

Point sur...

11 octobre 2010

Le Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT)

5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



11 rue Francis de Pressensé
93871 LA PLAINE SAINT DENIS Cedex

La mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement en matière de transport se profile par le biais de l'avant-projet du Schéma National de Transport (SNIT), qui exprime pour les 20 à 30 ans à venir les orientations stratégiques de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence. Il a été présenté par Jean-Louis Borloo le 13 juillet 2010 et est soumis à concertation.

Le SNIT identifie une soixantaine d'actions à mettre en œuvre et annonce une priorité pour les modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial, maritime).

Ces actions se déclinent selon 4 axes stratégiques :

1. l'optimisation du système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
2. l'amélioration des performances du système de transport dans la desserte des territoires
3. l'amélioration des performances énergétiques du système de transport
4. la réduction de l'empreinte environnementale des infrastructures et des équipements de transport.

De fait, les modes ferroviaires et collectifs urbains se voient attribuer respectivement 51,9% et 32,3% des projets d'investissement mais les incertitudes et les déséquilibres subsistent.

FERROVIAIRE

➔ Grands projets

En premier lieu, il faut rappeler que l'engagement N° 25 exprimé à l'issue des tables-rondes du Grenelle de l'Environnement (octobre 2007) stipulait un développement du réseau ferroviaire régional. Or, sur 2307 kilomètres prévus à lancer avant 2020, 1616 km (soit 70%) concernent les lignes à grande vitesse (LGV). L'ensemble du programme représente 65 milliards d'euros à engager avant 2020 (puis au moins 20 milliards d'euros avant 2030).

Par ailleurs, aucune analyse des coûts de fonctionnement de ces dernières n'apparaît dans le SNIT, alors même que leur rentabilité est, pour certaines LGV, encore à prouver.

➔ Programmes

Les programmes énoncés dans le SNIT concourent à accroître la sécurité, l'attractivité ou la compétitivité du rail (Maintenance, Sécurité des passages à niveau, Cadencement, Fiabilité et qualité des sillons, Accessibilité PMR).

D'autres font place à l'innovation tel que le système de « commande centralisée du réseau » (CCR, budget : 5 milliards d'euros abondé par les ressources que RFF destine au renouvellement des postes d'aiguillage et par des gains de productivité) qui sera déployé à partir de 2012 pour moderniser les procédures d'exploitation ferroviaire ou la mise en place de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), pour optimiser le système de contrôle des trains.

➡ Optimisation de l'existant

Les projets de modernisation du réseau orienté fret (ROF) et d'aménagement des corridors pour l'accueil des trains longs (projet MAXIPERFO) sont au programme et estimés à respectivement 580 et 400 à 500 millions d'euros.

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité devrait contribuer à transférer une partie du fret routier sur le rail. Néanmoins, à ce jour, des investissements doivent être faits pour adapter le réseau ferré, le cadre réglementaire et juridique « simplifié » tandis que l'obtention et le système tarifaire des sillons restent complexes.

TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Du point de vue du transport urbain (2 actions : hors Ile-de-France et en Ile-de-France), le SNIT réaffirme d'une part la promesse faite à l'issue des tables rondes, à savoir l'aide à hauteur de 2,5 milliards d'euros en faveur des transports collectifs en site propre. Reste à déterminer comment les collectivités locales parviendront à boucler leur financement, sachant que la subvention n'excèdera pas 25% du projet (hors matériel roulant).

Le premier appel à projets lancé en novembre 2008 pour répondre à cet objectif a fait émerger 52 projets (coût total : environ 6 milliards d'euros dont 810 millions d'euros de subventions), tandis qu'une soixantaine de projets sont à l'étude pour le second, lancé en mai 2010.

D'autre part, le bassin parisien se voit promettre 35 milliards d'euros pour construire « le grand huit », le métro automatique de banlieue à banlieue. Là encore, le mode de financement du projet est peu évoqué, si ce n'est par les contrats de projets entre la Région et l'Etat et par les collectivités locales. L'UTP s'est exprimé à ce sujet dans une position, publiée en octobre 2009.

ROUTE

Malgré la volonté affichée de privilégier les modes alternatifs à la route, 800 km d'autoroutes sont inscrits au SNIT. Les projets d'autoroutes déjà lancés ne figurent pas au SNIT, ce qui contribue à totalement biaiser la comparaison avec les projets de transport public.

Pour rappel, dans son discours de clôture des tables rondes du Grenelle de l'Environnement le 25 octobre 2007, le Président de la République énonçait comme principe de « renverser la charge de la preuve ». Ainsi, « ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'est pas possible de faire autrement. Les décisions « non écologiques » devront être motivées et justifiées comme dernier recours ». Il serait judicieux que cette exigence trouve son application sur les projets routiers.

AERIEN

Très controversé, le nouvel aéroport Notre Dame des Landes est inscrit au SNIT.

Les aménagements concernent les raccordements des aéroports (Vatry, Orly, Notre Dame des Landes, Roissy, Bâle) avec une ligne Express ou à grande vitesse.

TRANSVERSAL

L'intermodalité a peu de place dans l'avant-projet du SNIT. Seule une action y est consacrée, et son ambition est mince, puisqu'elle ne prévoit que d'intégrer les projets de modernisation et de développement contribuant à améliorer l'efficacité des chaînes intermodales de transport dans l'élaboration ou la révision des documents de contractualisation. Les équipements à bâtir pour l'intermodalité rail/route ou maritime/route n'apparaissent pas (des projets maritime/rail sont en revanche évoqués, avec l'optimisation des voies fluviales desservant les grands ports maritimes).

Pour rappel, le SNIT est un schéma d'infrastructure et non un document de programmation. Ce dernier est pourtant nécessaire afin de définir un calendrier et des modalités de financement, comme le sont les Plans de déplacements urbains (PDU).

Par ailleurs, la plupart des projets inscrits au SNIT n'ont pas fait l'objet d'études d'impact environnemental (une grille d'évaluation figure bien en annexe du SNIT mais les indicateurs ne sont pas calculés et leur méthode de calcul n'est pas renseignée).

Ainsi, l'examen de l'avant-projet du SNIT pointe plusieurs manques :

- un recensement incomplet des projets. Il existe des projets « in » SNIT et « out » SNIT (projets d'autoroutes déjà lancés).
- une carence dans l'analyse de la « viabilité » des infrastructures. La notion de rentabilité économique et écologique des projets ne figure pas dans le SNIT.
- un oubli de l'intermodalité, portant souhaitée par tous.
- une absence de programmation des projets, tant calendaire que financière.