

Infrastructures de transport

Commission «mobilité 21»: deux scénarios en lice

Les arbitrages budgétaires devraient être dévoilés le 9 juillet par le Premier ministre.

Le 27 juin, Philippe Duron, député (PS) du Calvados, a remis au ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, le rapport de la commission «mobilité 21» sur les infrastructures de transport, où figurent une vingtaine de recommandations. Tout d'abord, il faut intensifier les travaux de modernisation des infrastructures existantes (route et rail). En priorité, il s'agira de renforcer les plateformes portuaires de niveau européen - Le Havre-Rouen, Marseille et Dunkerque - et de traiter les nœuds ferroviaires de Lyon, Paris et Marseille, qui conditionnent la performance des circulations nationales. Dans la ligne de mire, les trains du quotidien, longtemps laissés pour compte. En clair, au lieu de rêver «d'un TGV roulant à 350 km/heure, pour la liaison Paris-Normandie», il faudra plutôt songer à «renouveler les matériels roulants des grandes lignes de train d'équilibre des territoires [*].»

Des «observatoires de la saturation»

L'auteur du rapport préconise aussi de mettre en place des observatoires de la saturation, afin de «marier une logique de "désaturation" des nœuds ferroviaires à une étude sur des trains intermédiaires, sorte de chaînon manquant, entre le TER et le TGV». L'objectif est d'«offrir aux Français des solutions d'équité»



Philippe Duron, député (PS) du Calvados, a remis au ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, le rapport «Pour un schéma national de la mobilité durable», le 27 juin.

sans passer par la case de la grande vitesse, au coût prohibitif. Un point de vue partagé par le ministre: «Ce rapport donne des pistes, ne fixe rien. Mais s'il faut investir un milliard dans une LGV pour gagner dix minutes, je dis "non".» En attendant les arbitrages budgétaires qui devraient être rendus, le 9 juillet, par le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, deux scénarios tiennent la corde. Le premier porte sur un investissement de 8 à 10 milliards d'euros d'ici à 2030. Au programme, le traite-

ment des plateformes portuaires et des nœuds ferroviaires, l'étude du projet de LGV Roissy-Picardie et de l'aménagement de la route Centre Europe-Atlantique en Allier et Saône-et-Loire. Le second prévoit d'amplifier l'effort financier - 28 à 30 milliards -, pour permettre la liaison de la branche Bordeaux-Toulouse du grand projet du Sud-Ouest, et la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier. *Claudine Farrugia-Tayar*

(*) Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Bordeaux-Marseille-Nice.

QUESTIONS À Yves Rome, sénateur, président de la Conférence nationale des services d'incendie et de secours (CNSIS)

«Nous devons revoir le temps de travail des pompiers»



La CNSIS a adopté le 26 juin un projet de décret destiné à mettre en conformité la France avec une directive européenne sur le temps de travail des pompiers professionnels. Quel est l'enjeu?

La France est aujourd'hui sous le coup d'une mise en demeure de la Commission européenne. Face à la perspective de payer de très lourdes pénalités, la question ne se pose pas: la France doit répondre à l'injonction européenne. Il nous faut revoir le principe de l'annualisation du temps de travail et, donc, abandonner le plafond annuel de 2400 heures. Ce

qui remet en cause la dérogation accordée aux pompiers professionnels de disposer d'un logement à la caserne contre des gardes supplémentaires. Sur ce point, les élus ont demandé un étalement de la mesure au 1^{er} janvier 2016.

Le texte prévoit une durée maximale d'équivalence de 1128 heures par semestre. Quel impact faut-il attendre?

L'impact est difficile à mesurer car les situations locales sont très différentes. Il revient ainsi à chaque service départemental d'incendie et de secours de trouver les modalités organisationnelles. Se pose d'abord la question des gardes. Le régime de 24 heures doit être

revu, certains Sdis vont devoir réfléchir à instaurer des gardes moins longues et à ajuster la mobilisation des professionnels en fonction des risques encourus le jour et la nuit.

Faudra-t-il recruter?

C'est vraisemblable. Mais je fais le pari d'un surcoût limité. Prenons l'exemple de la gratuité du logement qui était assurée en contrepartie d'un service supplémentaire et qui risque de disparaître. On peut imaginer que le budget «logement», jusque-là alloué par certains services départementaux, permettrait de financer, à moyen constant, des recrutements.

Propos recueillis par Hervé Jouanneau