



LE SCHÉMA MULTIMODAL DE SERVICES COLLECTIFS DES TRANSPORTS (marchandises et voyageurs)

RÉFÉRENCES

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

CIADT du 18 mai 2000

CIADT du 9 juillet 2001

POUR EN SAVOIR PLUS

Projet de schéma de services collectifs de transport de marchandises et de transport de voyageurs soumis à la consultation, octobre 2000

Schémas de services collectifs des transports soumis pour avis au Conseil d'Etat, juillet 2001

www.datar.gouv.fr

Présentation

Le Schéma de services collectifs des transports doit permettre de répondre aux besoins de transport et de déplacements, à l'horizon de vingt ans, dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable et dans le respect des engagements de Kyoto.

Ces schémas explicitent les grands projets présentant une importance majeure au niveau national et sont susceptibles d'être mis en œuvre dans les vingt ans à venir. Pour les autres grands projets relevant de l'Etat, les schémas fixent des orientations générales.

Acteurs et territoires concernés

L'élaboration des SSC est fondée sur une large concertation des partenaires territoriaux et des acteurs régionaux. Ces différents acteurs, et notamment les conseils régionaux, ont apporté leurs contributions, élaborées dans les CRADT (Conférences régionales d'aménagement et de développement du territoire) pour construire la première version des schémas.

Une concertation à l'échelle régionale

La CRADT, les conseils régionaux et les CESR (Conseils économiques et sociaux régionaux) ont été consultés. Les préfets de région ont également sollicité les parlementaires, les conseils généraux, les élus des villes et des structures de coopération intercommunale assumant les compétences de développement économique et de gestion de l'espace, les associations des maires, ainsi que les différentes instances régionales spécialisées. Cette consultation s'est déroulée du mois de décembre 2000 au mois de mai 2001.

Une concertation à l'échelle nationale

Le CNADT (Conseil national d'aménagement et de développement du territoire) ainsi que deux délégations parlementaires à l'aménagement et au développement durable du territoire ont rendu leur avis le 19 juin 2001. Les diverses instances nationales consultatives propres à chaque schéma ont également été sollicitées.

La concertation, puis la consultation, menées au sein des CRADT ont eu un double objectif : il s'agissait d'explicitier au niveau régional les priorités et les objectifs des différents schémas, de sélectionner et de hiérarchiser les orientations, les mesures et les projets, sous forme d'une stratégie d'ensemble.

Enfin, les deux délégations parlementaires à l'aménagement et au développement durable du territoire, saisies par le projet de décret, ont délibéré le 19 juin 2001 en ce qui concerne la délégation sénatoriale et le 20 juin en ce qui concerne celle de l'Assemblée nationale.

Mise en œuvre

La démarche suivie donne la priorité à la qualité des services et à la recherche

d'une meilleure utilisation des réseaux existants, avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures.

La démarche est d'abord fondée sur un rééquilibrage de l'offre entre les différents modes de transport. Ainsi, priorité est donnée au fret ferroviaire et aux modes alternatifs à la route pour le transport interurbain (doublement minimum du trafic de fret à l'horizon de 10 ans, développement du transport maritime et notamment du cabotage, valorisation de la voie d'eau). Priorité est également donnée aux transports collectifs pour les déplacements urbains et suburbains (politiques locales d'urbanisme et de transport, plans de déplacements urbains, utilisation partagée de l'espace, limitation de la circulation automobile).

La volonté de rééquilibrage intermodal se traduit également, au-delà des deux priorités citées, dans les autres grandes fonctions stratégiques du transport interurbain :

- le développement des liaisons internationales de voyageurs, en favorisant des relations aériennes internationales directes à partir des grandes métropoles et en développant des services ferroviaires rapides alternatifs à l'aérien ou rabattant sur les aéroports ;
- le bon fonctionnement des grands corridors de transports internationaux ;
- l'organisation des traversées alpines et pyrénéennes avec la priorité accordée aux modes de transport alternatifs à la route ;
- l'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne.

Le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin avec l'expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire ou le débat public sur le projet de nouvelles plate-formes aéroportuaires internationales du grand bassin parisien sont des exemples de cette démarche innovante.

Par ailleurs, suite à la large concertation menée tant au niveau national que régional, des positions plus volontaristes ont été adoptées dans le document de juillet 2001, par rapport au projet de schéma de l'automne 2000, concernant notamment les échanges entre la France et la péninsule ibérique, la liaison ferrée Bordeaux-Toulouse-Narbonne, l'interconnexion du réseau ferré à grande vitesse en Ile-de-France et la desserte intermodale du sillon mosellan.