

Assemblée plénière du 28 Février 2010
Schéma National des Infrastructures de Transports –
Avis de la Région Midi-Pyrénées

Intervention de Guillaume Cros

Monsieur le Président, Chers collègues,

La façon d'organiser les transports a toujours été un véritable indicateur de la prise en compte par les collectivités des urgences environnementales, les transports étant à la source de l'émanation de plus de 25 % des gaz à effet de serre.

On peut d'ailleurs se féliciter que la majorité précédente ait mis en place un plan rail volontaire et ambitieux que nous devons faire aller encore plus loin.

Les transports sont aussi l'objet de discussions et de débats parfois passionnés. Des élections peuvent se gagner ou se perdre sur ce sujet. C'est une préoccupation importante de nos citoyens encore plus à un moment où le prix du baril de pétrole dépasse largement les 100 dollars et risque de ne pas cesser d'augmenter.

Nous nous félicitons donc de pouvoir aujourd'hui, comme nous l'avions demandé dès le mois de septembre, débattre du schéma national des infrastructures de transports.

Cette plénière est très chargée sur ces questions puisque nous aurons aussi à nous exprimer sur la convention de financement pour la réalisation de la LGV reliant Tour à Bordeaux, nous y reviendrons tout à l'heure.

Concernant précisément cet avant-projet de SNIT, je vais reprendre les grandes lignes de ce que nous avons exprimé dans la contribution du groupe Europe-Ecologie, qui sera jointe à l'avis régional.

Le SNIT est annoncé comme une suite logique du Grenelle de l'environnement, le gouvernement le présentant comme le « Grenelle en action ». En conclusion du Grenelle, il avait été dit « qu'un rattrapage important dans le domaine du ferroviaire était nécessaire ». Ce que nous avons donc cherché dans cet avant-projet, c'était simplement la vérification des effets d'annonces. Et bien il s'avère qu'on est loin du compte.

Je tiens à exprimer les regrets du groupe Europe-Ecologie sur le contenu de l'avis de notre collectivité qui nous est proposé aujourd'hui. Un regret que je me permets aussi d'exprimer au CESER, qui s'est prêté à l'exercice au mois de décembre dernier et qui a, de notre point de vue, oublié cette fois encore les urgences environnementales auxquelles notre planète doit faire face. En effet, globalement, ces deux avis se limitent à une énumération de projets qu'on estimait manquants SNIT ou alors au contraire, on se félicite qu'un projet ou un autre y soit inscrit. Cependant, nous pensons que notre collectivité peut, en tant qu'opérateur de transport, apporter une véritable critique, constructive, à un document aussi important que le SNIT.

Véritablement, ce SNIT affiche des objectifs intéressants. Je cite le ministre de l'époque, Monsieur Borloo, qui lors de la conférence de presse avait annoncé « un changement drastique de stratégie » et même qu'il fallait « donner une priorité absolue aux modes alternatifs à la route ».

Nous ne reviendrons pas sur les désillusions du Grenelle, mais le SNIT n'est qu'une désillusion de plus.

Où est le changement drastique de stratégie ? Nous avons lu l'avant-projet publié en juillet, nous ne l'avons pas trouvé. Nous avons lu l'avant-projet consolidé de janvier dernier, nous ne l'avons pas trouvé non plus. En fait, ce SNIT n'est qu'une liste de projets, dont un grand nombre ne va pas dans le bon sens. Pour ces projets l'Etat préconise la réalisation et demande que des études soient engagées.

L'exemple du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes près de Nantes, est l'un des plus flagrant ? Nous félicitons d'ailleurs que nos collègues conseillers régionaux de la Région Pays de la Loire d'aient renoncés à une participation financière pour un tel projet.

Nous ne pouvons pas faire non plus l'économie d'aborder le volet routier, partie la plus insidieuse du SNIT. Je vous invite à consulter le travail qu'a fourni la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Pour résumer, le SNIT prévoit un accroissement du réseau autoroutier et 2X2 voies de plus de 10%, ce que nous ne pouvons

pas qualifier de marginal. **C'est ainsi que l'on retrouve l'aberrante mise en autoroute de Castres Toulouse.** Et tout cela est noyé dans le SNIT par des grands projets démesurés et qui n'ont qu'une chance infime de voir le jour. L'enveloppe prévisionnelle pour la réalisation du SNIT s'élève à 170 milliards d'euros. La seule Traversée Centrale des Pyrénées dépassera les 10 ou 15 milliards d'euros.

Nous ne pouvons pas tomber dans ces pièges du gouvernement. Une partie essentielle manque à ce schéma : **le plan de financement des actions.**

La convention sur le financement de la LGV qui sera proposée tout à l'heure et l'apparition de partenariats publics privés est bien la preuve que l'Etat se désengage du financement des infrastructures de transport d'intérêt national, en incluant dorénavant les collectivités territoriales dans ses gabegies financières.

Qu'en sera t'il pour cette fameuse Traversée Centrale des Pyrénées par exemple ? Tout le monde s'accorde à dire que de toute manière, elle ne sera jamais financée, d'autant plus que la commission européenne vient de déclarer que ce projet serait retiré du schéma européen des grandes infrastructures de transport. En fait, nous sommes en train de rentrer dans une hypocrisie collective avec l'Etat, avec une règle du jeu un peu particulière : tout le monde soutient ces grands projets soit disant indispensables, le premier qui déclare se retirer du financement a perdu et devient responsable voire coupable. Nous vous en ferons la démonstration tout à l'heure au sujet de la LGV.

Revenons sur quelques grands dossiers régionaux évoqués dans le SNIT et qui nous paraissent plus que contestables :

- **la LGV** bien sûr et nous y reviendrons tout à l'heure
- **La Traversée centrale des Pyrénées.** En dehors de son infaisabilité financière, tout projet de Traversée Centrale des Pyrénées n'est pas envisageable s'il n'intègre au préalable la suppression des transports inutiles, la potentialisation de l'existant (couloirs ferrés, cabotage maritime) et son inscription dans une vraie logique de ferroutage (refus du transit ferré ponctuel de camions). Nous en sommes bien loin. Mettons les moyens pour rationaliser les déplacements ensuite on verra si ce type de projet pharaonique est pertinent...
- **Le projet d'autoroute entre Castres et Toulouse.** Le SNIT prévoit la mise en 2X2 voies de l'itinéraire Toulouse-Castres avec une concession autoroutière. Une autoroute totalement injustifiée au regard de la crise énergétique qui s'annonce mais

aussi au regard même des critères décrits par le Grenelle de l'environnement pour les éventuels nouveaux projets autoroutiers.

Cette autoroute est une aberration écologique, économique et sociale. Source de pollution et destructrice de terres arables, l'autoroute est également un gouffre économique pour les citoyens et les collectivités territoriales. Il s'agit aussi d'une privatisation de l'espace public et d'une injustice sociale car les citoyens paieront par l'impôt et par le péage. Les alternatives existent pourtant. L'Etat n'a pas voulu en entendre parler. Mais c'est vrai que la décision de la mise en concession ressemble plus à un petit arrangement entre amis politiques UMP qu'à la prise en compte de l'intérêt collectif.

Des alternatives moins coûteuses, plus efficaces en temps de parcours, sécurisées et plus respectueuses de l'environnement existent. L'aménagement de la RN126 qui a, pour l'instant j'espère, été écarté alors qu'il s'agit d'une mesure raisonnée et économique doit être mis en avant et poussé par notre collectivité. Nous aurons certainement à en reparler.

Pour conclure, ce SNIT reste un document d'inventaire, sans planification et la représentation d'une vision de l'aménagement du territoire rétrograde. Malgré les effets d'annonce, aucune anticipation sur l'ère post-pétrole et des impacts du réchauffement climatique n'est proposée. Le Grenelle de l'environnement est encore mis à mal une nouvelle fois...

L'avis sur le SNIT qui nous est proposé ici doit être amélioré pour qu'il prenne mieux en compte les enjeux environnemental, économique et social. C'est pour cela que nous défendrons un certain nombre d'amendements à l'avis.

