

**Intervention de Nicole FRECHOU
Pour le Groupe Front de Gauche : PCF-PG-GU**

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

Le schéma des infrastructures de transports est institué par la loi suite au Grenelle de l'environnement. Il a pour objectif de favoriser les conditions de report vers les modes de transports les plus respectueux de l'environnement.

Si l'ambition d'un tel document était de moderniser un système de transports afin de le porter au plus haut des exigences de service public pour les usagers, de renforcer le transport des marchandises par fret, d'améliorer le réseau fluvial et les déplacements dans les territoires, en réduisant l'empreinte environnementale des structures nous nous en féliciterions. Mais on voit au fil des pages que les financements ne sont pas à la hauteur des enjeux. Le gouvernement n'affiche aucune ambition financière réelle pour les vingt ans à venir et laisse aux collectivités locales le soin d'en financer 50%. Il abandonne même une partie des financements au secteur privé en favorisant les projets autoroutiers et pour la LGV l'introduction d'un partenariat public-privé.

L'élaboration de ce document n'a fait l'objet d'aucune concertation.
C'est pourquoi l'expression directe de notre Institution est fondamentale.

Un débat national large intégrant l'avis de tous les acteurs, économiques, institutionnels et sociaux est indispensable avant son adoption par l'assemblée et le sénat. La question des financements devra y être abordée dans son ensemble afin de ne pas ponctionner indéfiniment les collectivités ou les usagers. Des pistes peuvent être ouvertes comme la recherche de financements nouveaux pour que les régions assurent leurs missions. Ces mesures sont urgentes à mettre en œuvre.

Le projet de SNIT ne prend pas le parti d'un désenclavement, d'un rééquilibrage et d'une équité territoriale, c'est notamment vrai pour Midi Pyrénées, alors que c'est à l'Etat d'être le garant de cette solidarité nationale. Les relations transversales ne passant pas par Paris sont le parent pauvre de ce schéma ou rejetées à un horizon si lointain qu'on peut avoir des doutes sur leur réalisation, c'est le cas de la ligne POLT et d'autres lignes. La pérennisation et la modernisation de Béziers-Neussargues pour le fret et les voyageurs doivent figurer dans le schéma, c'est indispensable pour le désenclavement de l'Aveyron. (amendement)

Enfin il faut que le SNIT affirme un renouveau pour le fret.

Nous sommes particulièrement choqués, dans une région qui a pris ses responsabilités sur le rail, de la proposition de découper le réseau national en une série de sous réseaux ou la

responsabilité de l'Etat et de RFF ne serait plus entière.

Le gouvernement organise la dégradation de la SNCF afin de justifier sa privatisation. Alors qu'RFF annonce la fermeture de 4500 KM de lignes sur le réseau classique, combien de km supprimés concerneront la région Midi-Pyrénées ? Dans un contexte de privatisations qui appauvrit et condamne le service public, nous assistons là à une logique qui nous éloigne de plus en plus des missions historiques du service public des transports. Il faut exiger d'autres choix stratégiques. Alors que la région Midi-Pyrénées investit pour mettre en place un réseau TER moderne afin de répondre aux besoins de la population, le gouvernement fait l'inverse. Il est vital que les usagers des transports, aux côtés des cheminots et des élus exigent que la politique menée depuis des années soit abrogée et que l'on redonne les moyens à la SNCF d'être le grand service public des transports qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être.

En ce qui concerne le désenclavement, l'avis qui nous est proposé nous demande de soutenir la mise en 2 fois 2 voies de l'itinéraire Castres-Toulouse sans générer de péage, proposition alternative à l'autoroute payante. Cette question vous le savez est au cœur d'une forte mobilisation locale qu'il nous faut, nous semble-t-il prendre en compte.

Nous pensons qu'une autre alternative est possible Nous sommes ainsi favorables à examiner les conditions de la mise en œuvre de l'aménagement du tracé existant et à ce propos nous proposons à l'assemblée un amendement au SNIT.

En effet, la 2x2 voies résout certes le problème du péage pour les usagers, mais ne répond pas à la problématique environnementale concernant par exemple la traversée de la vallée du Girou et les surfaces agricoles. Elle ne répond pas non plus à la question des déplacements urbains qui ne manqueront pas de se produire comme d'autres exemples nous le prouvent, notamment en Ariège, aggravant encore l'équilibre de la biodiversité dans ce secteur. Il ne résout en rien non plus le problème du financement. Certaines études alternatives démontrent que le coût pour les collectivités locales se chiffrerait à environ 200 millions d'euros, pour un gain de 10 mn. On peut se poser la question de sa légitimité nécessaire dans le contexte de contraintes budgétaires annoncées, de plus ce projet serait incompatible avec le projet inter SCOT de l'agglomération toulousaine. Nous devons plutôt nous positionner sur la nécessité d'orienter les transports de marchandises vers le fret, l'organisation des échanges multimodaux et le développement des transports collectifs.

La transition est aisée alors pour évoquer la traversée centrale des Pyrénées. Je vous rappelle que les élus et militants Front de Gauche des Hautes-Pyrénées propose aujourd'hui un moratoire sur le projet actuel de TCP et l'ouverture d'un large débat public prenant en compte l'avis des citoyens, des associations, les études déjà réalisées sur l'aménagement des lignes existantes et l'arrêt des dépenses d'argent public au bénéfice des lobbys favorables au projet. La manière dont ce débat a été mené au mépris de toute transparence, y compris par les collectivités locales, depuis près d'une décennie, amenant une partie de la population à se radicaliser contre le principe même d'une traversée ce qui n'est pas notre cas, amène notre groupe à réitérer ici l'exigence que notre région se positionne pour demander que l'Etat et les

collectivités concernées assurent et garantissent une concertation citoyenne la plus large à chaque étape du projet. Il ne peut y avoir d'un côté le savoir infallible des experts qui expliquent les meilleurs choix et de l'autre la population qui doit les accepter. Nous veillerons à l'exemplarité de la démarche, nous proposons un amendement.

Pour conclure, si nous pensons que la prospective et la programmation des infrastructures des transports est un exercice globalement positif, il reste encore trop de questions qui posent problème, nous voyons les limites que veut y mettre le gouvernement actuel. Alors que l'étranglement démocratique et financier des collectivités est programmé, l'Etat doit, comme le souligne l'avis de la région apporter maintenant la garantie des financements sinon c'est un marché de dupes qui nous est proposé.