



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## politique des transports

Question écrite n° 85354

### Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur le projet de schéma national des infrastructures de transport. Il souhaiterait en connaître les grandes lignes, son coût ainsi que la part que va prendre l'État dans le financement des projets.

### Texte de la réponse

La réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport figure explicitement aux articles 16 et 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Le schéma concerne le développement, la modernisation et l'entretien des réseaux d'infrastructures de l'Etat ainsi que la réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il doit aussi préciser la façon dont l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux. La loi précise que le schéma constitue aussi une révision des conclusions du CIADT de décembre 2003 et qu'il est élaboré en concertation avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement. En 2010, un avant-projet de schéma couvrant la période des 20 à 30 prochaines années a été diffusé. Faisant suite aux nombreuses réactions suscitées par ce premier document, une nouvelle version dite d'avant-projet consolidé a été rendue publique fin janvier 2011. Cette nouvelle version a fait l'objet d'une vaste concertation qui a conduit à un projet de schéma. Celui-ci a été soumis en novembre dernier au Conseil économique, social et environnemental (CESE) dont l'avis est attendu pour février 2012. Ce projet de schéma se présente aujourd'hui sous la forme d'un document de stratégie et d'impulsion qui met au coeur des préoccupations de la politique de l'Etat l'amélioration des réseaux existants et le développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien autour d'une stratégie qui s'articule selon 4 grands axes : - L'optimisation prioritaire du système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures. - L'amélioration des performances du système de transport dans la desserte des territoires ; - L'amélioration des performances énergétiques du système de transport ; - La réduction de l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport. 63 mesures sont dans ce cadre proposées pour décliner la stratégie en question et agir directement et au quotidien sur les performances du système de transport et son empreinte environnementale. Par ailleurs, le document propose de poursuivre la réalisation d'un ensemble de projets de développement de portée nationale dont la réalisation paraît souhaitable à un horizon 20 à 30 ans. On trouve parmi ces projets : - 28 projets de développement ferroviaires représentant un linéaire de l'ordre de 4000 km de lignes nouvelles (pour l'essentiel les LGV qui figurent à l'article 12 de la loi Grenelle 1) ; - 11 projets de développement portuaires destinés à contribuer à la performance du transport maritime conformément à la loi de réforme portuaire de 2008 et également à développer pour les pré et post acheminements le report modal de la route vers la voie d'eau ou le rail - 3 projets de voies d'eau à grand gabarit (typiquement ceux visés dans la loi Grenelle 1) ; - 28 projets routiers dont 10 projets déclarés d'utilité publique sur lesquels il a été décidé de ne pas revenir et 18 projets « nouveaux » qui répondent à des exigences de lutte contre la congestion, à des exigences de sécurité ou encore à des exigences d'équité territoriale et de désenclavement. Ce projet de schéma, si on suppose sa mise en

oeuvre complète, représente une dépense de 245 Mds € sur 25 ans dont 105 Mds € au titre de l'optimisation des réseaux existants (dont 64 % pour le mode ferroviaire, 27 % pour le mode routier, 6,5 % pour le mode fluvial) et 140 Mds € au titre du développement (dont 76,5 % pour le mode ferroviaire, 11,5 % pour le mode fluvial et 9,5 % pour le mode routier). Le projet de schéma représente aussi un effort de l'Etat de 8,5 Mds € pour le développement et la modernisation des transports collectifs de province et d'Ile de France, hors projet Grand Paris express dont le financement se réalisera au travers de la mobilisation de ressources nouvelles. Hors transports collectifs, la répartition prévisionnelle des dépenses du schéma sur la base des clés habituelles de cofinancement se présente de la manière suivante : - en matière d'optimisation des réseaux existants : 28,8 % pour l'Etat, 14,7 % pour les collectivités et 56,5 % pour les autres partenaires ; - en matière de développement : 41,2 % pour l'Etat, 29,2 % pour les collectivités et 29,6 % pour les autres partenaires. Il convient de noter que le SNIT ne saurait constituer en aucun cas la programmation de l'État en matière d'infrastructures de transport. Il reflète une vision stratégique de l'évolution des infrastructures de transport en France avant notamment sa nécessaire conciliation avec les engagements budgétaires, Il décrit donc un champ très large des possibles et souhaitables sur les décennies à venir mais n'a pas vocation à décrire le champ du faisable à court et moyen terme. Sa mise en oeuvre complète pourra prendre plusieurs législatures.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

**Circonscription :** Lozère (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 85354

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et mer

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 juillet 2010, page 8234

**Réponse publiée le :** 14 février 2012, page 1310