



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question écrite n° 68175

Texte de la question

Mme Maryse Joissains-Masini attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les engagements en matière de transports pris par le Gouvernement lors de la table ronde finale du Grenelle de l'environnement, en octobre 2007. L'étude d'impact de la loi Grenelle 1 qui évalue le montant des dépenses liées au Grenelle de l'environnement pour la période 2009-2020, estime que les projets de transports coûteraient au minimum 97 milliards d'euros. Elle lui demande comment seront financés ces projets et si les objectifs environnementaux seront atteints.

Texte de la réponse

En application des engagements du Grenelle de l'environnement, il appartient au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) de définir les orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Après une très large concertation menée en particulier en 2010 et 2011, un projet de schéma a été finalisé et transmis en novembre 2011 pour avis au Conseil économique, social et environnemental. Ce projet chiffre à 245 Md€ les dépenses qu'il serait a priori souhaitable d'engager sur 20 à 30 ans pour faire progresser le système de transport de niveau national, le rendre plus performant et l'inscrire dans une dynamique de développement durable dont 105 Md€ au titre de l'optimisation des réseaux existants et 140 Md€ au titre de leur développement. Ces montants excèdent les capacités de financements qui sont aujourd'hui mobilisés dans le cadre de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Il sera très difficile, voire impossible, a fortiori dans le contexte actuel de resserrément de la dépense publique, de tout réaliser même si on peut penser que les réflexions engagées aujourd'hui sur les questions du financement de la transition écologique, avec la recherche de financements innovants ou le développement de la fiscalité environnementale permettront de mobiliser dans les prochaines années de nouvelles ressources. Dans les faits, le SNIT ne constitue pas la programmation de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Il reflète une vision stratégique de l'évolution des infrastructures de transport de l'Etat avant, notamment, sa nécessaire conciliation avec les engagements de la France en matière budgétaire. Il décrit donc le champ très large des possibles sur les décennies à venir - la liste des projets qui figure au schéma doit tout d'abord être regardée comme le vivier des grands projets dont la réalisation dans les 20 à 30 prochaines années est souhaitable car de nature à répondre à de réels enjeux de mobilité dans le respect des orientations du Grenelle de l'environnement - mais n'a pas vocation à décrire le champ du faisable à court et moyen terme. La question du financement et de la programmation des opérations dans le temps relève d'une phase ultérieure au schéma qui ne pourra être engagée que lorsqu'il aura été définitivement arrêté. La réponse à cette question devra prendre en compte le contexte économique et financier, notamment sur la base d'une hiérarchisation des projets et sur la définition d'un plan de financement compatible avec les engagements de la France. Le ministère en charge des transports engagera ainsi, une fois le schéma arrêté, une démarche de programmation sur 5 ans afin de définir les premières priorités sur lesquelles l'Etat doit tout d'abord s'engager. S'agissant des objectifs environnementaux du Grenelle de l'environnement, les évaluations réalisées dans le cadre de la démarche d'élaboration du schéma montrent que la mise en oeuvre de ce dernier viendra clairement renforcer la prise en compte de l'environnement dans tous les segments de la

politique de l'Etat en matière d'infrastructures et concourir à l'atteinte des objectifs fixés. Sa mise en oeuvre permettra, tout en apportant une réponse aux besoins de mobilités des territoires et de leurs populations, de faire évoluer le système dans le sens souhaité : celui d'une mobilité plus collective, moins consommatrice d'espaces agricoles et de milieux naturels. Le schéma permettra notamment de créer les capacités nécessaires sur le réseau ferroviaire pour accompagner les reports modaux recherchés et plus généralement les conditions pour une mobilité durable. Les évaluations menées confirment qu'agir uniquement sur les infrastructures ne sera pas suffisant pour atteindre les objectifs fixés notamment de réduction des gaz à effet de serre ou de report modal. Le schéma est un élément d'une politique plus vaste qui inclut le soutien au développement d'offres de services performantes, le soutien à la recherche et aux nouvelles technologies, ou encore d'autres aspects qui concernent par exemple l'urbanisation ou la tarification des services de transport.

Données clés

Auteur : [Mme Maryse Joissains-Masini](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (14^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68175

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 décembre 2009, page 12460

Réponse publiée le : 28 février 2012, page 1909