

Projet de schéma national des infrastructures de transport

Déclaration du groupe des Professions libérales

Dans son introduction, l'avis rappelle bien l'esprit dans lequel le Schéma a été conçu :

- en cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement, il constitue une rupture majeure en privilégiant les transports alternatifs à la route ;
- document de stratégie et d'impulsion, il s'ordonne autour de 4 axes : optimisation de l'existant, amélioration de la desserte des territoires, amélioration de la performance énergétique et réduction de l'empreinte écologique ;
- enfin, l'horizon du souhaitable excédant nos capacités de financement, il oblige à hiérarchiser les projets et à trouver des financements innovants.

L'avis laisse planer deux ambiguïtés qu'il convient de lever :

- le SNIT ne constitue pas un document de programmation de l'État mais correspond à une vision stratégique de l'évolution à long terme des infrastructures de transport en France. Il décrit le champ des « possibles » sur les décennies à venir, mais n'a jamais eu vocation à décrire le champ du « faisable » à court et à moyen terme ;
- la question du financement ne relève pas du schéma lui-même, mais d'une phase ultérieure lorsque seront arrêtés les projets. Sa mise en œuvre se fera notamment sur la base d'une hiérarchisation des projets envisagés.

L'avis aurait mérité d'être plus précis sur trois points.

- Le levier économique : le SNIT vise à répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens, mais aussi d'attractivité et de lutte contre le désenclavement de nos territoires. La logique comptable de l'avis est plutôt réductrice, alors que l'investissement qu'il représente est créateur de croissance, d'emplois et d'activités induites. Enfin, c'est oublier que l'attractivité des territoires, liée à la qualité des infrastructures, est facteur de compétitivité et de bien-être des citoyens.
- La taille des projets : le SNIT s'intéresse aux infrastructures qui garantiront un report modal à grande échelle. Ceux qui y figurent donc, doivent revêtir, au minimum, une envergure régionale, c'est pour cette raison que les chantiers plus « classiques » de modernisation des réseaux, ceux notamment inclus dans les contrats de projets ou dans les Programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ne sont pas mentionnés dans le Schéma.

- Enfin, le SNIT est un schéma d'infrastructures de l'État. Il n'intègre donc pas les projets sur l'offre de transport qui relèvent des Autorités organisatrices de transport (AOT) ou, dans certains cas, d'opérateurs privés.

Ces précisions méritaient, à nos yeux, d'être apportées.

Par ailleurs, nous donnons raison aux deux rapporteurs, le SNIT, tel qu'il est, présente des limites :

- peut-on accepter l'idée de hiérarchiser les projets en fonction du degré de mobilisation ou de capacités contributives des collectivités locales concernées ? Le SNIT prévoit, en effet, que les infrastructures qui pourront être cofinancées par les collectivités territoriales seront réalisées prioritairement. Ce critère risque de conduire à une rupture d'égalité entre les territoires. L'avis se place dans une logique de péréquation et considère qu'il convient de bâtir les solidarités territoriales aptes à pallier les déséquilibres entre infrastructures. Nous pensons qu'il faut se placer aussi dans une logique de responsabilisation. L'intérêt général doit prévaloir, même si le bénéfice tiré de la réalisation d'infrastructures s'accommode mal avec le temps électoral ;
- d'autre part, si l'optimisation des matériels et des réseaux existants n'est pas absent du SNIT, il donne l'impression de faire la part belle aux infrastructures nouvelles. Il ne s'agit pas d'opposer modernisation de l'existant et développement des lignes nouvelles, mais il faudra, pour convaincre, renforcer la transparence quant aux critères de choix des projets retenus.
- enfin, chaque nouvelle infrastructure doit être inscrite dans une logique environnementale. Toutefois, le développement des infrastructures et leur impact sur la biodiversité, les paysages et l'artificialisation des sols ne sont pas toujours compatibles. D'autre part, il est à craindre que l'objectif de baisser de trois quarts les émissions de gaz à effet de serre ne soit pas par exemple atteint.

La tentation était grande d'opposer les modes de transport entre eux. Le rôle du politique est de trancher des intérêts contradictoires. L'exercice n'était pas facile pour les deux rapporteurs d'analyser toutes les raisons qui ont motivé certains choix politiques. C'est pourquoi le groupe des professions libérales a voté l'avis.