

COMMUNIQUE

Avant projet SNIT :



**Un affichage
plus qu'une concrétisation de la « rupture » !**

La CGT a toujours revendiqué un **Schéma National multimodal d'Infrastructures de Transports** cohérent avec les schémas régionaux de service de transports marchandises et voyageurs.

La négociation du Grenelle de l'Environnement et la loi qui s'en est suivie ont acté ce principe, cohérent avec l'orientation vers une politique multimodale intégrée des transports.

Il s'agit là d'un premier pas important, les infrastructures étant stratégiques pour rompre avec une logique de concurrence intermodale qui prévaut depuis des années.

Pris devant une contradiction majeure avec son dogme, le Gouvernement s'est attaché, depuis 2007, à mettre en sommeil le processus décidé et pourtant force de loi. Sous la pression des syndicats et ONG il est contraint, avec plus d'un an de retard, de réactiver le sujet. C'est à présent une nouvelle étape qui s'ouvre : celle du contenu et du concret pour l'élaboration de ce schéma.

A l'examen de l'avant-projet, présenté par le Gouvernement, le compte n'y est pas ! En dehors des affichages alléchants, il n'est pas possible d'affirmer que ce schéma pose les rails d'un report modal en faveur des modes de transports vertueux. Il ne formalise pas la mise en œuvre effective d'une politique multimodale, maîtrisée par la collectivité pour une finalité d'abaissement conséquent des émissions de Gaz à Effet de Serre de notre société.

Le fait que les projets routiers, pour la plupart, soient exclus de ce schéma mais conduits séparément est en soi révélateur. Dès lors, nous ne sommes plus, de fait, dans l'approche multimodale pourtant inscrite dans la loi d'Orientation Intérieure des Transports.

Dans ces conditions, il semble assez évident que tous les projets routiers vont se réaliser, ceux ferroviaires et fluviaux continueront à faire rêver. Il ne peut en être autrement tant que le Gouvernement se refusera à sortir de son idéologie libérale qui exacerbe la recherche de retour sur investissement au plus court terme possible et la concurrence assise sur le dumping tarifaire et social dans le fonctionnement des transports. L'élaboration de ce schéma est corsetée par une révision des politiques publiques (RGPP) qui consacre, avant tout, la contraction des investissements publics et celle de l'ingénierie publique en la matière.

Le fait que 90% des investissements, envisagés sur 30 ans (170 milliards d'euros) pour les infrastructures incluses au schéma, soit annoncés en faveur des modes alternatifs au routier peu apparaitre comme très positif. Que 52% de ces 90% soient envisagés pour le rail est également séducteur.

Mais pour la CGT, au minimum quatre remarques s'imposent :

- **En réalité, les financements sont purement virtuels.** Cette question reste entière depuis l'opération Grenelle. Une politique d'affichage ne fait pas une politique des transports. Les

chiffres avancés ne sont que des évaluations de coûts, ils n'ont valeur ni d'engagement, ni de financement.

- **La priorité à la régénération et à la modernisation du réseau existant ne marque pas le projet proposé à hauteur des engagements pris.** Il est même révélateur d'observer, concernant le transport des marchandises, l'impasse totale faite sur l'inscription du réseau ferroviaire au maillage structurant des territoires. Ce que le Gouvernement retient, dans ce domaine, est à la lettre le projet fret d'avenir SNCF, limité aux autoroutes ferroviaires, au transit, délaissant le lotissement et l'aménagement du territoire. Dans cette optique, il se paie le luxe de délaissier la 3^{ème} radiale Nord-Sud (POLT), n'y prêtant aucun intérêt pour le fret. Le même sort est réservé au quart Nord/Ouest du pays et aux axes transversaux. Entre le Gouvernement et la SNCF, la connivence est donc parfaite ! Cette impasse sur le réseau existant voudrait-il dire que l'Etat en laisse la charge de financement aux collectivités, dans la mesure où est affirmée la seule inscription de ce qui relèverait de l'Etat ?
- **La dimension sociale est loin d'être à la hauteur**, les défauts d'aménagement du territoire, enjeu dont l'Etat a la responsabilité, au regard de l'égalité de traitement, du droit à la mobilité, du désenclavement de territoires apparaissent criants;
- **Aucun élément démonstratif, dans cet avant-projet, ne permet de vérifier** si les choix avancés, **projet par projet**, sont éligibles aux 5 critères de l'article 17 de la loi Grenelle 1 et à la grille d'indicateurs sociaux, écologiques et économiques, élaborée à la suite du Grenelle et adoptée en juin 2009. Tout de ce point de vue est affirmation gratuite, très axé sur la communication globale.

Cet avant-projet doit, sérieusement, bouger en contenu, gagner en lisibilité et crédibilité.

En conséquence, à ce stade, la CGT émet de sérieuses réserves. Elle agira dans le Conseil National de Développement Durable pour que le projet issu de l'étape actuelle prenne une autre tournure. Elle prendra ensuite toute sa place dans le débat public.

Pour la CGT, l'approche multimodale ne peut se réduire à de simples mots. Concrétiser, c'est mettre dans ce même schéma : route-rail-fleuve et aérien, exemptés du moindre dogme et soumis aux grilles d'indicateurs et critères adoptés en amont.

Le fait que les chantiers routiers ne soient que partiellement incorporés rend illisible et incohérent le schéma et relativise, sérieusement, l'argument des 90% en faveur des modes alternatifs.

Enfin, l'élaboration de ce schéma, dans le processus démocratique conforme aux négociations du grenelle de l'environnement, ne saurait être utilisée pour faire cautionner aux parties prenantes la généralisation des concessions d'infrastructures au secteur privé. Cela conduira d'ailleurs à l'éclatement des réseaux et tombera de fait en contradiction avec l'option fondamentale « multimodale intégrée » désormais clairement inscrite dans la loi. Il s'agit d'ailleurs là de choix de statut et économiques de mise en œuvre (PPP, DSP...) dont le gouvernement et le législateur doivent assumer la responsabilité. Pour notre part ils sont contestables, antinomiques avec les défis à relever et n'ont pas leur place dans le dessein du schéma.

Stratégiques, les infrastructures répondent de l'intérêt général. La CGT rappelle qu'elle revendique, depuis des années, une propriété publique multimodale unique garantissant une maîtrise de la finalité d'exploitation et d'utilisation. Elle doit être confiée, pour toutes les infrastructures à caractère national, à la direction multimodale des transports (DGITM) au sein du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM).

Montreuil le 8 septembre 2010