

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe de l'UNSA

Selon l'UNSA, c'est d'abord la politique des transports qu'il faut arrêter pour qu'un schéma d'infrastructures cohérent puisse être défini en adéquation. Or, nous sommes face à une équation à plusieurs inconnues : le projet lui-même, son financement, sa faisabilité sociale et environnementale, le tout dans le cadre d'un aménagement équitable du territoire et le respect des exigences initiées par le Grenelle de l'environnement. Le risque est bien réel que le SNIT soit cantonné à un catalogue de bonnes intentions, ni financées, ni programmées, ni articulées avec les besoins les plus urgents des territoires et des populations. De plus, il faut d'emblée, avoir une ambition européenne sur le long terme (20 ou 30 ans) pour éviter une gestion au fil de l'eau, source de gaspillages, comme le souligne à juste titre l'avis

Pour l'UNSA, l'évolution dans la méthode d'élaboration, en associant plus étroitement la société civile, est de nature à faire émerger les vraies urgences. Il faut pérenniser cette approche, voire la renforcer. Le SNIT ne prend tout son sens que dans la mesure où il s'articule, se conjugue et complète les politiques régionales et locales.

Nous partons d'une situation difficile, liée à l'endettement du passé et, au plan européen, à la diversité paralysante liée à l'histoire. L'avenir est à la mise en exploitation de réseaux transeuropéens de fret ferroviaire et de transport de voyageurs transfrontaliers, y compris de longues distances. Le rôle de la commission transport de la Commission européenne est essentiel de ce point de vue.

L'UNSA souhaite que des évaluations systématiques soient réalisées sur l'état des infrastructures existantes et leur coût d'usage et d'entretien. L'intérêt général implique que la priorité soit donnée à la remise à niveau et à l'amélioration des infrastructures existantes. En effet, face à la montée du prix du pétrole, la politique nationale, *via* le SNIT, comme les politiques régionales et locales, doivent être plus encore orientées vers le développement du transport collectif, sous toutes ses formes. En particulier, la question des transports en Île-de-France, en relation avec le Grand Paris, nécessite un traitement spécifique compte tenu de l'urgence à améliorer les transports collectifs dans cette région.

Un dernier point, la création d'une instance de pilotage ou de suivi du SNIT, que notre institution a d'ailleurs déjà revendiquée et qui figure aussi dans l'avis, ne fera que succéder au Conseil national des transports (complété par le Conseil supérieur du service public ferroviaire lors de la création en 1997 des deux ÉPIC : SNCF et RFF).

L'histoire se poursuit donc ! L'UNSA espère que cet avis contribuera à renforcer la volonté d'aboutir à des solutions durables et l'a voté.