

Assemblée plénière du 28 Février 2011

Avis du Conseil Régional Midi-Pyrénées

sur le Schéma National des Infrastructures de Transport

Contribution du Groupe EE-LV

Le SNIT, un document qui donne des objectifs ambitieux mais définit des projets qui circulent à contre-sens.

Des objectifs affichés...

Lorsque le gouvernement a présenté l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport, il était promis «*une rupture majeure*», «*un changement drastique de stratégie*», «*une priorité résolue aux modes alternatifs à la route* ».

Les grands principes d'actions énoncés dans ce document apparaissent de prime abord très satisfaisants :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures,
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires,
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport,
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

Il apparaît que ces aphorismes ne transparaissent pas dans l'intégralité de l'avant-projet du SNIT, autant dans la version initiale du 10 juillet 2010 que dans la version consolidée parue le 26 janvier 2011. En effet, des projets démesurés et anachroniques persistent, l'aéroport de Notre Dames des Landes restant le plus symptomatique.

... en contradiction avec les actions énoncées

Le SNIT ne propose pas d'alternatives à la route

Le gouvernement a annoncé que les investissements routiers étaient réduits considérablement et ne représentaient plus que 4,5% du coût total s'élevant à près de 170 milliards d'euros (si l'ensemble des projets étaient mis en œuvre). Néanmoins, 900 km de nouvelles autoroutes sont planifiés, ce qui correspond à une extension d'environ 10% du réseau actuel.

Il apparaît donc une sous-estimation dans le SNIT du programme routier et autoroutier envisagé, et cela pour plusieurs raisons. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports en relève notamment trois :

- Le chiffrage routier du SNIT ignore le programme de modernisation d'itinéraire (PMI) qui coûtera 6 milliards d'euros sur la seule période 2009-2014,
- Les projets autoroutiers déclarés d'utilité publique depuis le lancement du Grenelle de l'environnement (environ 300 km pour 5 milliards d'euros) n'ont pas été repris dans le SNIT.
- Le SNIT contient des projets très coûteux qui n'ont que des chances infimes de voir le jour avant 2030 mais permettent de gonfler la dépense totale et de noyer les projets routiers : barreau à grande vitesse Lyon-Atlantique, traversée ferroviaire centrale des Pyrénées (10 milliards), canal Saône-Moselle, desserte du plateau de Saclay par métro automatique, ... c'est le cas de plus de la moitié des projets ferroviaires.

Des projets qui circulent à contre-sens : le cas de la région Midi-Pyrénées

- Les projets de Lignes à Grande Vitesse

Le grenelle de l'environnement s'est conclu par une promesse : 2000 nouveaux kilomètres de lignes à grande vitesse à l'horizon 2020 en France. Le SNIT en prévoit exactement 2300 km à engager d'ici 2020 et 1500 km supplémentaires d'ici 2030.

La région Midi-Pyrénées est concernée directement pour 3 tronçons :

- Tours-Bordeaux
- Bordeaux-Toulouse
- Toulouse-Narbonne

Plusieurs raisons amènent à dire qu'il est plus cohérent d'aménager les lignes existantes :

- ***Pour un aménagement solidaire du territoire :***

Le choix de la réalisation de lignes nouvelles destinées à la grande vitesse s'explique essentiellement pour une raison technique simple, étant la seule solution pour faire circuler des trains à plus de 320 km/h. La comparaison avec la situation allemande, suisse ou autrichienne montre que ce choix n'est absolument pas judicieux. Les lignes rapides n'y dépassent pas 250 km/h car au-delà les contraintes techniques, le coût des aménagements, les consommations d'énergie créent des surcoûts et des nuisances rendant négatifs tout gain de vitesse. C'est l'avis même de la directrice de la stratégie de RFF qui écrit : « si on réalise un maillage fin du territoire en lignes à grande vitesse, en favorisant les transversales et en assurant la qualité des correspondances et la régularité des horaires, une performance de 220 km/h semble suffisante. Et cela permettrait de mieux maîtriser les consommations d'énergie et les nuisances sonores. ».

En terme d'aménagement du territoire, le choix de la LGV pose d'autres problèmes. En effet, ces lignes nouvelles irrigueraient seulement 2 à 4 villes par région. Les territoires non desservis par la LGV risquent d'être perdants pour deux raisons. Tout d'abord, les populations devront rejoindre la ville desservie par la LGV puisque l'offre des lignes de proximité ou inter-cités est diminuée voire supprimée (exemple LGV Est). Le temps gagné sur la LGV est perdu en allant à la gare LGV.

Ensuite, les horaires sont adaptés pour la liaison principale vers Paris et ne prennent plus en compte les besoins locaux. Si les autres départements et villes moyennes sont donc oubliés pour les dessertes, ils ne le sont pourtant pas pour la contribution financière, ce qui représente une double peine pour leurs habitants. Les trajets quotidiens deviennent un enjeu pour les années à venir. Le nombre de passagers sur ces trains régionaux (TER) est amené à fortement augmenter selon la SNCF. Les usagers recherchent des alternatives à la voiture dans leurs transports quotidiens, notamment depuis la flambée du prix du pétrole.

Ensuite, les offres de déplacement pour le loisir ou le travail sont très inégales selon la destination choisie : au départ de Toulouse, les trains vont deux fois moins vite pour aller vers Marseille ou Barcelone (100 km/h) que vers Paris (180 km/h). Pour s'ouvrir à l'Europe des régions, les déplacements transversaux sont à moderniser pour être compétitifs face à la voiture ou l'avion, et ne pas s'inscrire uniquement dans un rapport de dépendance Paris-Provence.

- **Pour un service rendu aux usagers de qualité**

La mise en place de TGV implique l'augmentation significative du prix du billet. L'exemple de la ligne TGV Est Paris-Strasbourg est éloquent : 20 à 30 % d'augmentation des tarifs par rapport aux tarifs des liaisons par trains Corail. Guillaume Pépy (Directeur de la SNCF) dans un interview au journal Libération du 17 décembre 2008 reconnaît « que la construction accélérée du réseau (LGV) entraîne une hausse des péages et au final une hausse du billet grande vitesse. Il sera financé par le contribuable et par le voyageur».

Il faut que la région Midi-Pyrénées s'inscrive dans le maillage à grande vitesse et que le TGV arrive enfin en gare de Toulouse. Au mois de février 2011, le plan de financement du premier tronçon Tours-Bordeaux n'a jamais été aussi incertain. L'Etat se désengage du financement des infrastructures nationales, invente le partenariat public-privé et vient mettre à mal les finances locales. Il devient alors urgent de réorienter les projets sur le réaménagement des lignes existantes, qui ne mettront pas en péril ni le report modal de la voiture vers le train et encore moins de l'avion vers le train.

- **La traversée centrale des Pyrénées**

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 ferrées, cabotage maritime) et son inscription dans une vraie logique de feroutage (refus du transit ferré ponctuel de camions).

Dans le détail, nous considérons que :

- le transport maritime entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, qui représente déjà la moitié du transport total des marchandises concernées, dispose encore de marges de progression, notamment au travers du cabotage maritime,
- les seules concentrations de marchandises, pouvant justifier du transport ferré, se situent autour de Barcelone et de Bilbao en Espagne, dans le couloir rhodanien en France, ou plus au nord, en région parisienne et au Bénélux : le centre des Pyrénées ne correspond donc à un aucun flux naturel massifié de marchandises,
- si des flux devaient s'y concentrer, alors ils devraient trouver leur concentration "artificielle", côté français, bien au-delà du Piémont Pyrénéen, soit a minima dans la plaine de Garonne, ce qui suppose des tracés évitant des fortes pentes (Capvern...), des zones urbaines au trafic ferroviaire trop chargé (Toulouse, Bordeaux), donc sans doute la reconstitution de la ligne ferroviaire Tarbes - Auch -Agen,

- les principales marchandises identifiées, lors des études, comme susceptibles de transiter "naturellement" par une éventuelle TCP / NTP, sont les grumes issues du Limousin, les productions (peu pérennes) de maïs du Gers ..., tous produits à faible valeur ajoutée qu'un transport ferré sous tunnel renchérirait de façon disproportionnée, mettant en doute tout éventuel équilibre financier du projet.
- les croissances de trafic sur lesquelles s'appuyaient les études d'une éventuelle TCP / NTP ne sont aujourd'hui plus d'actualité : la plupart des flux de marchandises sont en baisse, et la réorganisation des flux producteur / consommateur, et le renchérissement des prix du pétrole (préalable à sa raréfaction progressive) amplifieront durablement ce phénomène,
- la réouverture, souhaitée par les associations et les régions limitrophes, du tunnel Pau - Canfranc, permettrait, pour un coût limité, le transit de 3 millions de tonnes de marchandises par an, chiffre sans commune mesure avec une éventuelle TCP / NTP, mais suffisant pour offrir une alternative à certains flux routiers transitant par les Pyrénées.

▪ **Le projet autoroutier entre Toulouse et Castres**

Le SNIT prévoit la réalisation de la mise en 2X2 voies de l'itinéraire Toulouse-Castres avec une concession autoroutière. Ce choix n'est pas opportun pour plusieurs raisons, la liaison entre Toulouse et Castres doit donc être améliorée et sécurisée au travers d'un aménagement raisonné de la RN 126 répondant à plusieurs objectifs et besoins :

- cet aménagement ne doit pas générer de péage supplémentaire pour les usagers et donc d'inégalités sociales,
- il faut améliorer la sécurité routière et limiter les situations à risques,
- il faut fiabiliser le temps de trajet en supprimant les causes des encombrements de certaines sections,
- il faut améliorer le cadre de vie des riverains et des villages traversés,
- il faut préserver le foncier et limiter l'emprise sur les terres agricoles.

Pour conclure, le problème du financement des infrastructures

Le SNIT propose une vague estimation du coût des ouvrages : près de 170 milliards d'euros. Il est difficile d'anticiper la hauteur de cette enveloppe, l'exemple récent de l'escalade inflationniste du prix du kilomètre de LGV entre 2006 et 2011 nous le montre. Nous rejoignons sur ce point l'avis de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, qui décrit le SNIT comme « un document trompeur », additionnant des projets non réalisables mais gonflant l'enveloppe prévisionnelle. Cela annonce une volonté d'engagement de l'Etat alors que tous les grands projets actuellement en cours sont la preuve du contraire. L'intégration de ces projets démesurés vient aussi noyer les investissements routiers dans le schéma global, ce qui a permis de dire qu'ils avaient été marginalisés. Le SNIT reste un document d'inventaire, sans planification et la représentation d'une vision de l'aménagement du territoire rétrograde. En effet, malgré les effets d'annonce, aucune anticipation sur l'ère post-pétrole n'est proposée. Le grenelle de l'environnement est encore une fois mis à mal avec ce schéma.

Enfin, le SNIT se garde bien de définir les montages financiers des projets et cela pose un véritable problème. Les conventions de financement de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux nous permettent d'en avoir un premier aperçu. Aujourd'hui, l'Etat n'est plus capable de

financer seul des infrastructures nationales et a inventé le « Partenariat-Public-Privé » afin d'attirer des capitaux en échange de la concession de certaines lignes. Ne pouvant financer la part restante, il contraint les collectivités locales, intercommunalités, départements, régions, à prendre à leur charge une part du financement public. La réalisation de ce tronçon est estimée à 7,8 milliards d'euros. Le concessionnaire privé chargé de construire, exploiter et entretenir la LGV pendant 50 ans finance seulement 29% du coût du projet (sachant que la caisse des dépôts et consignations vient garantir l'investissement) et les 71% restants sont répartis entre les financeurs publics. Le groupement privé qui investit moins de 30% des investissements tirera tous les avantages de ce montage financier. Il pourra exploiter et entretenir pendant 50 ans les nouvelles LGV. Ses rémunérations seront les droits de péage versés par les compagnies ferroviaires qui utiliseront ces lignes. Par contre, les acteurs publics qui auront eux-aussi investi n'auront aucun droit d'actionnaire ni de concessionnaire. Par exemple, les Régions devront payer ces mêmes droits de péage pour faire circuler leurs TER sur des lignes qu'elles auront déjà financé.

