

Plénière du 07 Juillet 2009
Intervention sur le SRIT

Monsieur le Président, chères et chers collègues,

Le document soumis à notre avis appelle plusieurs remarques de la part de la CGT.

Le SRIT est un document de référence qui doit proposer les **grandes infrastructures de transport dont auront besoin les populations et les entreprises aquitaines d'ici à 2025.**

C'est un document prospectif et non un relevé des exigences des uns ou des autres avec une colonne chiffres ou chacun indique ce qu'il peut ou veut mettre au pot.

De ce point de vu, l'avis soumis à notre vote ne peut totalement nous satisfaire.

Mais revenons au SRIT, à l'issue du processus de concertation et d'élaboration du document, il se dégage une orientation en rupture sensible avec la période précédente.

Les réduction des investissements routiers et l'engagement massif en faveur des investissements ferroviaires qui passeront à 80 % du montant total des investissements prévus, ne peut qu'être souligné.

Cette inversion de choix est plus qu'appréciable.

Elle s'inscrit dans une logique consistant à privilégier le mode terrestre de transport le moins néfaste à l'environnement au détriment du mode de transport routier, dont l'hégémonie est de plus en plus ressentie comme nuisible par la population.

Ce choix est d'autant plus urgent que la lutte contre le changement climatique est un objectif clair depuis février 2005, date de l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto, avec l'engagement de réduire, sur la base de 2004, de 20 à 30 % des gaz à effet de serre d'ici à 2020. Tout cela est, bien entendu, conforté par le « Grenelle de l'environnement ».

Derrière l'affichage, les choix doivent toutefois être regardés dans le détail.

En premier lieu, les investissements ferroviaires sont principalement orientés vers la mobilité des passagers sur une longue, voire très longue, distance, la grosse part des investissements concernant la LGV, et les aménagements qui lui sont liés.

La CGT réaffirme son souhait de voir cette LGV construite et mise en service le plus rapidement possible.

Elle ne peut toutefois accepter que cette infrastructure voie le jour au détriment de tout le reste et de l'avenir même de la région !

A ce propos, notre organisation ne peut faire l'impasse sur le courrier que le Président de la République vient d'adresser à Alain Juppé, maire de Bordeaux.

Nous en avons tous reçu une copie, grâce à l'aimable attention du groupe UMP du Conseil régional.

Alors que le Président de la République se refuse à revenir sur **l'injustice absolue que représente le bouclier fiscal**, il propose que les régions augmentent la TIPP, injuste par

nature, pour trouver des compléments de financement et garantir ainsi les contributions des collectivités défaillantes ?

Cette manière de se mêler de tout, sans respect de la moindre concertation et au mépris du principe d'autonomie d'administration des collectivités, s'appuie sur une augmentation de la fiscale régionale qui n'est sans doute pas possible au regard de la réglementation européenne.

C'est inacceptable et ce d'autant plus que **le financement de la LGV ne relève pas des compétences expresses des régions.**

Est-il besoin de rappeler que le TGV vers Lyon et Marseille et celui vers Lille, Bruxelles et Londres ont été intégralement financés par la collectivité nationale !

Pourquoi en est-il autrement pour la LGV SEA ?

Tant qu'on y est, pourquoi ne pas faire payer toute la ligne par les régions traversées !

Et pour financer leurs compétences affectées, comment feront-elles ?

Indépendamment de la lettre du président et de la LGV, le document soumis à notre avis ne nous semble pas répondre aux véritables besoins des aquitains notamment pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Malgré la modification introduite par l'amendement intégré par la commission, l'accent ne nous semble pas assez mis sur les enjeux liés au fret ferroviaire !

En effet, nous ne ressentons pas le même engouement et le même empressement à **dégager une politique forte, exemplaire et volontariste**, pour trouver des solutions aux nuisances générées par le transport routier de marchandises !

Face au mur de camions, au quasi-doublement prévisible du transport routier de marchandises prévu d'ici à 2025 dans notre région, il n'est pas possible de satisfaire des quelques pages qui ne font qu'évoquer la volonté de transférer à hauteur de 20 millions de tonnes sur 85 millions, le trafic du transit routier vers le ferroviaire, sans aborder les moyens qu'il sera nécessaire de mettre en œuvre pour changer de cap et en finir avec le tout routier. On ne peut se satisfaire des quelques mots sur « le principe d'une éco-taxa », sur le contournement ferroviaire de Bordeaux et la création d'une ligne ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité.

Rien de fort ! Pas beaucoup plus d'ailleurs que dans le **Livre vert mis en débat par l'Europe sur le futur Réseau Trans-Européen de Transport (R.T.E.-T.)** dont nous avons eu à parler dernièrement.

Rien donc qui, dans un document de cette nature, c'est-à-dire un document de référence fixant des objectifs et des perspectives pour le moyen terme, montre la **voie vers laquelle la collectivité veut et doit aller.**

Notre organisation regrette, encore une fois, que l'avis proposé par la commission N°1 ne se fasse pas l'écho de ce manque d'ambition et d'anticipation.

Chers collègues, le fret ferroviaire est en train de sombrer, même VEOLIA cherche à vendre sa filiale fret ...

En 2025, il n'y aura plus rien pour transporter des marchandises par fer, si aujourd'hui se ne sont pas prises des mesures politiques et fiscales fortes, sous la responsabilité d'un service public décidé à préserver l'avenir économique du pays, l'éco-développement des territoires et la santé des citoyens.

Si nous attendons trop, il sera trop tard !

Je ne vais pas faire trop long, mais s'agissant du ferroviaire, il n'y a pas que la LGV et le fret, il y a également un réseau local qu'il convient de préserver et de régénérer.

Je ne parle pas de qui doit payer, et je dis simplement, que dans une logique de développement durable dont il est souvent question par ailleurs, il ne faudrait pas oublier certaines lignes qui, avec la réouverture des 10 km de la voie ferrée entre Villeneuve et Penne, des 55 km entre Oloron et Canfranc et du raccordement dit « des échoppes » sur la voie de ceinture de Bordeaux, mériteraient une réactivation au service des déplacements locaux des aquitains.

Je pense à :

- Agen-Auch ;
- Saint Mariens-Blaye ;
- Bordeaux -La Sauve ;
- Mont de Marsan-Tarbes ;
- Mont de Marsan-Roquefort ;
- Marmande-Castejaloux ;
- Bazas-Langon ;
- Bordeaux-La Sauve ;
- La « voie du soufre » à Bayonne ;
- Fature-Arès

Ces réactivations permettraient de développer un effet réseau de nature à dynamiser l'utilisation du mode ferroviaire, dès lors qu'elles seraient associées à une offre attractive de desserte.

Elles mériteraient en tout état de cause de faire l'objet d'une large concertation auprès des populations concernées.

Enfin, notre organisation souhaite réaffirmer son engagement pour un développement de nos territoires soucieux de la préservation de son environnement.

Nous pensons à ce propos qu'il faut prendre acte de la « **non réalisation du grand contournement autoroutier de Bordeaux** ».

Si la réflexion et la concertation sont nécessaires, elles doivent évoquer, les nouveaux modes de développement économiques qu'il nous faut promouvoir.

Pour cela, il nous est indispensable de disposer des **éléments précis afin de mesurer la réalité du coût réel du transport routier** dans ses incidences économiques (coût réel des infrastructures), environnementales (pollution), sanitaires (effets sur la santé des populations) et sociales (dégradation des conditions de vie et de travail des salariés de ce secteur).

Alors, indépendamment du développement des infrastructures ferroviaires nécessaires pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises, l'évidence de réduire les distances entre les lieux de vie et ceux du travail apparaîtra.

Tout comme la nécessité de mettre en oeuvre une politique foncière permettant aux plus défavorisés d'accéder à des logements décentes et peu onéreux deviendra un besoin naturel conforme à la réalité qui veut qu'un aquitain sur 2 dispose de moins de 1300 € par mois pour vivre !

Et les principes économiques qui font qu'une tomate, une télévision, une voiture doivent avoir fait le tour du monde avant de nous être présentés par le marchand, nous semblerons aberrants pour préserver le monde que nous voulons laisser à nos enfants.

Réfléchissons et voyons grand et loin : C'est ce à quoi doit aider un document comme le SRIT !

Pour conclure, je voudrais enfin aborder brièvement d'autres manquements.

Nous ne pouvons relever que **l'indigence des propositions en matière de développement du fret maritime et à l'absence de propositions sur le fret fluvial.**

Nous disposons d'atouts certes pas toujours facile à valoriser, mais lorsque il a été question de transporter des morceaux de l'AIRBUS A 380 jusqu'à Toulouse, on a su, et rapidement, utiliser et valoriser notre façade atlantique et notre fleuve.

Pourquoi ne pas s'appuyer sur cette expérience ?

Et le canal du Midi, à quoi sert-il ?

Notre organisation trouve dommageable qu'un document comme le SRIT ne s'interroge pas sur le développement d'autres modes de transports de marchandises qui ne peuvent que valoriser nos territoires.

Voilà quelques remarques que notre organisation voulait faire sur ce document important pour l'avenir de l'Aquitaine.

Nous ferons en sorte, avec les salariés et avec les citoyens concernés que les aspects positifs qui sont soulignés se concrétisent rapidement, en espérant éviter des retards du type de ceux que nous connaissons pour la LGV.

Quant aux manquements, avec les mêmes, nous essaierons de les combler.

Je vous remercie.

Groupe CGT Comité régional Aquitaine.