



Cabinet du ministre d'État

Paris, le mardi 13 juillet 2010

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transport soumis à concertation

#### LE PRINCIPE

En application du Grenelle Environnement, **le projet de SNIT constitue un changement drastique de stratégie, une rupture majeure** en ce qu'il privilégie résolument le développement des modes de transport alternatifs à la route : le ferroviaire, les transports en commun en site propre, le fluvial, le maritime.

Ce schéma est un **outil** au service d'une mise en œuvre des orientations transport du Grenelle. **Il doit permettre au système de transport de l'Etat d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de la mobilité durable.**

L'avant projet de schéma est conçu comme :

- un document de stratégie,
- incluant un plan d'actions.

Il identifie aussi les grands projets d'infrastructures dont la poursuite des études en vue de leur réalisation à l'horizon 20-30 ans apparaît souhaitable. Il s'agit pour l'essentiel des grands projets qui, **en application de la grille d'analyse élaborée avec les parties prenantes du Grenelle**, apparaissent cohérents avec les orientations du Grenelle mais aussi, évidemment, de ceux dont le principe de réalisation a été arrêté, soit parce qu'il a été décidé au plan politique, soit parce qu'il figure dans la loi.

#### LA STRATEGIE REPOSE SUR 4 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.

## LES ACTIONS

A ce stade une **soixantaine d'actions** ont été identifiées. Ces actions peuvent concerner un mode particulier ou plusieurs à la fois. Ces actions portent selon les cas sur les aspects entretien, exploitation, modernisation ou encore développement des infrastructures de transport de l'État. Chaque action fait l'objet d'une fiche dans laquelle sont explicitées les raisons qui la justifient, son contenu, les effets qui en sont attendus, le calendrier de mise en œuvre proposé ou encore son coût.

### *Exemples d'action :*

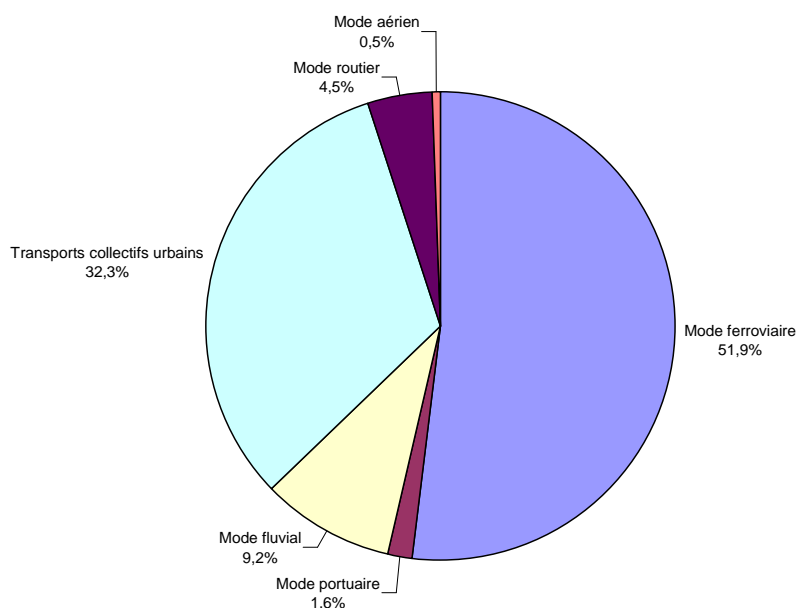
- « augmenter la fiabilité et la qualité des sillons pour le fret ferroviaire »,
- « réaliser des bilans gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des infrastructures »,
- « développer les plates-formes multimodales des grands ports maritimes »,
- « reconstruire les barrages manuels »,
- « développer les systèmes d'information routière et de gestion dynamique du trafic »,
- « moderniser et développer le système d'alimentation électrique ferroviaire »...

## LES GRANDS PROJETS

Le SNIT propose de retenir :

- **Priorité première : le ferroviaire.** Le projet proposé souligne la volonté de doter la France d'un réseau complet et de grande qualité. C'est le mode de transport privilégié, tant pour les voyageurs que pour le fret. Quelques 4000 km de lignes ferroviaires sont inscrites (dont les LGV prévues dans la loi Grenelle 1).
- Le renouveau du **transport fluvial** est concrétisé par l'inscription du Canal Seine Nord Europe, absolument structurant pour les liaisons de la grande région parisienne et des voies d'eau du nord de l'Europe. 370 km de voies d'eau à grand gabarit sont inscrits au projet de SNIT.
- Les **ports** seront aménagés pour renforcer leur compétitivité, l'accent étant mis sur la qualité de leur desserte et sur la création de terminaux multimodaux. Une dizaine de projets portuaires est inscrite au projet de SNIT.
- Une part majeure est accordée aux **transports collectifs urbains**, vecteur essentiel des nouveaux comportements de déplacement quotidien. L'État intervient ainsi financièrement dans le développement de nombreux projets de transports en commun en site propre, dans des agglomérations de toute taille.
- En matière de **transport aérien**, le projet de SNIT ne retient que les aéroports de Mayotte et de Notre-Dame des Landes, sous réserve concernant ce dernier de l'existence d'une desserte satisfaisante en transports collectifs.
- **Le projet de SNIT ne prévoit pas d'augmentation de la capacité globale du réseau routier ou autoroutier.** En matière routière, les projets proposés répondent uniquement à des exigences de sécurité, à de légitimes préoccupations de désenclavement et d'équité territoriale, et à la volonté d'effacement de quelques points de sérieuse congestion du trafic.

**Le programme d'investissements à l'horizon du SNIT (170 Mds€ sur 20 à 30 ans) illustre clairement la révolution des transports initiée par le Grenelle, dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques.**



### UN SCHEMA ELABORE EN CONCERTATION - PLANNING

Chaque projet a été analysé à l'aune de la **grille multicritères élaborée en concertation avec les parties prenantes du Grenelle au printemps 2009**.

Le projet proposé fait l'objet de discussions avec une émanation technique du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDDGE) dès juillet puis en septembre et sera soumis à l'autorité environnementale pour avis.

Retravaillé, 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**.

**Le schéma national des infrastructures de transport, pour les 20 à 30 prochaines années, sera arrêté avant la fin de l'année 2010.**

### EFFETS ATTENDUS

Les premiers éléments d'évaluation disponibles à partir de simulations montrent que ce projet permettrait :

- une contribution au **rééquilibrage modal** avec notamment dans le domaine des marchandises un report attendu en 2030 d'au moins **10 milliards de tonne.kilomètre de la route vers le ferroviaire** et dans le domaine voyageurs un report d'au moins **2,5 milliards de voyageur.kilomètre de la route vers le ferroviaire** et d'au moins **2 milliards voyageur.kilomètre de l'aérien vers le ferroviaire**.
- Une contribution à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> avec une **économie estimée d'environ 100 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sur 50 ans** (soit 2 millions de tonnes par an).
- Une contribution à la création ou au maintien de l'ordre de **65 000 emplois directs et indirects par an sur 20 ans**.

---

#### Contacts presse :

Benoît PARAYRE	01 40 81 72 36
Muriel DUBOIS-VIZIOZ	01 40 81 31 73

---