

LE SNIT DEUXIEME VERSION ? PAS BEAUCOUP MIEUX...

Avis de l'URVN-FNE PACA sur la version consolidée du SNIT

L'URVN-FNE PACA confirme son analyse de l'avant-projet de SNIT et se joint aux ONG et syndicats qui réclament un schéma national d'infrastructures en conformité avec les engagements du Grenelle, notamment en ce qui concerne la priorité et l'urgence de régénération des réseaux ferroviaires existants.

Un constat inquiétant sur le fret...

La casse du transport ferroviaire s'accroît et la part modale du ferroviaire poursuit son recul. Le plan fret SNCF consacre l'abandon du transport par wagon isolé et engendre un report modal conséquent du rail vers la route estimé à 1 million de camions.

Pourtant, le schéma national d'infrastructures (SNIT), n'affirme pas une inversion de cette logique qui est à contresens avec l'esprit du Grenelle et l'engagement de la France à réduire fortement des Gaz à effet de Serre ; Seul une volonté politique forte pour un report modal de la route vers les modes alternatifs permettra de respecter cet engagement.

L'URVN/FNE PACA soutient :

- la demande des « ONG » pour un moratoire immédiat sur la partie « wagon isolé » du plan Fret SNCF/Gouvernement,
- la transparence et un débat public objectif, notamment sur les conséquences en termes d'émissions de Gaz à Effets de Serre, la mise à disposition et l'approfondissement des études « carbone »,
- la préservation des installations ferroviaires en situation de réutilisation, afin d'être capable de disposer d'alternative à la route en réponse aux changements de comportement demandés aux chargeurs,
- L'examen d'organisations nouvelles de la production SNCF en proximité, spécialement adaptées et en coopération avec les opérateurs nouveaux pour, ensemble, donner de la pertinence économique aux convois.

L'URVN-FNE PACA se joint à

« l'appel des 365 » pour demander un véritable débat associant élus, citoyens, professionnels et utilisateurs du rail, militants salariés et associatifs sur cette question du fret.

La liaison Marseille/Turin par le Montgenèvre encore oubliée...

Dans la lignée de ce qui a été développé précédemment, l'URVN-FNE PACA considère que l'évocation de « l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le val de Suse en Italie via le Montgenèvre » (p22) est beaucoup trop équivoque... Cette phrase est la seule allusion au projet Val de Durance-tunnel du Montgenèvre de tout le SNIT. Ce projet n'est identifié dans aucune des listes de projets ferroviaires ni sur les cartes du SNIT. L'URVN-FNE PACA ne peut se satisfaire de cette présentation restrictive. La percée ferroviaire sous le Montgenèvre est un élément du tronçon Turin/Marseille et c'est selon cette formulation qu'il doit figurer dans la version définitive du SNIT. Ce projet est un élément essentiel pour le développement du fret ferroviaire dans la région. L'URVN FNE demande que ce projet soit intégré au SNIT dans sa globalité et que l'Etat français agisse pour obtenir l'inscription de cette infrastructure sans délai dans les RTE-T !

Le cas du GPMM

De même, GPMM doit disposer de l'outil ferroviaire à la hauteur des ambitions de développement des trafics affichées par ses dirigeants ! Les projets de terminaux à conteneurs Fos 3 et 4XL sont inscrits au SNIT ce qui signifie que la hausse

des trafics ainsi engendrés est bien prévue, pourtant les infrastructures prévues pour les acheminer sont largement insuffisantes ! Comment absorber un tel trafic ? En l'état, si les prévisions de croissances sont confirmées, il en résultera un accroissement considérable des trafics routiers, en pleine contradiction avec les objectifs environnementaux énoncés. En outre, et encore pour un temps probablement non négligeable, il est nécessaire que la capacité de production de trains du GPMM soit amplifiée en s'appuyant notamment sur les installations ferroviaires qu'offre la zone de Miramas, mais en développant également d'autres infrastructures ferroviaires permettant de pouvoir faire augmenter très largement la part de marchandises acheminées par le rail depuis le port. L'URVN FNE PACA demande une massification du transport de conteneurs par des moyens autres que la route : cabotage, fluvial, ferroviaire, et insiste sur l'urgence de la nécessité de raccordement du GPMM à l'autoroute ferroviaire.

Pour plus de cohérence, l'ensemble des projets d'infrastructures de transport sur le GPMM devront être intégrées à une démarche de contrat de territoire qui permettra d'aborder l'ensemble des questions liées au GPMM de manière concertée.

Les Transports en Commun en Site Propre

L'URVN-FNE se réjouit de voir que cette version consolidée du SNIT apporte de nouveaux projets de transports en communs dans les grandes agglomérations, issus du

second appel à projet, mais demande que des outils de cohérence soient mis en place de manière à harmoniser les objectifs des différentes collectivités territoriales et l'usage de ces nouveaux moyens de déplacement. Ceux-ci devront être pensés de manière globale et en lien les uns avec les autres.

Les Projets d'autoroute de la mer

L'URVN-FNE est favorable au développement des autoroutes de la mer qui peuvent concurrencer la solution terrestre existante, ainsi elle approuve les projets de liaison maritime entre le GPM et l'Espagne, l'Italie, le Portugal, l'Algérie et la Tunisie.

LGV et TER

Enfin, la prépondérance accordée à la LGV dans le schéma ne doit pas occulter les véritables besoins de notre région. Même si une nouvelle infrastructure sur le littoral Marseille-Vintimille peut paraître nécessaire, des améliorations à court et moyen terme sont attendues par une population qui ne peut se satisfaire de perspectives à long terme et dont les financements sont hypothétiques. Les retards pris par notre région sont considérables et évalués depuis de nombreuses années. Pourtant, la part du SNIT qui lui est consacrée est loin de répondre aux besoins et aux demandes des populations.

Ainsi la priorité doit être donnée à la modernisation et au renforcement du réseau ferré actuel, pour assurer une desserte du territoire équitable et efficace. Les liaisons TER doivent donc être renforcées. La LGV doit être pensée de manière globale en interconnexion avec les lignes TER et dans un souci de réduire au maximum tous les impacts du projet (respect des trames vertes et bleues, réduction des nuisances sonores et des impacts paysagers).

Non aux projets routiers !

L'URVN-FNE PACA reste opposée aux projets de contournement

routier d'Arles et de création de l'autoroute A56 reliant Fos-sur-Mer à Salon-de-Provence. Ces projets engendreraient de trop forts impacts sur l'environnement puisqu'ils traverseraient des zones protégées d'une richesse exceptionnelle (Crau, Camargue, Coussoul de la Crau). Cela est inacceptable, et en contradiction totale avec les objectifs du SNIT de réduire l'empreinte environnementale des infrastructures. Même si l'URVN-FNE est d'accord sur le constat de congestion dans ces secteurs, ce sont les solutions d'optimisation des systèmes existants qui doivent être privilégiées pour limiter les nouvelles infrastructures !

L'URVN-FNE est également opposée à l'A51 car dans ce cas encore, c'est l'amélioration de la voirie existante qui doit être privilégiée, notamment par le réaménagement des cols de Lus la Croix-Haute et le Col Bayard. L'URVN-FNE s'oppose donc à ces projets !

Pour l'URVN FNE l'argent doit être investi ailleurs, le réaménagement et la sécurisation des axes existants oui, mais non aux nouveaux axes qui ne favoriseraient pas le report modal.

Un vrai report modal !

De plus, le report modal n'est crédible qu'accompagné d'une revalorisation tarifaire et sociale du transport routier de marchandises, pourtant cette revalorisation tarde à se mettre en place avec le report de la mise en place de l'éco taxe poids lourds. C'est pourtant cette taxe qui permettrait de financer les infrastructures de transports pour le développement des modes alternatifs. L'URVN-FNE PACA a bien conscience que le SNIT traite des infrastructures mais cette question de la gestion des transports ne peut pas être oubliée. C'est en mêlant ces deux aspects qu'un véritable report modal pourra s'opérer.

Un Schéma Régional des Transports en PACA

L'URVN renouvelle donc son constat et demande un SNIT encore plus

ambitieux pour la région, un SNIT qui permettrait réellement d'opérer le report modal prévu par le Grenelle et dans notre région où l'air est déjà très polluée et où les prévisions de trafic ne cessent de croître !

L'URVN renouvelle sa demande de voir créer un Schéma Régional des Transports à l'échelle régionale (et non seulement des infrastructures de transports!) associant l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports, des institutions et des acteurs économiques, comprenant tous les modes de transports vélo y compris et l'intégralité des projets de l'ensemble des AOT. Un Schéma Régional des Transports permettrait d'avoir une vision globale de tous les projets dans la région, de rétablir ainsi plus de clarté dans un domaine où la multiplicité des acteurs et des projets rend difficile la lisibilité de l'ensemble, et de définir enfin une politique régionale cohérente dans le domaine des transports.

Les demandes de l'URVN-FNE PACA

L'URVN-FNE PACA est favorable au principe d'un SNIT, mais pas sur le contenu de ce SNIT dans sa version consolidée. Ainsi nous demandons:

- un moratoire sur la partie wagon isolée du Plan Fret SNCF
- l'inscription de la liaison Marseille-Turin par le Montgenèvre
- l'annulation des nouveaux projets routiers
- une massification des transports par des modes autres que la route sur le GPM
- une revalorisation tarifaire et sociale du transport routier
- des infrastructures de transport respectant la Trame Verte et Bleue
- la mise en place d'un Schéma régional des Transports en PACA
- la mise en place d'outils de cohérence pour harmoniser les objectifs des différentes collectivités territoriales concernant les projets de Transport en Commun en Site Propre
- la modernisation et le renforcement du réseau ferré actuel.