

SEANCE DE TRAVAIL PLENIERE SUR L'AVANT-PROJET SNIT DISCOURS DE MICHEL PERRIER, le 13 décembre 2010

« Monsieur le Président, chers collègues,

Par l'organisation de cette séance de travail, Monsieur le Président, vous avez souhaité ouvrir le débat sur les orientations stratégiques en matière d'infrastructures et de transport. C'est une bonne initiative, nous ne pouvons en effet laisser l'Etat décider seul en ce domaine qui concerne directement tous les ligériens.

*L'avant projet du **Schéma National d'Infrastructures et de Transports** est très paradoxal. Nous ne pouvons que partager les ambitions affichées :*

- *optimiser le système existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures*
- *améliorer les performances énergétiques 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*

Mais à la lecture, nous faisons – très simplement – 2 constats :

1^{er} constat – *Le gouvernement confirme dans ce document qu'il enterre les objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement.*

Malgré les efforts engagés en matière de transport urbains propres et de transports « doux », le SNIT est très loin des objectifs affichés il y a 3 ans, en grande pompe, par Al Gore et notre hyper-président. L'enveloppe de 170 milliards d'euros sur 20 à 30 ans permettrait, au total, une réduction annuelle de 1 % des émissions de CO2 dues au transport. C'est dérisoire !

La timidité des projets du SNIT pointe paradoxalement des éléments intéressants, ainsi :

- *l'avant projet confirme que les modes de transports doux (vélos par exemple) constituent une réelle alternative à la congestion de villes. Nous saluons, par ailleurs, la mise en œuvre du Schéma National des Véloroutes Voies Vertes. Mais nous regrettons néanmoins l'absence de carte d'aménagement vélo dans l'avant projet du SNIT, et le manque d'orientations régionales dynamiques en ce domaine. Le succès de la «Loire à vélo », comme le projet « Paris/Mont St Michel », montrent pourtant l'intérêt de cette démarche.*
- *le SNIT confirme l'effort engagé en faveur des transports urbains « propres », dont quatre collectivités dans la région. C'est positif !*

- *La faiblesse des investissements routiers (4,5% du budget) est par contre trompeuse. Ce chiffre est volontairement minoré. Les projets ayant fait l'objet d'une DUP (comme le contournement de Strasbourg, ou la RN 10 au sud de Bordeaux) ne sont pas inclus contrairement aux projets ferroviaires, et surtout les projets inscrits sont déjà majoritairement financés sur le court et le moyen terme. Ce qui n'est pas le cas non plus pour le ferroviaire... Par ailleurs, le SNIT permet tous les projets routiers sur la base d'un débat local... nous pouvons craindre le pire. La FNAUT chiffre ainsi à 30 % la part réelle des investissements routiers dans le SNIT...*

Ces éléments s'accompagnent d'un 2^{ème} constat, plus profond. En enfermant le lecteur dans une vision incantatoire du développement et de la performance, l'avant projet du SNIT insinue que chaque investissement devrait permettre d'aller « plus vite » et « plus loin ». C'est un modèle du passé, un modèle dépassé...

Il n'est pas rétrograde, mais bien plutôt progressiste, de penser qu'une société moderne doit rapprocher ses citoyens avant de les mettre en concurrence. Il n'est pas non plus illusoire de penser que chaque investissement permette, en favorisant le report modal, d'améliorer le bien-être et la mobilité quotidienne.

Certes, l'avant projet de SNIT préconise, je cite, « d'optimiser le réseau de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures » (page 12). Mais à aucun moment, les investissements liés au renouvellement et à la modernisation du réseau ferroviaire existant ne sont clairement identifiés et chiffrés. Ils devraient pourtant être prioritaires, chacun le reconnaît ... en théorie !

Concrètement :

- Concernant le développement ferroviaire de notre région, on est bien loin de la volonté affichée d'optimiser le réseau existant et de favoriser l'inter-modalité entre le fret et les ports. Nous avons pourtant ici l'opportunité d'améliorer les liaisons Angers-Tours, Nantes-Bordeaux ou encore les connexions avec la Bretagne. Par ailleurs, si la LGV Bretagne/Pays de Loire devait se construire, c'est un projet reconnu d'intérêt national, le financement devrait donc être national, et nous demandons que la « virgule de Sablé » soit concomitante.

- Nous pouvons retenir néanmoins le principe d'une liaison rapide Rennes-Nantes, que nous souhaitons depuis longtemps. Mais nous avons deux remarques fortes :

1) ce projet n'est inscrit qu'en complément de la création de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Ce n'est pas l'intérêt général qui aura déterminé ce projet, mais bien le souci d'offrir à l'exploitant privé de l'aéroport une desserte ferroviaire...

2) il est obligatoirement prévu une nouvelle ligne (partiellement ou en totalité). Nul ne peut en douter, cette nouvelle ligne sera financée majoritairement par les deux régions. Sans l'aéroport, d'autres solutions sont possibles, bien moins coûteuses, en modernisant la ligne actuelle par Redon ce qui permettrait de réduire le temps de trajet, le rendant attractif par rapport au temps de déplacement en voiture...

- Et il y a maintenant aussi le rêve d'une nouvelle prolongation de la LGV entre Sablé et Nantes, projet porté aussi par le CESER. Dans le contexte budgétaire que nous connaissons, il nous paraît complètement hasardeux d'envisager cette possibilité, sans même proposer d'étudier des alternatives. Les études sur ces alternatives devront être contradictoires, et

prendre en compte tous les problèmes évoqués. Pour notre part, nous préférons là aussi l'optimisation de l'existant et son évolution, à partir des intérêts de tous les territoires concernés.

Par contre, un constat peut faire l'unanimité de notre assemblée : l'absence de projet pour le fret ferroviaire dans le grand ouest. Rien pour favoriser l'inter-modalité avec le port de Nantes-Saint Nazaire ni vers la Bretagne (avec qui des complémentarités sont pourtant possibles) ni vers Paris et l'Europe, ce qui est économiquement irresponsable et une atteinte au développement de l'activité portuaire.

En prenant en compte un nécessaire rapprochement avec les ports de Lorient et de Brest, nous nous associons aux demandes régionales faites sur ce point, notamment sur l'axe St Nazaire/Lyon, le projet d'une virgule à Savenay, sans oublier l'amélioration de l'axe Caen/Le Mans/Tours.

Nous condamnons enfin le soutien apporté à l'aéroport de Notre Dame des Landes. C'est la seule création d'aéroport prévue en métropole, le dernier en Europe, un projet d'un autre âge... Notre opposition est connue, elle s'appuie sur l'inutilité environnementale, sociale et économique du projet. Sans la développer à nouveau sur le fond, les élus Europe Écologie-Les Verts souhaitent dénoncer le déploiement injustifié de forces policières sur le terrain qui bloquent l'accès des citoyen-ne-s aux registres d'enquêtes, ainsi que les arrestations de militant-e-s anti-aéroport pourtant pacifiques.

Pour conclure : la priorité absolue donnée à la très grande vitesse, l'impasse totale sur le fret, la confirmation de la construction de l'aéroport, ..., tous les projets du SNIT entretiennent l'idée fausse que notre territoire vit aux frontières du monde, aux frontières du développement économique. Cette vision est totalement incantatoire. Elle nie la réalité: Notre région n'est ni sous développée, ni en marge, ni même en retard. Elle dispose au contraire d'atouts considérables pour développer nos économies, pour créer des emplois non délocalisables et pour conforter notre qualité de vie.

Je vous remercie »

Michel Perrier

Contact presse :

Hélène NAULIN, chargée de communication :

Helene.naulin@paysdelaloire.fr / 02 28 20 61 24