



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question écrite n° 30683

Texte de la question

M. Jean-Louis Bricout attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le schéma national d'infrastructures de transports. En effet, dans un contexte de restrictions budgétaires, il faut cibler des priorités d'un point de vue aménagement. Bien que conscient de la bonne volonté du Gouvernement et de l'État de désenclaver les territoires en difficultés, il se pose la question de la pertinence des critères retenus. Aussi il l'interroge afin de connaître précisément les critères qui rentrent en ligne de compte dans le choix de ces projets.

Texte de la réponse

L'État attache une grande importance à l'aménagement du système de transport national qui constitue un levier d'action majeur en faveur de la réduction de la fracture territoriale dont souffrent tout particulièrement certains de nos départements ainsi qu'au soutien à la compétitivité économique du pays. Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), destiné à planifier les orientations de la politique des transports, et notamment la création des grandes infrastructures nouvelles, rendu public en novembre 2011, comportait un montant d'opérations et de projets à réaliser sur 25 ans évalué à plus de 245 milliards d'euros - dont 88 milliards d'euros au moins à la charge de l'État. L'ampleur de ces investissements n'apparaissait pas soutenable financièrement pour l'État, ses établissements publics et les collectivités territoriales. Dans une période de fortes restrictions budgétaires, il fallait définir des priorités. C'est la raison pour laquelle le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche a installé, le 17 octobre 2013, une Commission dite « Mobilité 21 », composée de parlementaires et d'experts reconnus, afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives des finances publiques et de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale, à la rénovation des réseaux existants et au soutien à la compétitivité économique du pays. Dans son rapport remis le 27 juin 2013, la Commission « Mobilité 21 » recommande d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux existants, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants. La Commission s'est attachée à hiérarchiser les projets, en développant une évaluation multicritères des projets dont le contenu a été arrêté après échange avec le Conseil d'analyse stratégique (CAS) et le Commissariat général à l'investissement (CGI). Cette évaluation s'est organisée autour de quatre thèmes : - 1er thème : la contribution aux grands objectifs de la politique des transports. Quatre grands objectifs ont été retenus : servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité ; - 2e thème : la performance écologique. La performance de chaque projet a été évaluée en fonction des effets attendus sur l'environnement (empreinte) et de sa contribution à la transition écologique et énergétique appréciée au travers des effets sur les émissions de gaz à effet de serre et de la contribution au développement des transports collectifs ou à l'utilisation des transports de marchandises massifiés ; - 3e thème : la performance sociétale entendue comme la contribution des projets à l'aménagement

du territoire, à la réduction des nuisances pour les riverains des infrastructures, à l'amélioration de la sécurité ou encore à la préservation de la santé ; - 4e thème : la performance socio-économique. Elle permet de comparer les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux attendus de la réalisation d'un projet avec les coûts de ce projet. Le critère retenu ici est la valeur actualisée nette (VAN) normée par le coût du projet. Les orientations de ce rapport constituent le cadre dans lequel le Gouvernement entend inscrire son action. Par ailleurs, en application de l'article 17 du titre II de la loi du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012-2017, et du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, l'évaluation des grands projets d'infrastructures est soumise à un contrôle renforcé sous l'égide du CGI. En particulier l'évaluation socio-économique des projets nécessitant un financement de la part de l'État supérieur à 100 M€ HT feront l'objet d'une contre-expertise indépendante et obligatoire. Le rapport de contre-expertise et l'avis du CGI seront versés au dossier d'enquête publique du projet afin de permettre au public de se prononcer sur les bases les plus complètes et objectives possibles.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Louis Bricout](#)

Circonscription : Aisne (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30683

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 juin 2013](#), page 6616

Réponse publiée au JO le : [22 juillet 2014](#), page 6255