

SNIT Contribution de Madame Schurch SNIT

Le SNIT supporte une stratégie organisée autour de 4 axes :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
- Améliorer les performances 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

En application du Grenelle de l'environnement, le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) se veut être « un changement drastique de stratégie, une rupture majeure en ce qu'il privilégie résolument le développement des modes de transport alternatifs à la route ».

I/ La méthode

Cet avant projet se présente comme un outil révolutionnaire puisque le mot rupture est évoqué plusieurs fois. Il est clair, qu'il ne peut y avoir qu'un consensus devant cette volonté d'« *optimiser le système de transport existant* », d'« *améliorer les performances* », de « *réduire l'empreinte environnementale* ».

Toutefois, aucune information concrète n'est apportée au regard du financement des infrastructures de transports retenues sur la période 2010-2020. Les chiffres avancés ne sont que des évaluations de coûts, ils n'ont valeur ni d'engagement, ni de financement.

Dès lors comment juger du meilleur usage des sommes nécessaires pour contribuer à la stratégie en 4 axes présentée dans cet avant projet.

Avec des développements aux échéances de 2020 ou 2030 selon les cas, les projets inscrits doivent en théorie répondre à la pertinence d'une grille d'analyse multicritères, plus riche et plus complète que le classique solde coût/avantage monétarisé avec le taux de rentabilité interne de l'infrastructure.

Pourtant, le SNIT fait une double impasse : d'abord, il ne dit rien sur ce qui était envisageable et qui n'a pas été retenu ; ensuite, il ne dit en rien comment seront faits les choix, année après année.

Enfin, cet avant projet met en avant une vision segmentée de l'aménagement du territoire et du réseau d'infrastructure nationale. Les projets sont étudiés un à un sans vision globale. Ainsi, par exemple, dans l'Allier il n'est pas pertinent, au vu de la réalité, d'envisager des aménagements de la RCEA sans dans le même temps penser au transport des marchandises par le réseau ferré sur

cet axe Est/Ouest.

Dès lors, Ce projet met les territoires mais aussi les infrastructures en compétition car les ressources disponibles sont finies et insuffisantes pour tous les projets candidats. L'évaluation a priori du SNIT (pages 45 à 56) indique que « *la stratégie et les actions proposées dans le cadre du schéma sont efficaces vis à vis de l'atteinte des objectifs poursuivis* ». Or la démarche de choix n'est pas transparente, les projets n'étant d'ailleurs pas comparés entre eux, aucune analyse comparative, études coûts / bénéfices, ou approche du système globale sur les infrastructures de transport n'est proposée.

Cet exercice d'évaluation segmenté et sans données démonstratives, est peu convaincant.

La prise en compte d'autres outils européens et infra nationaux de transport.

Au-delà de l'absence de cohérence horizontale : vision globale du territoire et des infrastructures, on peut aussi relever un manque de cohérence verticale. Il y a en effet une réelle absence de cohérence régionale, nationale et européenne, élément qui a d'ailleurs été souligné par l'AE, de même qu'une déconnexion d'avec les réflexions conduites dans le cadre local au travers l'adoption des SRTI.

De plus, en 2003 on parlait de 8 aires géographiques non irriguées est -ce que le SNIT est parti de ce constat pour répondre à cette problématique ?

Nous ne savons pas et il est impossible de faire cette évaluation.

Comment le travail a été mené pour le rééquilibrage géographique ?

Sur le report modal

Nous pensons que pour suivre la lettre et l'esprit du Grenelle il aurait été nécessaire de procéder à l'élaboration démocratique d'un véritable schéma national **multimodal** d'Infrastructures de transports cohérent avec les schémas régionaux de service de transports de marchandises et de voyageurs.

En effet, l'approche multimodale ne peut se réduire à de simples mots. La politique multimodale intégrée et complémentaire désormais inscrite dans la LOTI doit se concrétiser dans un schéma

comportant tous les modes dont les projets sont évalués en fonction des grilles d'indicateurs et critères adoptés dans la négociation du Grenelle de l'environnement.

Concrétiser, c'est mettre dans ce même schéma : route-rail-fleuve et aérien, exemptés du moindre dogme et soumis aux grilles d'indicateurs et critères adoptés en amont.

Or, alors que le Grenelle affirmait que le réseau routier français n'augmenterait plus, le schéma proposé voit une extension du réseau autoroutier de près de 10%, soit près de 900 kilomètres.

De plus, en y regardant de plus près, on voit que les projets routiers sont tous financés et à réaliser à brève échéance, tandis que les projets ferroviaires n'ont encore ni financement ni échéance de réalisation.

De même, tout en affirmant dès l'avant-propos que « la priorité première est le ferroviaire, c'est le mode de transport privilégié, tant pour les voyageurs que pour le fret », dans le chapitre consacré aux enjeux on peut lire : « la route continuera à représenter l'essentiel des déplacements à courte et moyenne distance hors zone urbaine faute d'alternatives compétitives crédibles ».

La responsabilité du gouvernement et de la SNCF, avec l'abandon du wagon isolé et la suppression des gares de triage par gravitation est essentielle dans cette absence d'alternative.

Ainsi, les projets et actions prévus au projet de SNIT aboutiraient à atteindre des résultats de report modal en 2030 trop modestes au vu des enjeux auxquels nous sommes confrontés et des engagements du Grenelle.

Ainsi, selon l'AE « les premiers résultats pour le transport de marchandises donnent, pour le scénario SNIT, des parts modales respectives (calculées sur la base des trafics en t.km) de 79 % pour la route (contre 81 % dans le scénario de référence), 19 % pour le ferroviaire (18 %), 1 % pour les voies navigables (1 %) et 1 % pour les autoroutes maritimes (0 %). En termes de comparaisons entre les deux scénarios, cela se traduit par une baisse de 3 % du trafic routier poids lourds entre la référence et le SNIT, une hausse de 9 % du trafic ferroviaire et une quasi-stabilité des voies navigables. Le SNIT conduit ainsi à un report de 12 Md de t.km de la route vers le ferroviaire (soit environ 1,1 Md de PL.km).

Pour le transport de passagers sur longue distance (seul le transport de passagers supérieur à 50 km est modélisé dans MODEV), les parts modales respectives (calculées sur la base des passagers.km) seraient dans le scénario SNIT de 62 % pour la route (contre 64 % dans le scénario de référence), 33 % pour le ferroviaire (31 %) et 5 % pour l'aérien (6 %). La comparaison entre les deux scénarios indique une baisse de 2,5 % du trafic routier entre la référence et le SNIT, une baisse de 14 % du trafic aérien et une hausse de 8 % du trafic ferroviaire. Le SNIT est à l'origine d'un report vers le ferroviaire des modes routier d'environ 6,4 Md voyageurs.km et aérien de 3,3 Md voy.km »

III l'évaluation

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures.

Or dans le budget 2011, la mission écologie développement et aménagement durable décroît de 2,7 % en Autorisations d'Engagements et 6,0 % en Crédits de paiements.

- garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures existantes.

Toujours dans le ce budget, le programme « infrastructures et services de transport » est en baisse de 7%, soit 241 millions de moins. Celui « sécurité et affaires maritimes » de 1%. Le programme « sécurité et circulation routières » de 5.2%. Cela est en total contradiction avec les intentions affichées par le SNIT.

Le SNIT propose en fait une privatisation des infrastructures routières en mettant en avant des impératifs de sécurité.

Que l'on songe à la mise en concession programmée de la RCEA alors que les collectivités locales ont déjà investies plus de 911.6 millions d'euros pour améliorer la sécurité. A l'exemple de la RCEA de nombreuses routes nationales gratuites deviendront de futures autoroutes à péages et augmenteront la capacité autoroutière globale du pays de plus de 850 km sur un total d'un peu plus de 11000 km de réseau autoroutier national (dont un peu plus de 8000 km privatisés au profit des sociétés d'autoroute depuis 2005).

Les solutions d'aménagement routier sur les tronçons de routes nationales existantes (dont la mise à 2x2 voies aux caractéristiques géométriques d'une autoroute ou voie express) sont sans nul doute, nécessaires pour des raisons de sécurité et d'aménagement des territoires respectant les enjeux environnementaux et permettant le développement de l'économie locale.

Mais, contrairement à l'engagement du Grenelle de ne plus augmenter la capacité autoroutière globale sauf pour éliminer des points noirs de congestion et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local, **on est loin d'endiguer la relance autoroutière.**

Pire nous pensons que la mise en concessions autoroutières se fera au détriment des aménagements nécessaires pour sécuriser les voies existantes qui seront utilisées par la majorité du trafic local ~~local~~ voulant éviter les péages.

De nouveau, il y a un véritable manque de vision globale des infrastructures de transports.

Ainsi, toujours à partir de l'exemple de la RCEA, il est indispensable de lier la question du transport des marchandises par route et par réseau ferré. Si la carte des projets pour le développement du fret ferroviaire inscrits dans le schéma national des infrastructures de transports n'est pas modifiée, on peut craindre un abandon du fret ferroviaire sur un axe est / ouest et en conséquence une augmentation considérable du nombre de camions. Cet axe futur deviendra alors très vite insuffisant, source d'accidents, de nuisances et de pollutions encore plus fortes.

- Garantir un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion
- Assurer la robustesse du système de transport : les actions visant à passer d'une logique d'entretien curatif à une logique d'entretien préventif, permettant de garantir à chaque instant un niveau de performance et de fiabilité optimal des infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, routières, portuaires ou fluviales. (page 14)

Le financement de l'action spécifique « Entretien et exploitation du réseau routier national » diminue de façon drastique passant de 414 millions d'euros à 302 millions soit un retrait de 27 % par rapport à 2010 alors même que le SNIT exige à juste raison un effort significatif en faveur de l'entretien du réseau routier.

Comment ne pas être frappé des contradictions de ce document, qui prévoit par exemple la construction de 4 000 kilomètres de lignes de TGV, alors que le réseau traditionnel pâtit d'un entretien insuffisant, ou qui s'inscrit dans la politique de développement durable de notre pays, mais qui conduit à une fragmentation des espaces naturels et donc à une perte de biodiversité

- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires : « actions visant à créer un système de transport à haut niveau de service ferroviaire pour les voyageurs, et, s'agissant du fret, à créer un système à haut niveau de service ferroviaire, portuaire et fluvial. Il s'agit par exemple de réaliser des projets de LGV supplémentaires, radiales et transversales, partout où les possibilités de report modal des modes aérien et routier vers le mode ferroviaire sont significatives et lorsque ces liaisons entrent dans le champ de pertinence de la grande vitesse ferroviaire. »

Si la moitié des investissements sont certes consacrés au développement du rail, il s'agit principalement de créations de LGV Paris- Province à prédominance Nord-Sud. Le SNIT fait l'impasse sur l'optimisation des réseaux existants (électrification des lignes pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre) et la remise en état de lignes pour densifier les maillages locaux.

Il est même révélateur d'observer, concernant le transport des marchandises, l'impasse totale faite sur l'inscription du réseau ferroviaire au maillage structurant des territoires. Le Gouvernement retient, dans ce domaine, la lettre le projet fret d'avenir SNCF, limité aux autoroutes ferroviaires, au transit, délaissant le lotissement et l'aménagement du territoire.

De plus, la priorité donnée au ferroviaire s'inscrit dans une logique de métropolisation du territoire nationale, le transport urbain de ville à ville et le transport urbains représentent 82% de l'estimation financière. Il ne s'agit plus dès lors d'aménagement du territoire.

Et ce alors même que les caractéristiques des déplacements en milieu rural sont les suivantes :

- des déplacements plus nombreux et plus longs en distance.
- la prédominance accentuée de la voiture particulière comme mode de déplacement.

Les pouvoirs publics ayant de plus jusqu'à présent favorisés l'usage de la voiture avec le développement d'infrastructures routières, autoroutières.

Sur la réduction de l'émission de s gaz à effet de serre.

L'impact du SNIT sur la réduction des gaz à effet de serre est très en deçà de ce que l'on pouvait légitimement attendre.

En ce sens nous souscrivons entièrement à l'avis de l'AE il est impératif pour le SNIT de « décrire les conditions de mise en cohérence des options retenues et d'une évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports compatible avec les objectifs de la politique climatique (-20% en 2020 et "facteur 4" en 2050, tous secteurs confondus). »

De même nous regrettons que le SNIT ne mette pas en avant une véritable prise en compte des externalités négatives environnementales « dans le calcul de rentabilité appliqué à chaque infrastructure ».

Le SNIT devra intégrer ces calculs qui permettront de comparer les différents modes sur des bases équitables.

Conclusion

Il ne suffit pas de faire référence à la loi pour en respecter la lettre et l'esprit. La loi n° 2009-967 du 3 aout 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement

prévoit explicitement que le SNIT « organise les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants : a l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire, maritime et fluvial a haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ; au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ; au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines » .

Nous ne pensons pas que le Schéma qui nous est aujourd'hui proposé soit satisfaisant au vu des éléments susmentionnés.

Monsieur Louis NÈGRE
Sénateur des Alpes-Maritimes
Président du Groupe de suivi du
SNIT

11 FEV. 2011

Objet : Contribution à l'avant projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

Paris, 10 février 2011

Monsieur le Président,

Je relais aujourd'hui les nombreuses interrogations des acteurs locaux et des habitants de l'Allier sur le désenclavement, l'irrigation et l'aménagement du massif central.

Mircille SCHURCH

Sénatrice de l'Allier

Maire de Lignerolles

Membre de la Commission de
l'économie, du
développement durable et
de l'aménagement du
territoire

Membre de la Délégation aux
droits des femmes et l'égalité
des chances entre les hommes
et les femmes

Membre du Groupe de suivi
du SNIT

Le Département de l'Allier a souffert trop longtemps de ne pas disposer d'équipements routiers et ferroviaires, compromettant ainsi son développement.

La position centrale de l'Allier en fait un territoire stratégique incontournable pour tout schéma national d'infrastructure de transport.

- Le réseau ferroviaire souffre de la comparaison avec le réseau routier : pas de réseau à grande vitesse, pas de liaisons structurantes interrégionales, pas d'accès rapide et efficace aux grands aéroports nationaux. Seule la présence des trois plates-formes aéroportuaires régionales, et en premier lieu celle de Clermont-Ferrand, ainsi que la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris (en Corail TEOZ) assurent cette accessibilité dans un registre d'offre qui doit être amélioré.

- Pour le transport de marchandises, la question est encore plus aiguë compte tenu du monopole routier et du déséquilibre avantages/inconvénients qu'en retirent l'Auvergne et l'Allier en particulier.

L'Allier compte trois des dix-neuf projets routiers validés par le SNIT, ainsi que, le doublement de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon programmé seulement après 2020, qui rapprocherait l'Auvergne de Paris et de Lyon. La mise en cohérence des projets existants avec les exigences du Grenelle doit prendre en considération des exigences d'équilibre et de cohésion entre les territoires, respectant d'ailleurs en cela les 3 piliers du développement durable.

1/ RCEA ET FRET SUR UN AXE EST/OUEST VFCEA

Je regrette que le débat public dans l'Allier se soit essentiellement porté sur la route et non pas sur une approche combinée rail route.

C'est pourquoi je souhaite mettre l'accent sur un autre aménagement susceptible de constituer une des solutions aux problèmes que nous pose la RCEA.

Il s'agit de l'aménagement de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique au titre de l'adaptation de la capacité du réseau ferroviaire (FER8) mais aussi d'une desserte optimisée des territoires non directement desservis par le réseau LGV (FER12) par exemple.

Cette liaison ferroviaire partant de Nantes (1er port de fret maritime : 180 000 containers par an) et rejoignant Mulhouse et Bâle. Cet itinéraire pourrait être emprunté tant par des transports de voyageurs que par le fret.

En effet, en Allier la part des poids lourds dans le trafic est très supérieure à la moyenne nationale. [Moyenne Nationale : 12% ; Moyenne portion RCEA dans l'Allier 40 à 45% ; Moyenne de la portion RCEA en Saône et Loire 22 à 26%] Le nombre de poids lourds par jour varie de 5000 à 8000. C'est de plus essentiellement le trafic de transit. Enfin les denrées transportées sont majoritairement des machines, des véhicules, des objets manufacturés c'est-à-dire des denrées non périssables.

Pourtant, dans l'Allier, l'alternative ferroviaire (fret et personnes) est écartée sans démonstration ni évaluation financière, ainsi dans sa contribution au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat écrit que « Les réseaux ferrés et fluviaux sont insuffisants pour constituer une alternative à la RCEA ».

Si je me réjouis de l'existence dans la nouvelle version du SNIT d'une carte du réseau orienté fret, je regrette qu'à ce stade aucune information quant aux modalités de financement et aux coûts ne soient disponibles (FER9).

En effet, l'infrastructure ferroviaire existant sur un axe Est-Ouest proche de la RCEA n'est pas, faute d'entretien et de modernisation en capacité d'absorber une part significative des flux empruntant la RCEA.

Aussi, si je me réjouis de l'inscription de l'électrification des derniers 160 Km de voie ferrée soit réalisée entre Nevers et Chagny, je pense qu'il est nécessaire que la carte des projets pour le développement du fret ferroviaire inscrits dans le schéma national des infrastructures de transports soit modifiée afin d'y inscrire et de chiffrer la modernisation de la voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

2/ MISE EN CONCESSION DE LA RCEA ET DE LA RN7

Ainsi, plutôt que de répondre aux exigences de la continuité territoriale, le SNIT classe cette portion de RCEA dans le programme de sécurisation des itinéraires.

Au regard des flux observés, mais surtout en raison de la gravité des nombreux accidents survenus, l'État propose la mise à 2x2 voies sous concession entre Montmarault et Macon-Chalons-sur-Saône, à l'exception du parcours Ciry-le-Noble/Châlons-sur-Saône qui serait réalisé sous crédits d'État.

Or, il y aurait manifestement situation territoriale inéquitable par le fait que, de l'A20 à Montluçon, la mise à 2x2 voies de la RCEA est réalisée et que son usage est gratuit !

Le projet impose par ailleurs l'existence d'itinéraires alternatifs accessibles aux usagers ne désirant pas s'acquitter du péage. Les itinéraires prévus à cet effet sont inadaptés à la circulation des poids lourds, encore moins la traversée des localités comme Cosne d'Allier ou Souvigny dans l'Allier. Le département de Saône et Loire sur ce sujet apparaît totalement dépourvu d'itinéraires alternatifs. La mise aux normes de ces itinéraires nécessiterait d'importants travaux dont on laisse entendre que les collectivités territoriales devraient en supporter le financement.

L'absence d'itinéraires alternatifs a conduit à la gratuité de l'A75 Clermont- Béziers. Ce qui a prévalu pour l'A75 pourrait s'appliquer à la RCEA au titre de l'équité territoriale (ROU6)

De plus au regard de l'écotaxe poids lourd, une simulation de ce calcul basée sur 4000 PL/jour parcourant 240 kms à 0,15€/km pendant 300 jours, permet d'estimer le montant de l'écotaxe perçue sur cet axe à : 43 M€/an.

Sachant que l'écotaxe ne peut pas être perçue sur le réseau autoroutier concédé, les poids lourds échapperaient à celle-ci en cas de mise en concession de la RCEA. L'État se priverait ainsi de nouvelles recettes contribuant à une meilleure utilisation des deniers publics.

Cet axe répond à des besoins nationaux et internationaux de déplacements et de transports. Il est donc de la responsabilité de l'État de financer les travaux nécessaires, venant ainsi compléter les aménagements réalisés depuis de nombreuses années avec le concours financier des collectivités territoriales.

Si la mise en concession est retenue, même si elle est très incertaine, elle doit répondre à des demandes que justifient les nombreux fonds publics déjà apportés pour les aménagements. Il s'agit de :

- **Et l'accélération des travaux.**
- **La gratuité pour les déplacements locaux, principalement les trajets domicile / travail, par un positionnement judicieux des barrières de péage ;**
- **Le maintien des entrées et sorties existantes préservant une bonne irrigation du territoire ;**

Pour la RN7 l'autre route nationale qui traverse notre département, sa sortie du domaine public sur le tronçon Moulins et Roanne est inacceptable et la mise à 2x2

voies de cet axe, ne peut être confiée au privé et son utilisation soumise péage. L'Etat doit s'engager pleinement sur cet axe au titre de l'équité territoriale et de l'amélioration de la sécurité (ROU4).

3/LGV ET VOIES SECONDAIRES

Dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité multimodal des territoires le SNIT prévoit l'inscription de la ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon après 2020.

Vu l'importance de cette ligne pour le désenclavement de l'Auvergne, je souhaite que ce projet soit inscrit avant 2020.

De plus, il est impératif que son tracé permette une véritable irrigation du Massif central d'irriguer par des décrochements les villes moyennes du centre et du nord de l'Auvergne.

Pourtant sur le tracé de cette ligne, deux critères s'opposent, les flux attendus d'une part et l'aménagement du territoire d'autre part. Or ici encore, il est essentiel de combiner ces deux critères si l'on veut une véritable irrigation du centre de l'Auvergne en tenant compte de la continuité territoriale en direction du sud et de l'ouest, tout en répondant à la "désaturation" de la liaison TGV Paris- Lyon.

Si le critère du coût doit être pris en compte, c'est l'aménagement du territoire, dont la responsabilité incombe à l'Etat, qui est primordial, le choix du tracé ne peut accentuer des déséquilibres qui seront pénalisant pour l'économie de nos territoires et nos populations.

C'est pourquoi il me semble essentiel d'imaginer un axe Orléans-Limoges. On pourrait ainsi envisager un décroché pour Limoges et un autre pour Clermont et Lyon.

De plus, il est nécessaire **d'intégrer l'amélioration du réseau classique aux cotés aux cotés de LGV nouvelle** de manière à garantir une desserte moderne et optimisée, pour reprendre la terminologie du SNIT, de l'ensemble des territoires.

Ainsi, il est impératif **d'achever l'électrification du tronçon Montluçon-Vierzon.** Sur la ligne Clermont-Paris *via* Vichy et Moulins, les trains connaissent des retards importants et fréquents et la qualité du transport est très dégradée, malgré une fréquentation croissante. Cette ligne a d'ailleurs été repérée par la SNCF comme l'une des douze lignes dites «à problèmes».

Ou encore **l'électrification de la ligne saint germain des fossés - Lyon, avec pour objectif le développement du fret ferroviaire.**

De même d'autres lignes doivent figurer dans le SNIT au titre du maillage départemental/régional et inter-régional :

-la ligne Moulins- à Montluçon

- la ligne Moulins - Lyon via Dompierre sur Besbre

Ces lignes pourraient parfaitement s'intégrer dans un réseau orienté fret et offrir des sillons de qualité pour le transport de marchandises aux cotés du trafic de voyageurs existant.

Cela est d'autant plus important que peu de projets sont consacrés à la relance du fret ferroviaire. La remise en état des réseaux régionaux et des réseaux sous-régionaux capillaires et de proximité n'est plus assurée par des financements nationaux.

Au regard de la capacité budgétaire des collectivités territoriales, le maillage du territoire ne peut être tributaire d'elles seules. Il doit faire l'objet d'une réelle contribution de l'Etat assurant l'équité sur l'ensemble du territoire.

Enfin, le maintien des trains directs Paris-Montluçon ne peut se faire au détriment de la qualité du service comme cela est inscrit dans la fiche FER 10 sur le cadencement.

4/ CONTOURNEMENT DE VICHY

Si je me réjouis de voir inscrit au SNIT la réalisation au titre de l'équité territoriale et du désenclavement de l'antenne de Vichy Gannat (A719). **Il n'est pas acceptable, de ne pas voir, dans le SNIT, la desserte nord-ouest de Vichy, que l'État s'était engagé à financer dans le cadre d'un partage équitable avec les collectivités.**

La desserte nord et le tronçon nord ouest qui sont sous la responsabilité de l'État. Pour ces deux projets, d'environ 7 kilomètres chacun, aucune enveloppe n'est prévue dans le programme de modernisation des itinéraires 2009 - 2014, signé en Auvergne au mois de janvier 2010 et rien n'apparaît dans le SNIT.

Ces deux maillons nord et nord ouest, sous la responsabilité de l'État, sont indispensables à la cohérence du contournement de l'agglomération Vichyssoise. Ne pas engager maintenant de travaux remet en cause la totalité du désenclavement, invalide l'effort des collectivités, crée des nœuds d'engorgement générateurs d'insécurité routière et de nuisances pour les riverains.

La plus grande partie de l'économie du bassin vichyssois, notamment l'industrie agroalimentaire ou cosmétique, mais aussi l'activité thermale, commerciale, sportive, touristique est très intimement liée à la qualité de sa desserte. **Il faut aujourd'hui non pas attendre encore un hypothétique reliquat de crédits de l'enveloppe du PDMI actuel, mais des moyens financiers concrets et une mise en œuvre rapide.**

Je demande l'inscription au SNIT de ces deux dessertes dans le programme équité territoriale et désenclavement.

Bien cordialement,

Mireille SCHURCH

