

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe de l'artisanat

Le projet de SNIT marque une rupture positive par rapport aux démarches antérieures de programmation en matière de transports. Porteur d'une vision stratégique de long terme, il permet d'éclairer mais aussi d'orienter les choix publics sur l'évolution de notre système de transport.

Si les besoins à satisfaire sont considérables, le groupe de l'artisanat se réjouit que, parmi les objectifs du SNIT, une priorité soit accordée à l'amélioration de la performance du réseau dans la desserte des populations et des activités, sur l'ensemble du territoire. De même, pour tenir compte des contraintes budgétaires actuelles, doit également être saluée la préférence accordée à la modernisation et à l'optimisation des infrastructures existantes, la recherche de meilleures performances environnementales du système de transport devrait aussi y contribuer.

Le projet de SNIT est porteur de nombreuses avancées. Pour autant, des améliorations sont encore nécessaires pour assurer la meilleure cohérence possible entre ses ambitions et sa mise en œuvre.

À cet égard, une plus forte prise en compte de l'aménagement du territoire paraît indispensable. L'accessibilité d'un territoire est un élément déterminant de son développement. Cette accessibilité dépend de la capacité d'un réseau de transports à répondre aux besoins de la population en termes de qualité et, pour les transports en commun, de la fréquence des dessertes.

Or, le SNIT aborde l'accessibilité en fonction d'un critère de vitesse, et comporte à ce titre un bon nombre de « grands projets » de lignes à grande vitesse dont on peut s'interroger sur la capacité à répondre pleinement aux besoins des territoires.

Pour le groupe de l'artisanat, il est fondamental que le schéma national prenne mieux en compte la mobilité de proximité et que le choix des projets ne conduise pas à réduire les crédits disponibles pour y répondre. D'où la nécessité de prévoir des critères permettant de hiérarchiser ces projets, autour d'une logique de maillage et d'équité territoriale.

Afin d'assurer la cohérence du système de transport sur l'ensemble du territoire, il faut par ailleurs organiser une bonne complémentarité entre les systèmes de transport relevant de la compétence de l'État comme des collectivités. C'est pourquoi, devrait être prévue une articulation entre le schéma national et les divers schémas régionaux, favorisant ainsi leur synergie.

Sur la question du financement du SNIT, les capacités limitées - tant au niveau de l'État que des collectivités - justifient de poser clairement les règles du jeu.

Le groupe de l'artisanat comprend que le SNIT ne soit pas en mesure de prendre des engagements de financement, en raison de son caractère évolutif et de la temporalité dans laquelle il s'inscrit. Il comprend également qu'un financement croisé conditionne la réalisation des différents projets, même s'il faut organiser la péréquation nécessaire pour répondre à ceux dont la pertinence est reconnue.

Toutefois, l'ampleur des ambitions du SNIT - comme la situation des finances publiques - exigeront de maximiser l'efficacité des réalisations, et donc de faire les bons arbitrages.

Une programmation pluriannuelle des projets permettrait également aux collectivités d'avoir une bonne visibilité sur les dépenses auxquelles elles devront faire face.

Enfin, l'étendue des financements à mobiliser pour assurer la performance économique, sociale et environnementale de notre système de transport nécessiterait une réflexion sur de nouvelles recettes à la fois acceptables et efficaces.

Considérant que l'avis formule des propositions de nature à enrichir le projet de SNIT et à favoriser la concrétisation de ses objectifs, le groupe de l'artisanat l'a voté.