,9	85,00% ^b	46,7
Routier	19	880 km	4,50%	7,7	?	?
Fluvial	3	370 km	9,20%	15,6	25,00% ^c	3,9
Portuaire	7		1,60%	2,7	?	?
Aérien	2		0,50%	0,9	-	0,1 ^d
Total				170,0		77,2

^a Evaluation basée sur les données de Claude Liebermann (IGPC) ^b Evaluation basée sur le premier Appel à projets ^c Evaluation basée sur le plan de financement du Canal Seine-Nord Europe ^d Montant engagé pour l'aéroport Notre Dame des Landes

Calendrier

L'avant projet, présenté en juillet 2010 recevra un avis technique du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDDGE) pendant l'été. En septembre 2010, l'autorité environnementale formulera un avis et l'avant projet sera retravaillé et amendé.

Il fera l'objet de réunions avec les élus locaux concernés, de concertation interministérielle, d'un examen au Conseil économique, social et environnemental (dans sa nouvelle composition), d'une large consultation du public, puis d'un débat au parlement. **Avant la fin de l'année 2010 : le SNIT sera arrêté.**