

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe des Personnalités qualifiées

M. Khalfa : « Au nom de l'Union syndicale Solidaires que je représente ici, je voterai ce projet d'avis.

L'ensemble du texte va dans le bon sens. Les principes de hiérarchisation des différentes modes de transport sont correctement énoncés. Il faut privilégier le mode de transport ayant le plus faible impact sur l'environnement, notamment en matière d'émission de gaz à effet de serre, et garantir l'équité territoriale. De ce point de vue, l'avenir des TER ne doit pas dépendre de la richesse des régions et il faut mettre en place un système de péréquation à l'échelle nationale. La densité de remplissage des trains ne doit pas, de plus, être l'outil essentiel des prises de décision.

Au-delà, pour que l'avion et la route soient le dernier recours, comme le préconise le projet d'avis reprenant d'ailleurs une citation du Grenelle, il faut changer les conditions de la concurrence et prendre des décisions de nature contraignante.

L'ouverture à la concurrence sur le fret n'a pas permis que le transport de marchandises se développe, bien au contraire. La chute de l'activité fret de la SNCF s'explique en grande partie par une volonté de rentabilisation à outrance, suite à l'ouverture à la concurrence dans le cadre d'un système ferroviaire éclaté où les coûts de transaction sont élevés et où il existe une désorganisation de l'ensemble du système.

Intégrer les externalités au coût global pour rééquilibrer l'utilisation des modes de transport est tout à fait nécessaire, mais insuffisant. Il faut des contraintes réglementaires fortes et notamment interdire le camion sur les longues distances, ce que propose le projet d'avis sur la liaison Lyon-Turin. Nous savons que les trois quarts du trafic routier se réalisent sur moins de deux cents kilomètres, distance en général où le rail n'est pas pertinent. Cela d'ailleurs aurait pour conséquence de limiter le *dumping* social permis actuellement par le cabotage et, par la même occasion, de rétablir l'égalité des conditions de la concurrence.

Reste le point du financement qui est insuffisamment évoqué. Il n'y aura pas de développement de nouvelles infrastructures sans politique publique d'investissement, ce qui suppose un nouveau rapport au système bancaire, la mise en place d'un pôle public bancaire d'investissement et aussi la possibilité que la Banque centrale puisse financer les investissements publics à taux zéro.

En conclusion, c'est globalement un bon projet d'avis, de même que les recommandations du Grenelle qui allaient dans le même sens. Cela n'a pas empêché le Gouvernement de prendre par la suite des mesures totalement contradictoires avec les

recommandations du Grenelle, j'espère qu'il n'en sera pas de même pour ce projet d'avis ».

M. de Russé : « Au-delà des félicitations que j'adresse aux rapporteurs de ce projet d'avis pour la qualité de leur travail et de leur écoute, je voudrais m'exprimer en tant qu'élu sur l'importance de ce schéma pour les territoires et leurs représentants.

Le SNIT met en avant de façon considérable les LGV puisque 70 % du schéma leur sont consacrés.

Pourtant les LGV ont leur limite :

- quant à l'empreinte carbone : la construction des infrastructures émettra un tel CO₂ qu'il faudra entre 15 et 20 ans d'exploitation pour le compenser, alors que le Grenelle 2 prévoit - 20 % de CO₂ d'ici à 2020.
- quant à la desserte des territoires : concernant le ferroviaire et les LGV, la desserte des territoires concerne plutôt celle des grandes villes et non pas celle de la semi-ruralité ou de la ruralité. Dans ce schéma, il manque donc l'intermédiaire. L'intermodalité, le lien entre le TER et les lignes à grande vitesse est important, et même si les TER sont de la compétence des régions, je considère que l'État a une responsabilité concernant l'aménagement global du territoire. Il serait tout à fait intéressant d'avoir une meilleure concertation entre les élus du territoire et l'État sur cette intermodalité. La tendance, dans les dessertes LGV, est à oublier le territoire situé entre les grandes villes.
- quant à l'artificialisation des sols : notre territoire national perd l'équivalent d'un département en terre cultivable tous les 10 à 15 ans du fait des infrastructures et de l'expansion urbaine. Les LGV augmenteront ce processus extrêmement dommageable en outre pour la biodiversité.
- quant à la mobilisation financière des collectivités : je suis responsable des finances du département de la Vienne et je sais ce que représente notre effort pour le financement de la LGV Sud Europe Atlantique. On ne pourra pas continuer très longtemps sur de multiples projets, comme la ligne Poitiers-Limoges. Nous nous interrogeons sur notre capacité à financer cette ligne, sans parler de la desserte interurbaine. Je connais la situation de l'État dans ce domaine mais je connais aussi les charges des départements, en particulier sur le social. Dans la Vienne, la part de l'investissement dans notre budget global est passée, en 10 ans, de 40 % à 20 %. Je m'interroge donc sur la capacité des départements à financer ces infrastructures.

Entendons-nous bien, il ne s'agit pas ici pour moi de diaboliser les LGV mais de souhaiter dans le cadre du SNIT un rééquilibrage du schéma vers la consolidation de l'existant, les voies navigables et certaines routes accidentogènes. Je voterai ce projet d'avis ».