



OBSERVATION DU SENATEUR RAYMOND VALL SUR L'AVANT PROJET DU SNIT

Philosophie générale:

Il s'agit, explicitement, de tourner le dos au modèle de développement ancien au nom des principes du Grenelle appliqués aux infrastructures de transport routier. En fait, sous l'alibi environnemental, est à l'œuvre l'**utopie d'un retournement de l'histoire qui mènerait l'humanité vers moins de déplacements, de transports, d'échanges, tant en volume qu'en vitesse**. L'aveu de cette pensée, au sens strict et premier du terme, « réactionnaire », c'est à dire remontant le cours du temps, est patent dans le refus de tout impact nouveau sur les zones naturelles protégées, quel que soit le degré de cette protection (natura, znieff...). Il n'est plus question d'aménagement des impacts, de minimisations, de compensations...mais de sanctuarisation, d'intégrisme écologique et de refus absolu de toute atteinte nouvelle. Le document (page 21, page 49) stigmatise toute infrastructure de transports comme « fragmentation des espaces naturels » et atteinte à la « transparence écologique ». La conclusion opérationnelle en est qu'il « n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier » (page 36), ce qu'apprécieront les usagers de la RN 21 par exemple.

Il en découle la logique essentielle du document qui est explicitement d'adapter les infrastructures existantes, de les renforcer si la contrainte est incontournable, de saturer les couloirs qu'elles empruntent s'il faut y loger des capacités nouvelles, mais, surtout, de ne pas créer de nouveaux axes de circulation.

La conséquence est double :

- Les sillons déjà fortement structurés en équipements de transports et de déplacements sont affichés comme devant accueillir les nouvelles capacités. Il en est ainsi du couloir rhodanien et des deux extrémités basque et catalane des Pyrénées. En sous-entendu, la logique à l'œuvre est celle de la **politique du pire**: puisque le mal est fait, il n'y a plus de retenue à avoir. C'est donc là que sont localisées les nouvelles capacités ferroviaires.

- A contrario les zones actuellement enclavées, mal desservies, voire pas desservies du tout, sont confinées dans leur isolement. Le meilleur exemple est, bien sûr, le centre du sud-ouest autour de la RN 21. La question n'est même pas posée de savoir si ces zones offrent des opportunités en termes d'infrastructures existantes à aménager (par exemple des lignes ferroviaires inutilisées), encore moins des conséquences à venir de la pérennisation de leur situation actuelle. **La ruralité est, dans ce document, l'absente sacrifiée, a contrario des ambitions clairement formulées lors du CIAT du 11 mai 2010. Nous sommes aux antipodes de l'engagement solennel du Président de la République enjoignant, dans son discours de Morée du 9 février 2010 que le « SNIT permette de régler les problèmes d'enclavement routier que connaissent encore nos territoires. »**

Il faut rappeler les mots du Président de la République dans ce discours qui se voulait fondateur : « Autant j'étais contre le tout autoroute ou tout route comme on a pu le voir pendant des années dans le pays ; autant passer à l'excès inverse de l'interdiction de tout projet, c'est condamner des départements et des territoires à une mort qui ne correspond en rien à leur avenir. » Voilà donc la chronique d'une mort annoncée...

Il est un autre angle sous lequel la viabilité et la pertinence de ce projet de SNIT sont peu convaincantes, c'est celui et de sa **faisabilité et son équilibre financiers**. Le tableau d'appréciation de la page 56 est certes un plaidoyer pro domo en termes d'efficacité et d'efficience, mais les chiffres de la page 57 interpellent et sont inquiétants. Le ferroviaire et les transports collectifs urbains absorbent plus



des trois quarts de l'effort financier affiché dans le SNIT. Hors, ces deux secteurs sont, par nature, les plus déficitaires et, pourtant, les plus subventionnés parmi l'ensemble des modes de déplacement. L'ambition des transferts modaux de transports, affichés dans le SNIT, pose donc l'incontournable question des déficits de la dépense publique, puisqu'ils visent à minorer un mode routier fortement et multiplement taxé, au solde bénéficiaire, au profit d'autres, parallèlement non moins fortement déficitaires et subventionnés. Cette équation est totalement esquivée dans le projet de SNIT. Il est pourtant certain qu'elle est incontournable en l'état des finances publiques.

D'autre part dès 2012, va être généralisée l'éco-redevance kilométrique à laquelle seront assujettis tous les transports poids lourds sur des itinéraires actuellement libres et gratuits. Dans le Gers, au moins la RN 21 ainsi que la RN 124 d'Auch vers Toulouse, et peut-être d'autres itinéraires, si les collectivités locales le demandent, ne pourront ainsi être empruntés par les transports pondéreux qu'au prix d'une éco-redevance dont le barème variera de 0,025 à 0,20 euro par kilomètre selon le nombre d'essieux, le poids total en charge à partir de 3,5 tonnes et la classe d'émission du camion. **Il est inadmissible que, d'une part, soit reconnu le caractère de voie structurante et d'itinéraire interrégional d'intérêt majeur de la RN21, et de l'autre que sa modernisation soit abandonnée par le SNIT, ne prévoyant aucun investissement lourd, ni amélioration importante, pour les 20 ou 30 prochaines années. L'éco-redevance applique une double peine : des itinéraires deviennent payant sans recevoir aucune amélioration.**

En un mot ce document enterre toute ambition d'aménagement du territoire et n'est que la défense et illustration de cette idée d'un développement à rebours, d'une glaciation de l'impact des activités humaines sur la nature, sacrifiant le développement de vastes zones en corolaire d'un suréquipement d'autres parties du territoire déjà nanties en la matière.

Appréciation de ce document du point de vu de son impact sur le Gers:

Le bilan est accablant. Aucun des enjeux vitaux de ce territoire n'est pris en compte.

La RN 21 n'est jamais citée et ne fait l'objet d'aucune perspective malgré son intérêt économique et ses problèmes de sécurité. Admettons que le même silence sur la RN 124 soit mis au compte de la bonne avancée des travaux de modernisation sur l'actuel PDMI. Mais tout sera-t-il terminé avec ce PDMI ? S'il est un solde d'aménagements nécessaires, ils ne sont pas pris en compte dans le projet de SNIT. Il est incohérent que le SNIT ne prévoit pas l'achèvement de toutes les modernisations d'itinéraires engagés dans le PDMI.

Pas un mot sur le désenclavement ferroviaire de la Gascogne. Pire, le transfert des actuelles lignes fret à un gestionnaire privé est explicitement annoncé, à charge pour lui de trouver dans des partenariats locaux les moyens d'entretien et de mise à niveau nécessaires. Ces perspectives sont formalisées page 78 autour des notions de « gestionnaire d'infrastructures délégués de proximité » et « opérateurs ferroviaires de proximité ».

Il est une autre conséquence du parti pris idéologique de ce projet, c'est sa **cécité géo-politique**. Ainsi il situe les futures autoroutes ferroviaires aux extrémités occidentale et orientale des Pyrénées, nonobstant la saturation actuelle et croissante de ces goulets d'étranglement, et ignorant les rejets probables des populations denses qui y vivent. Plus encore, il ignore tout des perspectives ouvertes en Espagne. Rien n'est pris en compte des projets développés autour de Saragosse dans la perspective de la traversée centrale des Pyrénées, que l'Espagne conçoit légitimement comme une ambition européenne ainsi qu'une opération d'aménagement de son territoire, avec peut-être, dans le futur, une fonction stratégique intercontinentale renforcée par l'éveil économique de l'Afrique.

Enfin, le document mentionne le projet de traversée centrale des Pyrénées avec une localisation



ariégeoise au mieux hasardeuse, au pire fantaisiste (page 27). Pas un mot de prise en compte des études initiées par la région Midi-Pyrénées et le département des Hautes-Pyrénées pour étudier le meilleur positionnement, y compris au plan environnemental, de ce projet. Pas une mention des synergies possibles avec la modernisation du réseau ferroviaire gersois, qui a le mérite de préexister et de pouvoir offrir des opportunités. Pour le Gers, pour la moyenne Garonne, pour le sud-ouest, ce document est inacceptable.

Il ne s'agit pas, bien sûr, d'évacuer les ambitions du Grenelle, et la meilleure prise en compte des intérêts environnementaux, au contraire. **Du « développement durable » ce projet oublie le premier mot. Il sacrifie deux fois les territoires : une première fois en ajoutant des infrastructures là où il y en a déjà beaucoup ; une seconde fois en supprimant celles qui sont attendues depuis tant d'années là où il n'y en a pas.**

J'estime qu'entre les deux il y a une place légitime et pertinente pour un aménagement du territoire, en termes d'infrastructures de transports, qui soit équilibré, efficace, équitable, prospectif et raisonnablement ambitieux, tout en assurant une prise en compte renforcée et performante des intérêts environnementaux. Le bon principe est celui évoqué page 49 « évitement, réduction, compensation », c'est à dire le volontarisme du possible, et surtout pas cette diabolisation des infrastructures de transport routier qui inspire le document.

La mission Sénatoriale, venue dans le Gers le 8 décembre dernier, a pu constater l'obsolescence de la RN21, l'inexistence de voies de dépassements, les très nombreuses courbes et bosses qui renforcent son caractère accidentogène, la traversée chaotique de la ville d'Auch pour laquelle une déviation dans le sens Nord – Sud s'impose.

Comment le SNIT serait-il un document d'orientation à 30 ans s'il n'ouvre pas le chantier des réflexions sur les localisations relatives à la traversée centrale des Pyrénées ? Comment positionner les gares futures de la LGV Bordeaux / Toulouse – ce qui est un chantier d'actualité - sans faire la relation avec la traversée centrale des Pyrénées et sa jonction avec les réseaux ferrés nationaux et européens ?

Raymond VALL
Sénateur du Gers