



ASSEMBLEE PLENIERE

Séance du 23 juin 2008

Avis relatif au projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées

Rapporteur : Monsieur Lucien GLEYZES

**Adopté par 97 voix pour
9 voix contre**

SOMMAIRE

Discours introductif de Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique et Social de Midi-Pyrénées	Page 1
Avis relatif au projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées	Page 9
Un projet riche mais inabouti.....	Page 11
Une démarche à approfondir.....	Page 13
Un partenariat régional à conforter et pérenniser.....	Page 14
En conclusion.....	Page 14
Explications de vote	Page 17
Discours de Charles MARZIANI, Vice-président du Conseil Régional Midi-Pyrénées, chargé de la mise en œuvre et de la coordination des politiques et actions régionales dans le secteur dans transports collectifs	Page 33

Discours de Jean-Louis CHAUZY

Président du Conseil Economique et Social Régional

Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional,
Madame, Monsieur le Conseiller,
Cher(e) collègue,
Madame, Monsieur,

Nous allons examiner à l'occasion de cette session le seul projet d'avis décidé par le bureau du Conseil Economique et Social Régional du 4 avril sur le projet de schéma relatif aux infrastructures et des transports.

La loi du 13 août 2004 fait obligation à la Région d'élaborer un certain nombre de schémas, qui n'ont aucun caractère normatif mais qui constituent un exercice qui permettra d'avoir à partir de l'élaboration en cours d'un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire une vision globale des territoires et une planification des investissements à faire, des choix à réaliser.

C'est un exercice complexe dans la mesure où la région n'est pas la seule autorité, n'a pas seule la compétence et parce que l'élaboration d'un schéma est un exercice parfaitement théorique, qui n'a contrairement à la région Ile de France et la Corse pas de valeur prescriptive. Il ne s'impose pas aux tiers ce que le CESR dans ses avis a toujours regretté.

Je laisserai le rapporteur de la commission Aménagement du Territoire, Lucien Gleyzes, vous présenter l'avis élaboré et je l'en remercie par avance.

Je rappellerai dans quelques instants le contexte dans lequel s'inscrit cet avis, mais je veux aussi indiquer à notre assemblée que si nous avons dans tous nos avis la liberté de critique, nous avons aussi la liberté et le devoir de proposer.

La première obligation du Conseil Economique et Social Régional ayant fait le choix d'anticiper au cours de la précédente mandature, par l'adoption de nombreux avis motivés est de les remettre en perspective, pour proposer une hiérarchie des priorités, sans oublier qui exerce les compétences, quels sont les financements disponibles, quels sont les montages financiers à proposer pour réaliser les équipements nécessaires à l'accessibilité de la région, à une répartition harmonieuse des activités économiques.

Si nous ne faisons pas cet exercice exigeant, nos avis seront tronqués et n'exprimeront que des positions de censeur ce qui n'est pas dans nos attributions.

Le contexte de l'avis sur le Schéma Régional des Infrastructures et Transports

Les débats préparatoires au Grenelle de l'Environnement ont été rattrapés et dépassés par la hausse vertigineuse du prix du baril de pétrole, puisque pour la première fois une génération doit comprendre qu'elle connaîtra la fin du pétrole, et que la pression de la demande va maintenir à un très haut niveau le prix du baril. Ce qui nous oblige à modifier durablement nos modes de vie et de consommation.

La question énergétique revient comme un débat majeur dans nos sociétés, comme la question de l'eau (même si le climat détestable que nous connaissons depuis près de deux mois a fait oublier la faiblesse des nappes phréatiques et les enjeux de l'accès à l'eau pour tous).

Les premières conclusions du Ministre Jean-Louis Borloo ont consisté à mettre un terme provisoire à des débats qui nous concernent, puisque le Ministre a pris la décision d'abandonner deux projets de contournements autoroutiers de Bordeaux et Toulouse, aux motifs qu'ils « ne correspondent plus aux nouveaux enjeux du développement durable, ils privilégient la mobilité automobile dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable, l'utilisation non raisonnée de l'espace ».

Dont acte. Mais cela renvoie le débat au niveau régional, puisque le CESR lui-même préconisait dans ses recommandations une solution qui permette le maillage des villes autour de Toulouse.

Faut-il pour autant en conclure, qu'il ne faut plus construire un kilomètre de route, d'autoroute, et décréter la fin de l'industrie automobile, la fin des aéroports et de la construction d'avions. Certains l'ont déjà fait. Devons nous les suivre ?

S'il est évident que les émissions de CO2 doivent être fortement réduites dans le cadre d'un plan global qui ne peut s'appliquer qu'aux seuls français ou européens, il faut aussi que la recherche publique et privée accélèrent leurs efforts pour trouver des produits de substitution. Dans vingt ans, il y aura encore des voitures et des avions.

Il faut donc encore pour Midi-Pyrénées avoir le courage de défendre le désenclavement des bassins d'emplois, dont Castres, Rodez par la RN 88 et Toulouse-Auch, c'est-à-dire leur remise en 2 fois deux voies comme tous les autres bassins d'emplois.

Ces infrastructures de communication conditionnent le développement économique comme les résultats du recensement nous le montrent tous les jours.

Mais il est aussi évident que les choix et les moyens en faveur des transports collectifs sont nécessaires, c'est ce qui a été exprimé dans un avis du CESR en étendant ces considérations à la promotion du fret ferroviaire de proximité comme sur les longues distances et en faveur duquel nous travaillons et nous agissons, avec les cheminots, les chambres consulaires, la région, l'Etat, la SNCF et RFF.

Réussir les interconnexions dans les Pyrénées

Le 27 juin 2008 une réunion de travail se tiendra à Saragosse entre les Premiers Ministres français et espagnols, plusieurs Ministres seront présents. Les Présidents des régions transfrontalières y seront associés.

C'est l'occasion pour notre assemblée de rappeler que les Pyrénées restent une barrière de 400 kilomètres, qu'il faut enfin par le biais des Etats avoir une planification des investissements et une coordination des travaux.

Le schéma des infrastructures de transport pour les vingt prochaines années, préparé par le Ministre du développement et de l'aménagement durable, doit intégrer cette dimension transfrontalière.

Les quelques dizaines de kilomètres d'autoroutes entre nos deux pays doivent être achevés, ce doit être notamment le cas entre l'A 66 et la Catalogne, par Puigcerdá, autrement dit la liaison Toulouse-Barcelone.

Enfin le projet de Traversée Centrale des Pyrénées par ferroutage doit être défendu par toutes les collectivités de Midi-Pyrénées, de Toulouse à Tarbes, les Conseils Généraux et bien sûr la Région Midi-Pyrénées.

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées à fait le choix de soutenir un tracé par Lannemezan. Nous devons faire collectivement la promotion de ce projet et proposer de conduire une étude d'impact économique avec le Conseil Economique et Social d'Aragon, les associations transfrontalières et les réseaux consulaires sur les retombées économiques et logistiques d'une grande infrastructure de communication.

Nos amis aragonais à qui nous avons expliqué depuis dix ans qu'il fallait faire un tunnel à basse altitude dans les Pyrénées sont prêts. Ils ont fait une étude sur un itinéraire et réalisé près de Saragosse une plate-forme de logistique Plaza qui accueille déjà plus de 100 entreprises et près de 4000 emplois.

Nos amis espagnols demandent aujourd'hui où en est la France, où en est la région Midi-Pyrénées. Nous ne pouvons nous cacher en permanence derrière l'Etat. Il nous appartient également d'apporter des réponses.

On ne saurait dans les vallées pyrénéennes comme à Toulouse mettre en avant les principes du développement durable pour s'opposer au ferroutage.

Ce projet de TCP, qui est le projet prioritaire n°16 des réseaux transeuropéens de transport, doit être clairement soutenu lors de la rencontre de Saragosse du 27 juin 2008.

Il en est de même des connexions des TGV du Sud-Ouest européen qui doivent être rappelées notamment Toulouse-Narbonne.

L'exposition internationale sur le thème de l'eau, inaugurée le vendredi 13 juin par le roi d'Espagne à Saragosse, où la région Midi-Pyrénées tient un stand au sein du pavillon français, nous permet de mesurer le dynamisme des villes en Espagne en espérant qu'un jour peut-être lorsque nous aurons le TGV à Toulouse nous serons en capacité d'organiser une grande manifestation internationale.

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe dans son article 11 le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse. 2000 kilomètres seront lancés d'ici 2020, l'interconnexion Toulouse-Narbonne n'y figurera pas, pas plus que dans le programme supplémentaire de 2500 kilomètres après 2020. Nous devons avec le Conseil Régional faire évoluer le projet pour obtenir la connexion des TGV du Sud-Ouest européen.

La question la plus importante restera celle du financement qui n'est pas abordé dans le projet de loi.

Le fret ferroviaire est lui développé dans l'article 10 à travers le développement de réseaux d'autoroute ferroviaire, et de la création d'opérateur de fret de proximité.

Là aussi nous devons rappeler au Ministre et aux parlementaires le projet de traversée centrale des Pyrénées pour qu'il figure dans la loi à l'issue des débats parlementaires.

La gouvernance écologique

L'article 43 du projet de loi pose la question des nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation.

Après expertise (un rapport est en cours) sur les associations, ONG, oeuvrant pour l'environnement, elles pourront bénéficier d'un régime de droits et d'obligations.

Les instances nationales et locales qui ont une fonction consultative seront réformées dans leurs attributions, leurs dénominations et leurs compositions afin de mieux assurer cette mission. Autrement dit le CES de la République et les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux seront modifiés dans leur composition.

Nous aurons l'occasion au plan régional d'y réfléchir et au plan national de nous y préparer. C'est ce qu'a fait jeudi 19 juin notre association des Présidents de CESR en recevant Ghislain GOMART, Conseiller du Ministre Jean-Louis Borloo.

Une saisine du Président de la Région sur la formation professionnelle

La réforme de la formation professionnelle fait l'objet de réunion au plan national à la suite de l'élaboration de plusieurs rapports sur le sujet. L'Association des Régions de France y participe.

Le Président Martin Malvy, dans le courrier qu'il m'a adressé, souhaite que le CESR se saisisse de cette question pour produire son avis « sur la mise en œuvre par la Région des compétences qui lui ont été transférées depuis les premières lois de décentralisation, en mettant en exergue les points forts et les points faibles, le rôle de coordination et de chef de file de la Région, le volet financier et les améliorations à apporter ».

La Région sollicite notre avis pour la fin du mois d'octobre.

Je suis heureux que le bureau réuni le 13 juin, après avoir entendu le souhait de la commission 5 réunie le 12 juin, ait donné son accord à l'unanimité.

La lettre du Président de la Région tient lieu de cahier des charges, la commission procèdera aux auditions nécessaires et nous proposera le choix d'un rapporteur ou d'une rapporteure.

Un groupe de travail de l'association des Présidents du CESR réfléchit sur le même sujet. Nos travaux pourront être présentés au 4^{ème} congrès des régions à Caen en décembre 2008.

Le gouvernement labellise 6 campus universitaires

Toulouse-Bordeaux-Stasbourg-Grenoble-Lyon et Montpellier sont les premiers sites bénéficiaires de l'opération campus selon une première liste rendue publique le 28 mai par le Ministre Valérie Pécresse. Quatre villes seront retenues en complément, en juillet 2008.

Le jury s'est prononcé en raison :

- de l'ambition pédagogique du projet
- de l'urgence de la situation immobilière
- du développement d'une vie de campus
- du caractère structurant et innovant du projet pour le territoire

Six milliard d'euros seront affectés d'ici 2012 à cette opération.

Pour Toulouse, le projet a été porté par le Pôle de Recherche d'Enseignement Supérieur que nous devons saluer, je l'ai fait en conseil d'administration du 20 juin. Il est donc bénéficiaire des mesures (6 milliards d'euros de financement d'ici 2012).

113 000 étudiants en Midi-Pyrénées, plus de 100 000 à Toulouse, comment concilier l'excellence, la lisibilité internationale et la proximité dans les territoires, ce qu'est depuis le Plan Université 2000 des années 1990, l'ambition du CESR.

Quel avenir pour Tarbes au Sud-Ouest, l'EPA Champollion au Nord-Est.

Le bureau du 4 avril 2008 nous a donné mandat pour l'organisation d'une autosaisine, conformément à nos compétences légales, qui sera précédée au premier semestre 2009 d'un diagnostic et d'une conférence organisée avec le Conseil Economique et Social de la République. Le Président Jacques Dermagne m'a donné son accord. Le rapport présenté par Jean-Pierre Duport sur l'enseignement supérieur et la recherche servira d'introduction.

Evaluation des pôles de compétitivité : Midi-Pyrénées bien placée

Dans l'attente du Conseil Interministériel de Juillet 2008, le Ministre Luc Chatel a communiqué le 18 Juin dernier les résultats de l'audit commandé par la DIACT et réalisé par deux cabinets de consultants en évaluant les 71 pôles de compétitivité entre le mois de novembre 2007 et le mois de juin 2008.

L'évaluation confirme l'intérêt de cette politique qui a su associer de nombreux partenaires en faisant travailler ensemble les entreprises, les universités, les centres de recherche, les services de l'Etat et les collectivités.

Pour Midi-Pyrénées, Aeropace-Valley et Agrimip Innovation sont retenus dans la liste des 39 pôles qui ont atteint les objectifs des pôles de compétitivité.

Le pôle Cancer Bio-Santé fait partie des 19 pôles qui ne les ont atteints que partiellement et doivent travailler à des améliorations.

Les cabinets formulent 25 propositions pour améliorer le dispositif.

Le CESR a déjà fait savoir à la DIACT que les dimensions formation, qualification, gestion des emplois et des compétences doivent être prises en compte dans les politiques des pôles de compétitivité. Les Régions doivent être chef de file des collectivités.

Le CESR, en raison du rôle qui était le sien dans l'émergence d'un pôle de compétitivité en faveur de l'agriculture et de l'agro-alimentaire peut-être satisfait des résultats d'Agrimip-Innovation.

Ce pôle pourrait fédérer Qualimed de Montpellier et Prodinov de Bordeaux en liaison avec Barcelone et Saragosse.

La politique en faveur des pôles de compétitivité doit être poursuivie et simplifiée. Les moyens financiers en faveur de la recherche et de l'innovation, l'accès des PME et PMI aux financements conditionnent l'avenir de l'économie et donc de l'emploi.

Conclusion

Vous le voyez, le CESR n'est pas au chômage technique. Je me préoccupe avec les Présidents des commissions du suivi de nos avis. J'ai organisé une réunion de travail avec l'Union des Industries Chimiques de Midi-Pyrénées Gilbert Casamatta pour la recherche, Hervé Ossard, Jean-Louis Robardey et Pierre Gache pour reprendre les propositions votées par le CESR le 18 octobre 2007 en faveur d'une autre chimie pour Midi-Pyrénées.

La prochaine réunion associera la DRIRE et le Conseil Régional pour tenter de doter Midi-Pyrénées d'un plan régional en faveur de la chimie.

Je vous remercie

Avis relatif au projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales fait obligation à la Région d'élaborer un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) qui constitue le volet « Infrastructures et transports » du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire

Cette obligation intervient dans un contexte marqué par les profondes mutations que connaît le domaine de l'équipement et des transports depuis une dizaine d'années, notamment :

- la création en 1997 de Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire français. A cette date, RFF devient propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires de l'Etat gérées jusque là par la SNCF. En contrepartie, RFF reprend la dette de la SNCF correspondant à la construction et à l'entretien des infrastructures ferroviaires, soit 158 milliards de francs ¹
- la mise en œuvre d'un nouveau partage de responsabilités entre l'État et les collectivités territoriales avec en particulier le transfert à la Région de la compétence d'organisation des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1^{er} janvier 2002 et le transfert aux départements d'une partie du réseau routier national, le 1^{er} janvier 2006.
- la création en 2004 de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) dont l'essentiel des ressources devait être fourni par les dividendes des sociétés autoroutières publiques. En 2005, la privatisation de ces mêmes sociétés concessionnaires d'autoroute a privé l'AFITF de cette ressource alors remplacée par le produit de certaines taxes et redevances².
- la signature de contrats de projet État-Région 2007-2013 comportant des volets ferroviaires plus importants mais ne prévoyant plus de volets routiers, l'État faisant en principe seul son affaire du réseau national non transféré dans le cadre de Programmes

¹ C'est-à-dire un peu plus de 24 milliards d'euros

² Soit précisément : le produit de la redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le produit de la taxe « d'aménagement du territoire » due par les mêmes sociétés autoroutières, une fraction égale à 40% du produit des amendes issues des systèmes automatiques de contrôle-sanction.

de Développement et de Modernisation d'Itinéraire (PDMI). Pour accélérer la réalisation de ces programmes, l'État invitera toutefois les collectivités territoriales à s'associer financièrement à lui dans le cadre de contrats d'itinéraire.

- la concentration des entreprises de transports routier de voyageurs et de marchandises.

D'un point de vue strictement midi-pyrénéen, la Région, dont l'action sur les transports collectifs d'intérêt régional est progressivement montée en puissance au travers des Plans Régionaux des Transports de première (2000-2006) puis de seconde (2007-2013) génération, a fait le choix, afin de pallier la carence de RFF et de l'Etat, d'aller au-delà de ses compétences pour financer par l'emprunt un plan rail destiné à renouveler et développer, sur la période 2007-2013, un réseau ferroviaire régional pour l'essentiel en fin de vie.

C'est dans ce contexte que le Conseil Régional a décidé le 28 juin 2007 d'engager une démarche d'élaboration du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées qui, après la production d'un diagnostic initial et la tenue d'ateliers thématiques de concertation, touche désormais à sa fin avec la rédaction du projet de synthèse soumis pour avis au Conseil Économique et Social de Midi-Pyrénées avant d'être présenté pour adoption à l'assemblée plénière du Conseil Régional.

Pour apprécier ce projet, le Conseil Économique et Social de Midi-Pyrénées a pu s'appuyer sur ses expressions antérieures relatives à la question des infrastructures et des transports en Midi-Pyrénées notamment :

- l'avis « Penser et anticiper notre avenir pour une région équilibrée et solidaire – 2^{ème} contribution à l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire de Midi-Pyrénées » adopté le 18 juin 2007.
- l'avis sur le financement des investissements structurants de Midi-Pyrénées adopté le 19 octobre 2007
- l'avis relatif au Plan Régional des Transports Collectifs de Voyageurs 2007-2013 adopté le 23 octobre 2006
- l'avis sur le projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse adopté le 25 octobre 2005
- l'avis « Pour une ambition régionale en matière de transport de marchandises : le choix d'un développement durable » adopté le 21 mars 2005
- l'avis sur les infrastructures de communication en Midi-Pyrénées adopté le 23 octobre 2003

Cela étant, le Conseil Économique et Social de Midi-Pyrénées a surtout pu se référer à la contribution à l'élaboration du SRIT de Midi-Pyrénées qu'il avait adopté par anticipation le 26 juin 2006.

Un projet riche mais inabouti

Partant d'un diagnostic de la situation économique et sociale de Midi-Pyrénées ainsi que de son système de transport, puis de l'identification des enjeux auxquels la collectivité régionale est confrontée à ce dernier égard, le projet de SRIT avance six axes stratégiques pour une action elle-même déclinée en 19 fiches actions dont 12 sont consacrées au transport de voyageurs et 7 au transport des marchandises. Le CESR apprécie d'y retrouver la quasi-totalité de ses préconisations, et en particulier :

- ☞ la promotion du transport collectif de voyageurs et le développement des transports régionaux avec :
 - la réalisation de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne et complémentairement le développement des capacités de la gare Matabiau, la création d'une desserte ferroviaire entre Matabiau et l'aéroport de Blagnac, la réalisation d'un contournement ferroviaire de Toulouse et l'aménagement sur le site de Niel-Saint Agne d'une gare dédiée aux échanges entre les transports collectifs de l'agglomération toulousaine et les transports régionaux desservant le sud et le sud-ouest de Midi-Pyrénées
 - l'amélioration de l'offre de services du transport régional par le développement de services intervilles, des services "banlieue", étendus à la couronne de villes moyennes à une heure de Toulouse ainsi que de services régionaux cadencés et coordonnés. La prise en compte des projets de systèmes de transports locaux initiés dans le cadre des communautés d'agglomération, voire des réseaux de villes ou des "Pays", pour coordonner mais aussi soutenir l'émergence d'autres polarisations que toulousaine (Castres-Mazamet, Albi-St Juery, Pau-Lourdes-Tarbes...)
 - le renforcement de la qualité de service et le développement de l'intermodalité par l'harmonisation tarifaire des différents réseaux, la simplification de la billetterie, la mise à disposition d'une information sur tous les moyens de transport public ainsi que l'organisation et la mise en service de pôles d'échanges mieux adaptés aux nouveaux besoins, (parkings, consignes "deux roues"...) mais surtout l'amélioration de la fiabilité des transports publics ce qui suppose des moyens humains en conséquence.
- ☞ la dynamisation de l'activité logistique de Midi-Pyrénées dans une perspective de développement durable par :
 - l'optimisation des flux régionaux de transport de marchandises par le développement d'une aide régionale au conseil logistique et le soutien à l'acquisition de matériel de transport combiné
 - la valorisation de la place logistique de Midi-Pyrénées en constituant un réseau régional de plate-forme logistique permettant la desserte des différentes zones d'emploi et en confortant le pôle logistique de l'aire urbaine de Toulouse par des équipements et des services à même de le qualifier dans les circuits logistiques européens, ce qui n'est pas encore le cas, seul Bordeaux possédant le label de pôle logistique européen pour le Sud-Ouest.

☞ la réalisation des infrastructures nécessaires pour la Région dans un souci d'intégration des enjeux du développement durable ; il s'agit notamment de :

- L'aménagement de l'axe Toulouse-Lyon via Albi, Rodez et Mende, indispensable à l'irrigation et au développement du sud Massif Central.
- L'aménagement de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pour le transport combiné.
- L'adoption au plus tôt d'orientations claires en matière aéroportuaire pour, si nécessaire, procéder aux réserves foncières utiles.
- La promotion de la traversée centrale des Pyrénées par ferroutage et l'aménagement de ses approches ferroviaires.
- L'achèvement de l'amélioration du réseau radial autour de Toulouse, tant dans le domaine ferroviaire que routier, à commencer par les axes Toulouse-Castres et Toulouse-Auch en cours de réalisation.
- L'amélioration du réseau routier transversal d'interconnexion entre les principaux pôles urbains.
- La remise à niveau complète et la modernisation du réseau ferroviaire régional.
- L'aménagement d'une ceinture ferroviaire de Toulouse.

Cette satisfaction est toutefois quelque peu atténuée par le constat que rares sont les ambitions ou les projets d'une certaine dimension que ce document ne reprenne pas, au moins dans une perspective d'étude. De fait, ce projet de SRIT n'est guère sélectif. Il devrait établir une hiérarchie des projets et des priorités.

Dans un souci de porter à connaissance, le CESR propose en tout cas que les priorités routières de l'Etat fixées dans les PDMI concernant Midi-Pyrénées soient annexées au SRIT.

Le CESR relève par ailleurs que si le document prône avec raison l'utilisation du transport collectif pour lutter contre l'engorgement des accès urbains et la congestion récurrente des agglomérations, l'offre actuelle (réseaux, horaires) est notoirement insuffisante, notamment en agglomération toulousaine, et que l'urbanisme récent et l'étalement urbain ne facilitent pas son implantation. Sur ce point il conviendrait de ne pas attendre 2013 pour commencer à prendre des décisions sur les aménagements nécessaires (Fiche n°V.2.4).

Le CESR considère ainsi que, s'il peut en être une amorce de qualité, ce projet n'est certainement pas le document de planification stratégique annoncé dans son préambule. Pour qu'il le devienne, la Région doit se mettre en position de faire émerger les arbitrages nécessaires et de pouvoir les acter en indiquant les compétences et les financements possibles.

Une démarche à approfondir lors de l'élaboration du SRADT

L'exercice n'est certes pas facile. Faute d'avoir conçu le SRIT comme une déclinaison du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), la Région ne dispose en effet d'aucune base d'arbitrage à soumettre à ses partenaires. Un retour sur les termes de la loi peut néanmoins lui apporter d'utiles perspectives.

En effet, l'article 14-1 de la LOTI³ qui définit le SRIT précise notamment :

« ... II - Les schémas régionaux des infrastructures et des transports ont pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles.

Dans ce but :

- ils déterminent, dans une approche multimodale, les différents objectifs de services de transport aux usagers, leurs modalités de mise en oeuvre ainsi que les critères de sélection des actions préconisées, notamment pour assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer leurs priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension ;
- ils évaluent les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en oeuvre du droit au transport tel que défini à l'article 2 et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire, et notamment à la lutte contre l'effet de serre ;
- ils comprennent notamment une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé ;
- ils récapitulent les principales actions à mettre en oeuvre dans les différents modes de transport pour permettre une meilleure utilisation des réseaux existants, l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel et la création d'infrastructures nouvelles. Ils prennent en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transports. »

Or, le CESR constate que l'actuel projet de SRIT ne répond que très imparfaitement à ce cahier des charges et aux questions dont il est porteur en vue de la définition d'une stratégie régionale.

Pour faire émerger les éléments de définition de l'intérêt régional et, partant, faciliter les choix et arbitrages nécessaires, le CESR propose donc, comme le prévoit la loi, d'approfondir les travaux déjà effectués pour :

³ LOTI : loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

- déterminer les différents objectifs de service de transport
- évaluer les évolutions possibles de la demande et des besoins
- analyser les effets des différents modes de transport sur l'environnement, la sécurité et la santé
- amorcer une programmation

L'évaluation environnementale du projet construit sur cette base peut également permettre de le préciser.

Un partenariat régional à conforter et pérenniser.

Pour autant, compte tenu du patchwork institutionnel qui prévaut en matière d'infrastructures et de transports ainsi que de la multiplicité des acteurs publics et privés concernés, les arbitrages souhaitables n'auront de portée opérationnelle que s'ils sont effectivement actés dans le plus large partenariat régional et soutenus par le plus grand nombre.

Ce partenariat indispensable à la définition et à la mise en œuvre du SRIT ne se construira cependant pas sans qu'une procédure de concertation permanente, permettant notamment de constituer entre les différents acteurs une « culture partagée », soit mise en place. A cet égard, le CESR soutient d'ailleurs de longue date la nécessité d'une structure de concertation et de coordination régionale permanente, rassemblant notamment toutes les Autorités Organisatrices de Transport de Midi-Pyrénées par exemple sous forme de syndicat mixte

En conclusion :

Le CESR considère que le projet de SRIT qui lui est soumis est inabouti. Il ne peut en l'état constituer le document de référence dont l'ensemble des acteurs régionaux a besoin tant pour coordonner les interventions des uns et des autres que pour dialoguer avec les régions voisines, l'État ou l'Union Européenne. Pour autant, ce projet représente une somme de travail importante qui peut servir de point de départ à la construction de la stratégie régionale. Le CESR propose ainsi au Conseil Régional d'entériner ce projet comme un document d'étape et de s'en servir de base pour approfondir sa démarche afin d'en faire un outil stratégique au service de la collectivité régionale. Il espère que l'élaboration à venir du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de Midi-Pyrénées en sera l'occasion. Cet approfondissement suppose toutefois de relancer et de pérenniser, voire d'institutionnaliser, la concertation régionale pour asseoir des partenariats opérationnels au long cours. Le CESR appelle donc le Conseil Régional à envisager dans ce sens la création d'un syndicat mixte composé des différentes autorités organisatrices de transport de Midi-Pyrénées.

EXPLICATIONS DE VOTE

- Yolande GUINLE, au nom du groupe CGT
- Robert CHRUSCIEL, au nom du groupe Force Ouvrière
- José CAMBOU, au nom du 3^{ème} collège
- Francis LAYSAC, au nom du groupe CFDT
- Michel INTRAND, au nom du groupe UNSA
- Pierre MOLETTE, au nom du 3^{ème} collège
- Marc VIEUXLOUP, au nom du 1^{er} collège

Intervention de Yolande GUINLE au nom du groupe CGT

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Le groupe CGT se félicite que la loi impose un schéma régional des infrastructures et des transports inclus dans le cadre du schéma régional de l'aménagement du territoire, afin d'arriver à une mise en cohérence des actions à réaliser par les différentes autorités organisatrices (collectivités locales, communautés d'agglomération, départements) dans un souci de développement durable.

En effet, si le schéma reprend les différentes réflexions issues des divers ateliers auxquels a participé l'ensemble des acteurs du transport ainsi que les principales recommandations de l'avis émis par le CESR, le 26 juin 2006, la CGT regrette le fait qu'il n'y ait pas de ligne directrice à ce projet.

Bien que le Conseil Régional n'ait aucune autorité pour obliger les différents acteurs concernés à appliquer ce schéma, dans le cadre du développement économique de la région et de la satisfaction des besoins des habitants de Midi-Pyrénées, il lui appartient d'être l'autorité coordinatrice.

Entre l'explosion récente du prix du pétrole, les accords issus du Grenelle de l'Environnement, l'augmentation de la population et des besoins, d'une part et la situation géographique de la région en terme de développement économique, d'autre part, Midi-Pyrénées constitue un territoire naturellement favorable au développement des modes alternatifs à la route pour les déplacements des personnes et des marchandises, et il y a urgence à ce qu'il y ait une réelle concertation et une réelle coordination entre les différentes autorités organisatrices afin qu'émergent des projets concrets.

Pour cela, la CGT est favorable à une politique multimodale des transports basée sur la création et la mise en place d'un syndicat mixte régional des transports incluant toutes les autorités compétentes.

Cependant, devant l'ampleur de la tâche, et si il y a une volonté réelle de sauvegarde de l'environnement, cette politique devra être menée hors critères de rentabilité, le développement durable étant l'affaire de tous. Et puisque les besoins existent mais que les moyens demeurent inégaux, la Région, dont nous saluons les efforts en matière de transports, n'a pas à supporter les coûts engendrés. En effet, sans financement pérenne de l'Etat, on ne peut mener à bien une réelle politique d'aménagement du territoire. Et si le document de synthèse n'a de cesse de rappeler l'importance de l'achèvement des coûts partis, ceci dénote peut-être une méfiance vis-à-vis de l'Etat qui promet mais ne tient pas toujours ses promesses. J'en veux pour preuve les 18 millions d'euros de l'Etat dans le cadre du plan rail dont le versement pour 2008 reste du domaine de l'incertitude.

A noter aussi le peu d'engagement de la SNCF dans le volet marchandises. Il est vrai que la réorganisation qu'elle mène dans son activité fret a pour conséquence un désengagement total des dessertes marchandises régionales. A ce sujet le recours systématique à la solution d'OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) relève à ce jour de la pure incantation.

En conclusion, pour la CGT, outre le débat d'idées et la prise de conscience collective de la nécessité de raisonner en termes de développement durable et de sauvegarde de l'environnement, la question des moyens reste essentielle à la concrétisation de ce schéma. Je tiens à rappeler ici les limites de la fiscalité régionale non dynamique (TIPP, cartes grises, fiscalité locale régionale) qui ne permet plus du fait du désengagement de l'Etat de répondre à tous les besoins de transport, pour ne parler que de cela. J'insisterai, pour terminer, sur l'ambition politique que constituent les orientations à prendre quant à la satisfaction des besoins de tous.

Ce schéma a au moins le mérite d'obliger tous les intervenants à réfléchir à ces différentes problématiques et à essayer de mettre en œuvre des projets qui détermineront l'avenir et le développement économique de notre région.

C'est pourquoi le groupe CGT émet un avis favorable.

Je vous remercie.

Intervention de Robert CHRUSCIEL au nom du groupe Force Ouvrière

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Le SRIT intervient dans un contexte marqué par de profondes mutations dans les domaines du transport et de l'énergie.

Le nouveau partage des responsabilités entre l'Etat, les Collectivités Territoriales et la Région nécessite des réflexions et la création de structures financières et de coordination des différentes actions.

Les priorités demeurent globalement les mêmes mais l'augmentation effrénée du prix de l'énergie nous impose des questionnements sur les modes de transports. Plus que jamais, le transport collectif doit demeurer l'élément essentiel des investissements de l'Etat et des Collectivités Territoriales.

Si, comme cela figurait dans notre avis en 2006, le réseau routier a besoin d'être maintenu en bon état, voire amélioré pour certaines liaisons, si des orientations claires en matière aéroportuaire sont nécessaires pour procéder à d'éventuelles réserves foncières, si la promotion d'une Traversée Centrale des Pyrénées par ferroutage et l'aménagement de ses approches ferroviaires doivent être maintenues, nous sommes dans l'obligation de prendre acte des modifications des compétences dévolues aux Régions et aux autres Collectivités Territoriales ainsi que des règles environnementales. Ceci impose une analyse sur les choix qu'il est nécessaire de développer dans les prochaines décennies et de mener une réflexion sur le financement de ces projets de telle sorte que l'utilisateur ne soit pas de manière permanente le seul financeur.

Concernant plus particulièrement le projet qui est soumis à notre réflexion, nous partageons l'analyse du CESR sur le fait que si ce projet est riche il est inabouti. Nous souscrivons au diagnostic. Il peut constituer un document de base pour l'ensemble des acteurs régionaux.

Nous soutenons l'appel du CESR à la création d'un syndicat mixte créant une structure de concertation et de coordination régionale permanente regroupant les autorités organisatrices de transport de Midi-Pyrénées.

Le projet d'avis reprend l'essentiel de nos analyses sur le SRIT, le groupe Force Ouvrière votera donc le projet d'avis.

Intervention de José CAMBOU au nom du 3^{ème} collège

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

L'existence du dérèglement climatique n'est plus mise en doute, seuls sont en discussion son ampleur et sa rapidité.

Un autre constat partagé est celui de l'urgence ; agir vite est impératif.

Le projet de loi Grenelle 1, en tirant des conséquences fixe comme objectif, dans le domaine des transports, une réduction de 20 % en 2020 des émissions de CO₂. Il précise par ailleurs 3 orientations :

- 1) qu'une priorité, tant pour les transports des personnes que pour celui des marchandises, doit être donnée aux alternatives à la route ;
- 2) qu'en ce qui concerne le transport des personnes, la priorité doit être donnée aux transports collectifs ;
- 3) que la politique des transports doit clairement tenir compte non seulement des coûts économiques mais aussi des coûts externes touchant notamment l'air, la biodiversité, le cadre de vie, le paysage, les effets sanitaires, et il y en a d'autres.

L'abandon du fret par la SNCF pénalise fortement les entreprises qui utilisent les matières premières pondérales telles que le bois et les matières premières agricoles, nous rappelait, ce matin même, notre collègue, Jean de Galard.

Le SRIT qui nous est proposé, qui s'apparente plus à un inventaire qu'à un schéma, n'est que timidement en phase avec la démarche que nous venons de rappeler.

Le pilotage de son élaboration en est certainement l'une des explications. Nous partageons la conclusion de l'avis du CESR à savoir qu'il y a nécessité d'une structure de concertation et de coordination permanente rassemblant toutes les autorités organisatrices de transport de Midi-Pyrénées sous la forme d'un syndicat mixte.

Majoritairement le 3^{ème} collège votera l'avis.

**Intervention de Francis LAYSSAC
au nom du Groupe CFDT**

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Pour la CFDT la priorité doit être donnée aux transports collectifs, incluant une offre multimodale de qualité afin de contribuer à l'équilibre économique, social et environnemental du territoire de Midi-Pyrénées.

Ainsi, la CFDT approuve l'axe stratégique pour la région Midi-Pyrénées qui est de développer de façon volontariste le transport ferroviaire de voyageurs, le fret et le ferroutage.

Même si, cette volonté ne doit pas conduire à abandonner tout emménagement des axes routiers, il est majeur que la région Midi-Pyrénées s'engage résolument par des actions claires en faveur du développement durable.

Ainsi, la CFDT considère que l'avis du CESR qui pointe une réflexion inaboutie n'est pas justifiée surtout après examen des documents transmis par le Conseil Régional, certes trop tardivement pour être examiné dans des conditions normales, qui montrent le bien fondé de la démarche et des décisions prises par le Conseil Régional dans ce SRIT.

Pour nous ce n'est pas le projet du SRIT qui est inabouti mais le projet d'avis qui ne propose pas de priorités alternatives.

C'est pourquoi la CFDT votera contre ce projet d'avis.

Intervention de Michel INTRAND au nom du groupe UNSA

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président,
Mesdames les conseillères et Messieurs les conseillers.

L'UNSA est conscient que la seule compétence « transport » de la Région concerne les TER. Cependant comme le SRIT n'est pas un document opposable il pourrait être l'opportunité de tracer le SRIT « **cible** », sans l'arrière pensée du « qui dit paie ».

Il pourrait être l'opportunité de tracer le SRIT idéal vers lequel toutes les collectivités et tous les acteurs économiques pourraient conjuguer leurs efforts.

Un préambule pourrait énoncer ce qui pourrait être la **logique** de la politique de transport incontournable pour donner à la Région Midi-Pyrénées toute sa place dans l'Europe et dans le processus de mondialisation.

L'UNSA aurait bien vu énoncée à cette occasion, afin d'orienter les choix d'infrastructures, l'idée d'une exploitation de chaque mode de transport en réseau. « La notion de réseau signifiant que ce ne sont pas seulement des lignes indépendantes que l'on exploite, mais qu'il y a interdépendance entre elles, et que, si la construction horaire est adéquate, l'effet réseau qui en découle, lié pour l'essentiel aux correspondances, fait émerger un service plus riche en possibilités de relations que la simple juxtaposition des dessertes par lignes ». Idée d'une exploitation de chaque mode de transport en réseau mais également, dans le même esprit, l'exploitation du réseau des modes de transports.

La proposition pourrait être :

- ✓ l'Avion sur le réseau des longues distances.
- ✓ le TGV sur l'Europe et, à ce titre, affirmer la nécessité d'un vrai réseau Grande Vitesse européen. Le TGV ne doit pas être conçu en Midi-Pyrénées avec une arrivée à Toulouse. Il doit se construire comme un lien entre Arc Atlantique et Arc Méditerranée, comme une ouverture permettant les échanges avec l'Europe. Ouverture sur l'Europe du Nord et de l'Est via Bordeaux et Paris ou via Lyon, mais aussi vers l'Europe du sud via Marseille ou vers l'Espagne méditerranéenne ou le Portugal via Bordeaux. Nous devons inviter la Région Aquitaine à passer par Midi-Pyrénées pour s'ouvrir sur le futur.
- ✓ un réseau ferré européen pour le fret desservant les ports et sans oublier la Traversée Centrale des Pyrénées également ouverte aux voyageurs.
- ✓ un réseau routier notamment pour des dessertes terminales, tant marchandises que voyageurs.
- ✓ un réseau régional voyageurs, routier et TER, tel que le dessine le Conseil Régional.
- ✓ des réseaux de transports locaux.
- ✓ un réseau des Technologies de l'Information et de la Communication occupant son domaine de pertinence et complémentaire des modes lourds.
- ✓ des pôles d'échanges voyageurs et bien évidemment marchandises où une logistique fret optimisée permettrait de faire l'économie de kilomètres de transports dans des modes moins pertinents.

En effet la problématique de la précieuse énergie, énoncée dans le SRIT, semble inviter les différents modes à ne plus être concurrents. Ne doivent-ils pas être complémentaires ? Chaque mode ne devrait-il pas prendre **sa** place, dans **son** domaine de pertinence ? Par exemple, est-il concevable, dans l'idée d'économie d'énergie, qu'aujourd'hui TGV et Avion se fassent concurrence ? Chacun n'a-t-il pas **son** domaine de pertinence ? La pertinence de l'Avion n'est-elle pas dans les longs déplacements, à l'autre bout de l'Europe ou au delà des continents, le TGV ayant toute sa pertinence sur le territoire français et sur le continent européen ? De même faut-il que Route et Fer se fassent concurrence ? Ne doivent-ils pas être complémentaires notamment dans le souci d'économie d'énergie ?

Tous ces différents réseaux autonomes tournant comme une horloge, sans interférence d'engrenage l'un sur l'autre, les dessertes étant élaborées pour optimiser les correspondances internes à chaque réseau et également avec les autres. Chaque réseau parfaitement autonome vivant en synergie avec les autres.

A ce sujet faut-il que le TGV vienne en gare de Toulouse « Matabiau » interférer avec le TER ? N'est-il pas préférable de construire comme à ROISSY, LYON, AVIGNON, AIX, METZ, NANCY, REIMS, MARSEILLE, NICE et bien d'autres villes, une gare TGV indépendante ? Avec une liaison métro pour la relier au réseau TER ? Cela offrirait également de nouveaux sillons Fret.

Cette vision du futur, cet objectif commun que partageraient l'Europe et chaque Autorité Organisatrice dont l'Etat, les Régions, les Conseils Généraux et les Syndicats Mixtes, permettrait de mieux comprendre et concevoir le schéma des réseaux des infrastructures du futur.

Sans forcément remettre en cause la notion de concurrence économique, la politique des transports ne pourrait-elle pas définir des domaines de pertinence pour chaque mode par l'attribution de licences, définissant ainsi le **Réseau de Pertinence des Modes de Transports** ? Comme dans une équipe de rugby, chacun à sa place en fonction de ses spécificités œuvrant pour un objectif commun. Cette logique n'est pas forcément la meilleure, mais ne faut-il pas tenter de prévenir les mutations ?

Cela dit, l'UNSA votera l'avis sur le SRIT.

**Intervention de Pierre MOLETTE
au nom de l'URISMIP**

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs
Chers collègues,

Je souscris à l'intervention faite par Madame José CAMBOU au nom du 3^{ème} collège, mais je voudrais insister, pour le regretter, sur le fait que le document élaboré par le Conseil Régional ne présente pas un plan global et général de l'ensemble des infrastructures nécessaires, existantes et pouvant être développées à moyen et long terme.

Un tel plan, encore à élaborer, doit intégrer les infrastructures ferroviaires, routières, aéroportuaires et les plateformes logistiques, et permettre d'identifier, en temps utile, les réserves foncières auxquelles il conviendra de procéder.

Il doit dresser le cadre qui nous paraît indispensable pour assurer la cohérence des infrastructures, notamment dans une perspective de développement des inter-modalités, et afin de pouvoir hiérarchiser et prioriser les projets individuels et en assurer la programmation.

Intervention de Marc VIEUXLOUP au nom du 1^{er} collège

Monsieur le Vice-président du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs
Chers collègues,

Le 1^{er} collège souhaite apporter son accord et son soutien sur ce projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, qui est nécessaire au développement et à la planification de l'aménagement du territoire de notre région. Chacun est conscient aujourd'hui que l'amélioration de la desserte du territoire régional est un vecteur majeur de la performance des entreprises.

Les 6 axes (3 sur les voyageurs et 3 sur les marchandises) et 19 fiches actions du SRIT sont très pertinents et permettent de cibler les priorités en matière d'infrastructures de transport pour la région, même si les calendriers de réalisation de ces infrastructures ne sont pas toujours très précis et concrets.

Le 1^{er} collège est en accord avec ces projets, qui bénéficieront autant aux entreprises qu'à la population, dans la mesure où ils sont un gage de pérennité et du développement du tissu local ainsi qu'un vecteur d'attractivité des territoires. Cependant, nous souhaitons insister sur la nécessité pour le SRIT de prendre en compte et d'inscrire le besoin urgent de réaliser certaines de ces infrastructures en priorité, quitte à en financer certaines dans le cadre de Partenariats Publics Privés, si cela s'avère nécessaire pour une mise en service plus rapide.

☞ Concernant les infrastructures routières, le 1^{er} collège est bien conscient que celles-ci ne sont pas de la compétence du Conseil Régional et demande à l'Etat d'honorer ses engagements, et notamment :

- ✓ Terminer les opérations dites « coups partis » telles que la mise en 2x2 voies de la RN 88 (Toulouse-Rodez), la RN 124 (Toulouse-Auch) et la RN 20 (Toulouse-Andorre) ;
- ✓ Lancer les études de l'axe Toulouse-Castres et réaliser la mise en service des 37 kms d'autoroute Verfeil-Castres en 2013, via un concessionnaire privé ;
- ✓ Poursuivre la mise en cohérence des transports collectifs urbains (métro, bus, tramway, vélo) et notamment une desserte rapide entre la gare Matabiau et l'aéroport de Blagnac ;
- ✓ Enfin, le renforcement des liaisons routières Nord-Sud de Midi-Pyrénées est indispensable pour le franchissement des Pyrénées pour offrir une alternative à la saturation du Perthus en aménageant une nouvelle voie transpyrénéenne ; d'où la nécessité de promouvoir la création d'un itinéraire transpyrénéen rapide Toulouse-Barcelonne via l'Ariège (itinéraire européen E9). Cet itinéraire ne nécessite que 70 kms d'aménagements (53 côté français de Tarascon à Bourg Madame et 17 côté espagnol de Puigcerda à l'entrée du tunnel de Cadi) pour que la totalité de l'itinéraire soit aux caractéristiques autoroutières.

☞ Concernant les infrastructures ferroviaires, le 1^{er} collège apprécie la décision du Conseil Régional qui, à notre connaissance, serait seul en France à investir 500M€ dans un Plan Rail, à l'heure où la réfection des voies ferrées est du ressort de RFF. Cet investissement est à souligner et à encourager afin de permettre enfin la remise à niveau du réseau ferroviaire ainsi que sa pérennité. Les priorités pour les entreprises sont de :

- ✓ Poursuivre les études pour la LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne afin de permettre réellement une mise en service en 2016/2017 ;
- ✓ Engager les études sur un tracé pour la Traversée Centrale des Pyrénées, comme prévu lors du sommet franco-espagnol du 10 janvier dernier ; en prenant en compte la nécessité d'y adjoindre une plateforme logistique côté français qui serait un relais de la plateforme Plaza de Saragosse.
- ✓ Poursuivre la réfection des voies ferrées afin d'améliorer d'une part, les dessertes ferroviaires des TER pour les passagers et de permettre d'autre part, leur utilisation par le fret. En effet, en accord avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, le 1^{er} collège souhaite réaffirmer la priorité qui doit être donnée au développement du fret ferroviaire, d'autant plus depuis la réorganisation de la branche fret de la SNCF. Sur ce point, le Préfet de Région a mandaté la CRCI pour piloter l'étude d'opportunité pour la création d'un ou plusieurs Opérateurs de Fret ferroviaire de Proximité en Midi-Pyrénées. Le 1^{er} collège est très attentif aux problématiques de trafics diffus et de desserte des chargeurs et décidé à étudier concrètement l'opportunité de créer un OFR (Opérateur de Fret Ferroviaire de Proximité), qui constitue l'une des solutions à la captation de ces flux diffus et au développement d'une offre de wagons isolés.

☞ Concernant la plateforme internationale de Toulouse-Blagnac, le 1^{er} collège, sans remettre en cause l'avenir et l'évolution de la plateforme aéroportuaire toulousaine, considère qu'il est indispensable de poursuivre les travaux initiés, en 2000, par l'Etat et les autres acteurs locaux associés afin, le moment venu, de repositionner cette infrastructure indispensable à la région. La réserve foncière doit être acquise sans délais de façon à prendre en compte l'urbanisation très dynamique de l'agglomération toulousaine et ainsi de préserver l'avenir de notre région avec une desserte aérienne qui se situerait à 30 minutes environ de l'épicentre de Toulouse.

Le 1^{er} collège regrette vivement et déplore que le projet de la création des 2x2 voies entre Auch-Toulouse et Castres-Toulouse ait été écarté du projet d'avis. Il s'agit là d'une irresponsabilité qui met en péril l'avenir économique de la région.

En conclusion, le 1^{er} collège approuve ce projet d'avis sur le SRIT, il dira oui du bout des lèvres et rejoint la proposition du CESR concernant la création d'un syndicat mixte permettant de mieux coordonner les projets d'infrastructures impactant plusieurs Autorités Organisatrices de Transport (AOT).

Discours de Charles MARZIANI,

**Vice-président du Conseil Régional Midi-Pyrénées, chargé de la
mise en œuvre et de la coordination des politiques et actions
régionales dans le secteur des transports collectifs**

Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les Conseillers Economiques et Sociaux,
Mesdames et Messieurs ,

Simplement, quelques observations, en ayant écouté le débat et pris connaissance de l'avis, sur l'exercice que nous avons eu à faire avec ce SRIT.

Le SRIT, chacun l'a dit, n'est pas un document opposable à l'ensemble des autres partenaires ou des collectivités territoriales associées à la réflexion, à sa définition. C'est un document d'orientation qui peut servir à une planification mais sûrement pas à de la programmation, ce n'est pas son objet. Ceci dit qu'avons nous choisi comme axe de travail. Nous avons choisi une méthode reposant en premier lieu sur l'élaboration de ce que nous avons appelé un socle commun de connaissances pour construire avec l'ensemble des partenaires en Midi-Pyrénées - partenaires locaux, partenaires institutionnels, Etat - une appréciation partagée de l'état des infrastructures régionales et de leur devenir, donc pour faire émerger quelques pistes d'actions. Je crois que ce socle commun est un acquis. Vous l'avez dans le document que vous avez reçu. Il est en votre possession et constitue la partie diagnostic du SRIT. Je crois que ce diagnostic partagé est riche et forme réellement un socle sur lequel nous pouvons travailler. Donc cela, c'est le premier élément.

Deuxième élément nous avons fait le choix de déterminer, à partir de cette analyse et d'ateliers de concertation auxquels bon nombre d'entre vous ont participé, des axes stratégiques pour Midi-Pyrénées. Ce sont les 6 axes stratégiques dont chacun a parlé. Je ne vais pas, bien évidemment, les re-développer ici. Mais, autre point de méthode, nous avons volontairement basé notre réflexion sur des axes qui soient communs à l'ensemble des partenaires et qui soient partagés. Chacun avec sa compétence, sa capacité, peut donc intervenir. Et au lieu de définir, ce qui aurait pu être une option, des grands axes généraux de développement, nous avons fait le choix, que l'on peut partager ou pas, de décliner ces axes stratégiques selon des scénarii de phasage qui prennent en compte ce qui est déjà en cours, ou en voie de réalisation, puis tout le court terme en s'appuyant sur ce qui est parti et sur un certain nombre de décisions complémentaires que nous pouvons prendre en commun avec nos partenaires. Si on considère par exemple la LGV ; les études sont parties, le bouclage du financement, jusqu'à la déclaration d'utilité publique, est acquis. Il y a un accord de l'ensemble des collectivités, mais il reste maintenant, pour le moyen terme à faire ce qu'un certain nombre d'entre vous ont développé : s'engager sur les études complémentaires vers Narbonne et sur une action pour l'interconnexion des réseaux. Mais c'est sur la base de cet axe stratégique là et de cette volonté de déclinaison – poursuite de la démarche jusqu'à la déclaration d'utilité publique et en même temps études complémentaires sur le reste des parcours - que nous voulons travailler, que nous voulons phaser, c'est pour 2008-2013, de façon précise.

L'objectif sur chaque axe stratégique est défini dans la temporalité. Immédiatement, de 2008 à 2013, entre 2013 et 2020, au-delà, c'est-à-dire à plus long terme encore. En ce qui concerne, par exemple, la Traversée Centrale des Pyrénées l'objectif de réalisation n'est pas dans les 5 ans à venir, chacun peut en convenir. Par contre les choix des études, l'insertion de Midi-

Pyrénées autour d'un axe ferroviaire d'une telle importance, bien évidemment, c'est immédiatement qu'il faut s'en préoccuper. C'est dans les prochaines années qu'il faut travailler ensemble sur la logistique, sur des études complémentaires de positionnement de Midi-Pyrénées en fonction de cette infrastructure. Donc nous avons inscrit, si vous l'avez lu attentivement, le fait que par exemple pour ce qui est de la TCP nous souhaitons que soit dès à présent lancée toute une série d'investigations complémentaires, notamment à partir de travaux que nous avons fait nous-même sur la problématique de la logistique. Bien évidemment il appartient au gouvernement français et au gouvernement espagnol et à l'Europe de déterminer et de choisir l'axe, de choisir le type d'investissement, de choisir le type de partenariat pour réaliser cette infrastructure que nous souhaitons et que nous avons inscrit dans le SRIT, sans se prononcer à ce stade sur le tracé.

Bien évidemment je rejoins ce qu'à dit le Président CHAUZY : le fait que le département des Hautes-Pyrénées se soit aujourd'hui prononcé sur un choix qui conforte l'idée que c'est dans les Hautes-Pyrénées que la Traversée Centrale des Pyrénées doit prendre place, constitue un élément positif pour faire avancer le dossier. La semaine dernière nous avons, d'ailleurs, rencontré avec Martin MALVY, le président d'Aragon pour favoriser les coopérations transfrontalières à ce sujet.

Voilà, je voulais dire cela pour expliciter quelle est la méthode, et cette méthode est précise, datée, inscrite dans le document. Ce qui veut dire que nous pensons avec cette méthode nous être mis en situation, pas de programmation, évidemment, mais de discussions positives et d'animation sur chacune des 19 fiches actions qui déclinent les axes stratégiques et qui les datent.

Telle est donc l'orientation que nous avons retenu pour essayer de surmonter la difficulté de ce type d'exercice - on en connaît d'autres vous savez en région ; on a le plan régional des formations qui est un peu du même type - où nous avons des responsabilités, mais pas toutes, d'autres en ont d'autres et nous devons coordonner. Il faut que politiquement et stratégiquement nous ayons les moyens de coordonner et on a fait ce choix là. Il peut prêter à la discussion, bien évidemment. Je voulais revenir sur cette façon de travailler parce qu'elle me paraît une garantie quant à la volonté de la région mais aussi de nos partenaires de continuer dans la réalité, pas sur de l'abstrait, mais sur des enjeux concrets à travailler, pour Midi-Pyrénées.

Un dernier mot, des critiques sont formulées sur le manque de hiérarchisation. Je peux comprendre que vous puissiez faire cette critique. Il me semble pourtant qu'il y a dans notre projet une structuration assez nette des perspectives. Il y a les grandes infrastructures auxquelles nous tenons, et qui doivent de notre point de vue être inscrites dans les perspectives partenariales. Le TGV, j'en ai parlé, mais le TGV est concrètement inscrit, pas simplement Bordeaux-Toulouse mais Bordeaux-Toulouse-Narbonne et l'interconnexion des TGV du Sud européen. Nous y tenons beaucoup et nous travaillons beaucoup avec les Espagnols, Catalans, Aragonais et Basques pour que les deux tracés ; le tracé espagnol et le tracé français, puissent être inscrits définitivement dans les infrastructures européennes - pour l'instant Toulouse-Narbonne n'est pas inscrit dans les perspectives européennes - et pour qu'il y ait un maillage complet du sud-ouest européen.

Donc nous voulons que Midi-Pyrénées, et pas simplement Midi-Pyrénées, mais l'ensemble des régions du sud, puissent être interconnectées. Cette interconnexion contribuera, de notre

point de vue, et nous y insistons, à ce que l'ensemble de ces régions équilibre l'Europe vers le sud et s'inscrive dans un maillage d'infrastructures qui permettent précisément de peser dans un développement économique et dans un développement social. Cela c'est inscrit clairement. La TCP, j'en ai parlé, il n'y a pas d'hésitation, elle est clairement inscrite, pas le tracé mais l'opportunité est inscrite dans ce document.

S'agissant de la ligne POLT qui est une autre infrastructure, l'infrastructure ferroviaire traditionnelle de Paris à Toulouse, je rappelle que nous nous sommes battus pour que cette infrastructure soit totalement rénovée, modernisée et exploitée avec du matériel pendulaire. Le pendulaire a été abandonné, nous n'abandonnons cependant pas l'idée que cette infrastructure doit être développée et modernisée quelque que soit le type du train qui y circule. Elle est aussi inscrite dans les dossiers structurants.

Le dernier élément, concerne les agglomérations, et l'agglomération toulousaine en particulier. Cela a été aussi souligné, l'interconnexion des transports collectifs, ferroviaires, métro et bus, me semble devoir être mieux réalisée qu'elle ne l'est aujourd'hui, en tout cas mise en perspective, pas pour 2020 ou 2025 mais pour les années à venir, et concrètement poussée par des études et des réalisations communes. En particulier il faut que le métro et le chemin de fer soient interconnectés, d'une part à Labège et d'autre part dans le nord de l'agglomération toulousaine, afin de permettre un maillage général.

Enfin, deux remarques complémentaires. Après les observations émises par votre institution, nous avons dans le document final qui fera l'objet du vote de l'assemblée, rajouté trois fiches thématiques, une sur le volet routier, une sur le volet ferroviaire et une sur le volet aérien, qui reprennent l'ensemble des questions posées, qui les posent clairement, notamment sur le volet routier et sur le volet aérien, et c'est là dessus que je veux insister. En ce qui concerne le volet routier, le projet de SRIT inclut l'ensemble des axes routiers que l'Etat a pris l'engagement de réaliser : ce qui relève de l'achèvement du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 d'une part et la mise en oeuvre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires de l'Etat en Midi-Pyrénées d'autre part. Cela comprend, en particulier, la mise à 2x2 voies de la RN 88 entre Toulouse et Lyon, explicitement citée dans ce programme, avec l'achèvement de la déviation de Carmaux et l'achèvement de la 2x2 voies de la déviation d'Albi, l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 88 entre Toulouse et l'A75. A cet égard, le Ministre Estrosi a clairement indiqué, devant le Sénat le 26 octobre 2006, je cite : « L'Etat et l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France financeront intégralement les grands itinéraires qui restent dans le patrimoine de l'Etat, sans demander le moindre centime d'euro aux collectivités. » Donc nous rappelons à l'Etat l'engagement du Ministre de l'époque devant la représentation nationale de réaliser ces itinéraires intégralement et rapidement. Nous souhaitons effectivement, et nous l'intégrons au SRIT, que ces axes routiers soient réalisés en Midi-Pyrénées.

Voilà donc les quelques remarques que je voulais faire pour dire que ce document a essayé de tenir compte des débats, de l'ensemble des remarques, y compris de l'intégration de remarques dans les derniers temps avec la coopération du CESR. Je crois que nous nous sommes mis en situation de répondre aux préoccupations qui ont été exprimées par vous et par d'autres. Une simple dernière remarque que je ne veux pas oublier. Vous avez insisté, on insiste beaucoup, sur la création d'un syndicat mixte. Là aussi, c'est une question que j'entends. Ceci dit, il faudra que l'on débattenne de quel type de syndicat mixte et de quel syndicat mixte. Parce que si le syndicat mixte est évoqué par la loi SRU, ce n'est qu'en

matière de transports collectifs, pas d'infrastructures et ce n'est pas pareil. La question d'un syndicat mixte, « loi SRU » peut certes être discutée, d'ailleurs elle l'a déjà été, toutefois, nous pensons à la Région qu'il faut encore que les choses avancent, notamment dans l'agglomération toulousaine, mais pas seulement, sur la structuration des transports collectifs pour aller éventuellement vers une coordination des transports collectifs. Mais il s'agit de transports collectifs et la loi est très claire. Il en est tout autrement en ce qui concerne les infrastructures et le pilotage des infrastructures. Pour les infrastructures, et pour l'essentiel je parle des routes, cela revient à l'Etat exclusivement. Il n'y a rien à mettre en œuvre, c'est à l'Etat à prendre ses responsabilités et à développer les infrastructures avec le ministère de l'équipement en particulier. Dans le domaine aérien, nous nous sommes associés maintenant à la nouvelle société aéroportuaire. Nous avons pris notre place, nous coopérons dans la société aéroportuaire. C'est dans ce cadre qu'il faut envisager les réflexions sur la question aérienne, mais je ne vois pas pourquoi il y aurait une structure supplémentaire qui viendrait traiter de l'aérien en région même s'il faut bien des coordinations. Je voulais faire cette observation pour que nous n'ayons pas de confusion entre nous quand nous parlons de syndicat mixte.

Voilà je vous remercie de votre attention.