Lettre n°10

Groupe CGT au Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Rhône Alpes

Lors du Grenelle de l'environnement, la Cgt a fortement soutenu l'idée d'un schéma national sur les infrastructures de transport. Le CESER est appelé à donner son avis sur l'avant-projet qui fixe les objectifs à 30 ans en matière de transport. Jean-Raymond Murcia est intervenu pour la Cgt

Avis du CESER : Pour le CESER, le schéma national est une document majeur par l'effet de prospective et d'anticipation sur 30 ans.
Mais il présente de nombreuses limites.
Il laisse dans le flou les priorités, et prévoit sa possible modification tous les 5 ans. et un problème de cohérence entre ce schéma et d'autres plans et dispositifs dont le schéma climat air énergie.
Le CESER s'interroge aussi sur la question du financement. L'avis critique un répartition très inégale des financements entre les collectivités et l'Etat, en appelant à des « financements innovant », c'est-à-dire les partenariat public privé.
Le CESER formule un certain nombre de préconisations. L'innovation en matière de déplacement non polluant doit être mise en avant. En matière d'infrastructure, la priorité pour le CESER est la résolution des nœuds autoroutiers et ferroviaires lyonnais.
Il souhaite également les contournements autoroutiers des grandes villes ainsi que de nouveaux équipements routiers ou autoroutiers dans le but de désenclaver les territoires des arrières pays et d'assurer l'égalité territoriale.

Position de la CGT

Lutter contre les nuisances, réduire la dépendance pétrolière et limiter le réchauffement global du climat constituent des fondements d'une véritable politique du développement durable.

Depuis 2007, la France a pris l'engagement de réduire de 20%, d'ici 2020, les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Atteindre cet engagement passe par un report massif du transport de marchandises depuis la route vers, principalement, le rail et la voie d'eau avec un objectif de plus 45 % pour le rail et 30 % pour la voie d'eau.

Pour la Cgt, la cohérence entre les acteurs suppose une organisation publique et non une concurrence entre les modes de transports. L'éloignement des domiciles et du travail, les délocalisations entrainent une multiplication des déplacement. Il est nécessaire de s'interroger sur notre mode de développement urbain et économique. La problématique du logement est intimement liée à la question des transports.

Concernant le transport des marchandises, la Cgt dénonce le démantèlement du fret par la SNCF et son report massif sur les routes.

Il faut de toute urgence arrêter le plan fret de la SNCF. L'abandon du Fret diffus et de proximité par la SNCF va provoquer, selon une étude "Carbone 4", des rejets supplémentaires de gaz à effet de serre de l'ordre de 700.000 tonnes environ de CO2/an, soit l'équivalent d'un million deux cent mille camions.

Pour la Cgt, La Transalpine Lyon Turin doit être réalisée le plus rapidement possible, ce qui passe par la mise en œuvre de l'avenant franco-italien au traité 2001 avant fin juin, comme exigé par la Commission Européenne. Un million de camions de moins sur les routes avec un effet immédiat de 700.000 tonnes de CO2 en moins et une économie de 500 millions d'euros sont les atouts majeurs de ce projet.

La question du financement est également au cœur de nos préoccupations. Le SNIT est sous financé, la solution magique proposée est le partenariat public privé. Pour la Cgt, il s'agit d'un leurre conduisant les citoyens à enrichir les partenaires privés au détriment de l'intérêt national. La Cgt propose un financement par le biais d'un pôle financier public

Année 2011
n°10

Mai 2011

Ordre du jour du CESR du 24 mai 2011

Projet d'avis sur le compte administratif 2009

Vote pour unanimité

Projet d'avis sur le SNIT

Vote pour unanimité

Tous ces documents sont accessibles sur le site du CESR Rhône Alpes

Texte intégral de l'intervention de la Cgt sur www.cgtra.org