Avis voté en plénière du 28 février 2012

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe de la CFDT

La loi de programmation 2009-967 définit les objectifs du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

L'article 10 de la loi prévoit de réduire de 20 % la production de Gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020. L'article 11 donne la priorité au ferroviaire dans le domaine du fret. Objectif : passer de 14 % à 25 % de non-routier/non-aérien en 2022.

L'article 15 recommande la complémentarité des infrastructures et l'article 16 dispose, dans son article 16, que le SNIT vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Le projet de SNIT répond-il à ces exigences légales ?

- la priorité est donnée pour deux tiers aux modes alternatifs au routier, véritable changement de paradigme ;
- les projets de développement les plus prégnants dans ce projet sont les ferroviaires.

Mais ce projet de SNIT se présente sous forme de catalogue d'infrastructures à réaliser, sans priorité, ni logique de phasage cohérente. Parfois, sans évaluation des coûts (ex. : Véloroutes, Voies vertes...). Il admet que tout réaliser ne suffirait pas à atteindre la réduction des GES - pourtant prévue par la loi - et que seul un pourcentage (60 %) pourrait être raisonnablement accompli à moyen terme (20 à 30 ans).

Surtout, ce projet de SNIT bute sur les financements.

Les auditions ont fait apparaître deux approches :

- certains revendiquent un État stratège et organisateur et disent que les investissements d'aujourd'hui sont à la fois ceux que nos aînés n'ont pas réalisés à temps et aussi ceux que nos enfants n'auront pas à rattraper au prix fort dans 30 ans. Ils ajoutent que des transports de qualité sont un atout majeur pour l'attractivité industrielle et la croissance de la France, atout qui nous ferait défaut demain si nous restions trop timorés ;
- d'autres refusent d'aggraver le poids de la dette et argumentent que cette dette sera payée par les générations suivantes alors que personne n'est sûr de la pertinence, à moyen et long termes, des projets envisagés. L'industrie, la démographie, les services, les modes de consommation, etc. - donc les besoins de transports - seront différents dans 30 ans de ce que l'on imagine aujourd'hui.

C'est là un véritable débat de société, une stratégie pour le long terme, coûteuse dans tous les cas, en immédiat ou en différé. Nos choix engagent l'avenir.

La réponse ministérielle - pour le moins pusillanime !- à ce problème de financement et de priorisation, est de *« favoriser les projets pour lesquels les régions concernées investiront le plus ».*

Cette réponse ne peut satisfaire la CFDT !

Quel budget resterait-il alors aux régions pour financer les infrastructures complémentaires, indispensables au drainage des territoires ruraux, vers les infrastructures nationales et quelle cohérence de maillage entre les différents projets, sans la vision globale d'un réseau national ?

Pour la CFDT :

- Les investissements productifs d'infrastructures contribuant au développement équilibré restent de la « bonne dette » de nature différente du financement des comptes structurellement déficitaires.
- Le transport doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre en favorisant le report modal vers des systèmes moins polluants.
- Le système global de transport, cohérent et juste, selon le principe républicain d'égalité d'accès, doit participer à améliorer la compétitivité de l'économie ainsi que le bien-être de tous les habitants. Il doit aussi s'articuler de manière complémentaire.

La CFDT préconise de sélectionner les projets selon leur puissance en termes de report modal, en déterminant mieux leurs impacts écologiques sur l'environnement et la biodiversité, et de réaliser les travaux par paquets cohérents entre eux.

Pour la CFDT, la vision politique globale d'aménagement et de financement doit garantir l'accès au transport pour tous, à un prix raisonnable.

La sélection des projets ne doit pas aboutir à une ségrégation à la fois financière et territoriale des usagers.

La CFDT estime aussi nécessaire d'engager une évaluation et un suivi régulier qui permettent de s'adapter aux évolutions comportementales, environnementales, industrielles, politiques et technologiques de notre société.

L'avis reprend en grande partie cette analyse.

La CFDT a voté l'avis.