

« Air de nos campagnes »  
87270 Bonnac la Côte

Monsieur Siim KALLAS  
Vice-Président de la Commission  
européenne de Bruxelles  
Président de la Commission des Transports.

## Pour un schéma européen des infrastructures des transports orienté vers la mobilité durable et accessible à tous

**D'un Schéma National des Infrastructures de Transport à l'autre, la démonstration est faite d'une incapacité politique à répondre aux exigences de développement d'une infrastructure de transport ferroviaire voyageurs marchandises durable, attractive et accessible à tous.**

### Une succession de rapports accablants

En février 2003 un [rapport de la mission](#) confiée par le premier ministre à Messieurs les Sénateurs Hubert HAENEL et François GERBAUD est publié qui fait état de la dégradation du fret ferroviaire français. Ce rapport servira de référence pour la politique ferroviaire fret depuis 2003.

En septembre 2005, un audit pour le compte de la SNCF et de RFF fait le constat que le manque d'investissement dans la maintenance du réseau ferré classique ne permet plus de pérenniser ce patrimoine ferroviaire :

*« Les ressources allouées au cours de ces 3 dernières décennies à la maintenance du réseau ferré classique ne suffisent pas pour pérenniser la totalité du patrimoine (lignes nouvelles non comprises). Il n'existe en outre ni stratégies claires pour une réduction du périmètre du réseau qui aurait permis une allocation sans ambiguïté des ressources sur des tronçons considérés pérennes, ni de planification à long terme de l'évolution du réseau classique en fonction de prévisions de la demande de transport. » [rapport Rivier](#)*

En avril 2008, la cour des comptes publie [un rapport](#) accablant sur la politique ferroviaire française : *« Si la création de RFF a certes permis d'améliorer les capacités d'évaluation des projets ferroviaires et la maîtrise d'ouvrage des investissements sur les lignes nouvelles, la Cour déplore la confusion des responsabilités entre RFF et la SNCF et l'absence de moyens alloués à RFF pour exercer ses missions. De plus elle juge que « la réforme de 1997 et l'absence de vision à long terme n'ont pas permis de remédier à l'état préoccupant d'une partie du réseau ferroviaire français ». En effet, les investissements ont été réalisés au profit de la création de nouvelles lignes mais au détriment de l'entretien du réseau. »*

La multiplication des rapports qui tirent la sonnette d'alarme de la dégradation globale du service public de transport ferroviaire voyageurs et marchandises et de la détérioration du patrimoine des infrastructures ferroviaires existantes, ont généré une succession des décisions politiques qui se sont avérées inefficaces et au contraire ajoutent de nouveaux facteurs de dégradation du service public de transport ferroviaire.

Pourtant le maintien et le développement des bienfaits d'un service public de transport ferroviaire voyageurs et marchandises en termes socio économiques et environnementales ont été à plusieurs reprises actés **comme principes de la politique du gouvernement français.**

On constate que les décisions politiques ont pour effet d'augmenter la part du marché du transport routier automobile et camionneur, de maintenir l'activité des aéroports, de diminuer l'attractivité globale du rail, et d'accroître le déficit de l'activité ferroviaire ( aujourd'hui l'activité ferroviaire coûte environ 12 milliards € par an aux contribuables français)

## Qu'en est-il du projet de Schéma National des Infrastructures du Transports proposé en 2010 ?

### Des arguments alléchants mais ....

Après plusieurs lectures de la [proposition du SNIT 2010](#) il nous apparaît clairement que ce schéma est structuré pour justifier par des arguments alléchants le grand chantier de BTP des 20 prochaines années ....

### Les chiffres qui dévoilent les véritables intentions

En particulier en ce qui concerne le transport ferroviaire, le budget prévisionnel est de 51,9% des 170 milliards € soit 88 milliards €

On pourrait s'en réjouir, sauf que sur ces 88 milliards € 84, 5 milliards € sont déjà réservés pour les projets de réalisation de nouvelles LGV. (3800 km de nouvelles lignes à grande vitesse.) **Il ne reste que 4% pour la réalisation de toutes les bonnes intentions dont le texte est pavé, 4% qui justifie les 84,5 milliards € d'investissement dans les BTP.**

L'intégration environnementale de toutes les infrastructures ferroviaires existantes exige de gros investissements qui ne sont pas prévus.

### L'intégration environnementale concrètement sur le terrain !

Parmi les nouvelles réalisations en projet, l'association « Air de nos campagnes » connaît particulièrement le dossier de la LGV Poitiers Limoges.

Le coût kilométrique d'une LGV varie entre 8 et 66 Millions € Les ouvrages d'art font grimper le coût des infrastructures, et justement l'intégration environnementale d'une LGV impose de nombreux ouvrages d'art, en particulier des ponts, des tunnels, des viaducs. Le coût de la LGV Poitiers Limoges a déjà été estimé dans le SNIT à 12,9 Millions € par km soit avec un minimum d'ouvrages d'art prévu par avance. Le choix du SNIT est donc affirmé : il opte par avance pour la réduction au minimum du coût de l'infrastructure et cela au détriment de l'intégration environnementale.

Les études environnementales pour ce projet ont été réalisées en une année ... alors que pour la LGV Strasbourg Lyon les études ont duré 10 ans. Mais il faut faire vite aujourd'hui ... à cause des pressions des actionnaires du BTP !

### La méthodologie du SNIT qui n'est pas applicable dans le contexte économique et politique actuel

Si la méthodologie proposée dans le Grenelle de l'environnement et ici dans le SNIT pour déterminer le choix d'une réalisation nouvelle était appliquée la modernisation de la ligne existante Paris Orléans Limoges Toulouse aurait été retenue. **L'avantage en terme de coût, d'intérêt socio économique et environnemental du POLT est évident.** Encore récemment [la proposition du député du Cher Jean Claude Sandrier](#) d'acter la modernisation du POLT dans le Grenelle 2 a été refusée par le Parlement. RFF et les élus régionaux refusent de comparer les deux projets, les élus des régions voulant les deux, et RFF prétextant qu'elle ne peut atteindre les mêmes performances de temps sur l'existant (2h 10 Limoges Poitiers Paris au lieu de 2h 30 Limoges Orléans Paris).

## Les actionnaires du BTP sont les véritables décideurs de la politique des projets d'infrastructure

Les pressions exercées par les actionnaires du BTP sur les responsables politiques sont énormes, d'autant que ces entreprises ne peuvent plus se développer en réalisant de nouvelles autoroutes privées.

« Les représentants de la profession ne cachent pas qu'ils ont fait pression pour que cette infrastructure soit lancée au plus vite. *"Il y a eu, en effet, des messages adressés par la Fédération nationale des travaux publics, mais nous avons parfaitement tenu le calendrier annoncé"*, se félicite Hubert du Mesnil, président de RFF, gestionnaire des infrastructures ferroviaires. **LE MONDE** 31/03/2010 [lire article](#)

**Il s'agit donc de ne pas se leurrer, ne pas se faire abuser par toutes les bonnes intentions environnementalistes et socio économiques et examiner le dossier dans son intention qui est de justifier la réalisation de nouvelles infrastructures pharaoniques.**

Ces nouvelles infrastructures ne règlent en rien, la problématique générale de la boulimie énergétique des moyens de transport et des impacts environnementaux négatifs sur l'environnement des infrastructures de transport. (voir rapport des experts suédois publiée en mars 2009)

Ces nouvelles infrastructures ne répondent pas aux espérances de développement socio économique attendues ( voir études réalisées sous la direction du maître de conférence [Marie Delaplace de l'Université de Reims](#))

Au contraire en favorisant encore le transport lointain, rapide, le SNIT ne fait que contrarier la relocalisation nécessaire de l'économie, et donc le développement **des moyens d'une mobilité de proximité qui est la seule mobilité accessible à tous qui peut se développer durablement. Le choix de ne pas investir dans la modernisation des lignes existantes condamnent à terme l'utilisation de ces 30 000 kilomètres de ligne ferroviaire.**

**Les nouvelles infrastructures ajoutent des impacts environnementaux négatifs supplémentaires aux infrastructures existantes.**

**Par exemple le projet de 3800 km supplémentaire de LGV engendre une emprise au sol de l'équivalent de 13 aéroports internationaux Roissy Charles De Gaulle.**

## L'enfer est pavé de bonnes intentions !

[En lien](#) : le 4 pages édité et distribué par le Collectif OUI POLT, Non LGV Poitiers Limoges.

### En conclusion :

L'association Air de nos campagnes, mobilisée dans la promotion de la ligne POLT, s'opposant au projet aberrant LGV Poitiers Limoges et signataire de la Charte d'Hendaye propose que les **Parlementaires Européens s'interroge avec nous sur la question de la mobilité durable accessible à tous.**

**Notre vœux le plus cher, la définition et l'application d'une politique européenne pertinente apte à assurer une mobilité durable accessible à tous sur nos territoires afin de transmettre aux générations futures un patrimoine socio économique, et environnemental AMELIORE.**

Pour l'association Air de nos campagnes, son président Christian Chevallier  
contact@airdenoscampagnes.info