

Rapport d'information du groupe suivi du Schéma National des Infrastructures

de Transports (SNIT) de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat du 8 juin 2011

Rapporteur : Louis Nègre, Sénateur des Alpes Maritimes

Ce groupe est composé de :

M. Louis Nègre, président

MM. Jean Boyer, Francis Grignon, Jean-Jacques Mirassou, Bruno Retailleau, Mme Mireille Schurch, MM. Michel Teston, Raymond Vall.

Le rapport dans son intégralité : <http://www.senat.fr/rap/r10-592/r10-5921.pdf>

Résumé

Page 5

Ces réseaux (de transport) doivent être régénérés, améliorés et développés afin de maintenir voire augmenter la compétitivité de notre pays, tout en assurant la transition écologique initiée

par le Grenelle de l'environnement.

Telle est l'ambition du **schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**, prévu aux articles 16 et 17 de la loi dite Grenelle I1, qui fixe les **orientations** de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence.

Ce schéma établit également les objectifs en termes de réduction des impacts environnementaux pour les espaces agricoles et naturels. L'objectif principal de ce nouvel outil juridique est de favoriser le report modal au profit des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Page 6

Le groupe de suivi a pour ambition de contribuer à la préparation du **débat sans vote** prévu au **Parlement** avant la fin de l'été 2011. Ce débat est décisif puisqu'il pourrait donner lieu aux ultimes arbitrages du Gouvernement sur ce document avant son adoption en conseil des ministres, au plus tard lors de la rentrée parlementaire d'octobre 2011.

S'il est légitime de défendre les projets qui concernent des territoires particuliers, il demeure en revanche nécessaire de veiller au bilan social, économique et environnemental de ces projets, surtout dans un contexte de fortes tensions pour les finances publiques.

Page 7

Veillons à **ne pas créer une société à deux vitesses**, où le succès des lignes de train à grande vitesse se ferait au détriment des projets ferroviaires plus modestes, de l'entretien de notre réseau routier, et de la relance du fret ferroviaire ! Le SNIT doit répondre à la fois à une

logique de trafic et à une logique d'aménagement du territoire. L'attractivité de notre territoire ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie de nos concitoyens.

Page 8

SYNTHÈSE DES PRINCIPALES PROPOSITION DU GROUPE DE SUIVI

SUR LE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

4) Hiérarchiser les projets présentés en fonction de leur bilan économique, social et environnemental pour le pays, compte tenu des contraintes financières actuelles, et donner, en règle générale, la priorité aux projets de régénération et de modernisation ;

Page 13

Votre groupe de suivi insiste sur la nécessité absolue qui doit être accordée à l'entretien et à la modernisation des réseaux de transport actuels. Compte tenu des tensions fortes sur les finances publiques, l'État doit choisir entre concentrer son effort financier sur le réseau existant ou bien développer le réseau de LGV.

Poursuivre les deux objectifs simultanément ne paraît pas réaliste, d'autant que l'État n'a pas les moyens de verser à RFF les subventions prévues au contrat de performance. Pour les usagers de la route ou du transport ferroviaire, il est bien évident que leurs préoccupations se tournent vers l'amélioration au quotidien des infrastructures, et non vers la réalisation de projets

de développement dont l'horizon peut aller jusqu'à 25 ans. Le développement des LGV n'apparaîtra peut-être pas prioritaire dans les années à venir

Page 14

En outre, d'un point de vue écologique, il est presque systématiquement préférable d'aménager une infrastructure existante que d'en créer une nouvelle, comme l'a reconnu Mme Michèle Pappalardo, responsable du Commissariat général au développement durable, lors de son audition devant votre commission.

Page 18

Votre groupe de travail souhaite également que le ministère présente des chiffrages financiers crédibles, notamment dans le domaine ferroviaire.

Page 19

L'IMPASSE FINANCIÈRE DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS

Une mission tripartite État/SNCF/RFF a rendu ses conclusions le 14 décembre dernier sur la modélisation économique et financière du système ferroviaire français.

En **2025**, la dette du système ferroviaire augmenterait significativement, si aucune réforme de structure n'est engagée et même si aucun des projets listés dans la loi Grenelle I n'est réalisé :

– la dette de la **SNCF** triplerait en euros courants, passant de 6,2 milliards d'euros

en 2010 à **17,5 milliards d'euros**;

– la dette de **RFF** passerait de 29,9 milliards en 2010 à **34,6 milliards d'euros**.

Comme le niveau d'autofinancement de nombreux projets de LGV des **groupes 2 et 3** (NB Bordeaux-Toulouse en fait partie

)

est modeste voire très faible, la

dette de RFF explosera après 2025

si tous les projets inscrits dans la loi Grenelle I sont réalisés. La SNCF n'a pas communiqué de prévisions de trafic ou de péages sur ces lignes.

Page 33

Ceci dit, l'impact du schéma en tant que tel est équivalent à celui qu'aurait entraîné la réalisation du CIADT de 2003 et il ne permettra donc pas, à lui seul, de bouleverser la répartition modale actuelle pour le trafic de marchandises, la route conservant une part modale de 80 % environ en 2030, avec ou sans schéma.

Qu'il s'agisse du trafic de marchandises ou de personnes, il apparaît que le SNIT provoquera un faible report modal d'ici 2030, le schéma seul s'avérant incapable de remettre en cause l'hégémonie du transport routier.

Page 34

Votre groupe de travail constate en outre que la contribution du schéma à la lutte contre le changement climatique sera modeste.

En effet, le progrès technologique devrait permettre d'abaisser les émissions de CO₂ de 23 millions de tonnes en 2030 par rapport au scénario au « fil de l'eau », alors que dans le même temps les nouvelles infrastructures du SNIT ne permettront d'économiser que 2 à 3 millions de tonnes par an. Autrement dit, créer de nouvelles infrastructures de transport est pratiquement 10 fois moins efficace pour réduire les émissions de CO₂ que le progrès technologique concernant les véhicules propres.