

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe de la CFE-CGC

Le groupe de la CFE-CGC précise plusieurs points qui lui paraissent fondamentaux.

Tout d'abord, si ce Schéma national marque effectivement une « rupture positive quant au mode de sélection des infrastructures », il est toutefois encore loin d'un scénario de réelle rupture face aux défis de la transition énergétique et d'un changement de paradigme en terme modal.

Ensuite, la crédibilité réelle de ce Schéma national des infrastructures de transport ne pourra être effective tant que le problème du financement n'aura pas été résolu, en lien direct avec l'état de nos finances publiques, tant nationales que locales. Ainsi, si le Schéma national marque clairement des « objectifs partagés » en matière d'infrastructures de transport, sa réalisation « au fil de l'eau », en fonction des financements disponibles, fait courir le risque, au fil des ans et des réalisations ponctuelles, d'en altérer considérablement la cohérence générale.

Il conviendra donc d'actualiser en permanence la hiérarchisation et la priorisation des différents projets en fonction de la réalisation progressive des déclinaisons opérationnelles. Dans cette perspective, il faudra veiller attentivement, pour ce schéma plus que pour tout autre encore, à un suivi régulier, des évaluations régulières et des adaptations tout aussi régulières. Nous appuyons donc sans réserve la préconisation du CESE de confier le suivi au *Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement*.

Par ailleurs, si nous partageons la volonté affichée dans l'avis du CESE de « faire du SNIT un élément important pour orienter la position française dans les discussions sur l'évolution du RTE-T », nous considérons qu'il existe encore un risque d'avoir une vision trop réductrice, en ne s'attachant qu'à la problématique des infrastructures françaises, sans s'assurer davantage de la cohérence des projets avec l'échelon européen.

Enfin, la volonté affichée de réduire les émissions de CO₂ par une moindre dépendance des transports aux hydrocarbures ne doit pas occulter la problématique, pour le ferroviaire, de l'accès à un coût d'une énergie électrique compétitive.

Le groupe de la CFE-CGC estime que l'objectif d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur ne doit pas masquer deux points :

- La nécessité de définir -avec les usagers- leurs attentes et leurs priorités, l'amélioration de l'existant passant en priorité chez les usagers avant la création de nouvelles lignes LGV.

- Le coût supporté par les usagers pour ces infrastructures. Par exemple, la question de la maîtrise des coûts finaux du transport ferroviaire pour l'utilisateur n'est pas abordée dans le SNIT.

En conclusion, le groupe de la CFE-CGC tient à affirmer qu'il conviendra d'être également particulièrement attentif au court terme. En effet, l'indispensable rééquilibrage modal ne doit pas faire oublier que, pour les salariés et les entreprises, la route reste à ce jour le moyen principal pour travailler et générer de l'activité et de la croissance alors qu'elle ne représente que 15% des dépenses qui seraient engagées dans le cadre du SNIT. Or, d'ici la réalisation des infrastructures de substitution, de nombreuses années vont s'écouler avant que les salariés ne disposent dans les bassins d'emplois de solutions alternatives à la route. Il sera donc nécessaire de manier avec précaution toute politique pénalisante sur le coût du transport routier individuel (taxe carbone, péage urbain, etc.) pendant cette période transitoire, en l'absence de solutions de remplacement crédibles.

Le groupe de la CFE-CGC a voté l'avis.