



**Bureau du 26 novembre 2010**

**Avis sur l'avant-projet de  
Schéma National des Infrastructures de Transport**



**Bureau du 26 novembre 2010**

**Avis sur l'avant-projet de  
Schéma National des Infrastructures de Transport**

**Adopté à l'unanimité**



**Avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional de Midi-Pyrénées  
sur l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport**

---

Le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a rendu public, le 13 juillet dernier, un avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport, élaboré en application de l'article 16 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 dite « loi Grenelle 1 ».

Tel que définit dans cet article de loi, ce schéma national « ...fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. »

Compte tenu de l'importance d'un tel document pour l'aménagement et le développement de Midi-Pyrénées, le CESER de Midi-Pyrénées a décidé de participer par un avis à la large consultation dont ce projet fait l'objet en vue de l'adoption du Schéma National des Infrastructures de Transport, fin 2010. La préparation de cet avis a été confiée à la Commission 1 « Aménagement du Territoire ».

## Le SNIT et Midi-Pyrénées

L'avant-projet de SNIT propose de structurer la politique de l'État en matière d'infrastructures de transport à partir de quatre grands 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 populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité.

Pour décliner cette stratégie, le schéma retient une soixantaine d'actions portant sur l'entretien, l'exploitation, la modernisation ou le développement des infrastructures de transport de l'Etat ainsi que sur le soutien aux projets d'intérêt national des collectivités territoriales en matières d'infrastructures de transport. Ces actions, qui peuvent concerner un ou plusieurs modes à la fois, sont regroupées par axes stratégiques. Le schéma identifie aussi, sur la base des résultats d'une analyse multicritères, les principaux projets de développement en matière d'infrastructures de transport dont la réalisation apparaît souhaitable à 20-30 ans et dont les études doivent dès lors être poursuivies.

L'avant-projet de SNIT liste ainsi un certain nombre de projets de développement concernant très directement Midi-Pyrénées :

- en matière de développement ferroviaire :
  - o LGV SEA Bordeaux-Toulouse (avant 2020) ;
  - o Ligne nouvelle Toulouse-Narbonne (après 2020) ;
  - o Desserte de la Bigorre et du Béarn (après 2020) ;
  - o Axe transpyrénéen (après 2020) ;
  - o Aménagement pour accueil des trains longs de Bordeaux-Marseille via Toulouse ;
- en matière de développement des transports collectifs (par appels à projet) :
  - o Prolongement de la ligne E du tramway toulousain ;
- en matière d'aménagement routier (au titre du désenclavement et de l'équité territoriale) :
  - o Aménagement à 2x2 voies de la RN 126 entre Toulouse et Castres ;

## Les remarques et attentes du CESER Midi-Pyrénées

Le CESER Midi-Pyrénées tient tout d'abord à indiquer qu'il apprécie l'économie générale de ce schéma dont il salue le souci d'intégration des différentes problématiques liées aux infrastructures de transport (entretien, gestion, développement...) ainsi que la préoccupation de conjugaison des modes de transport dans un souci de développement durable. Considéré plus en détail, et comparativement au dernier document de référence national en matière d'infrastructures de transport que constitue le CIADT du 18 décembre 2003, l'avant-projet de SNIT marque, pour le CESER Midi-Pyrénées, un certain nombre d'avancées ou de confirmations utiles, mais aussi quelques imprécisions et reculs dommageables. Dans une perspective opérationnelle, il appelle par ailleurs aussi bien à quelques clarifications quant aux méthodes et aux moyens de mise en œuvre de cette ambition. Ainsi :

- Le CESER applaudit tout particulièrement l'inscription d'un projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Toulouse et Narbonne qui, complétant la LGV Bordeaux-Toulouse, bouclera la véritable interconnexion « sud » du réseau ferroviaire français à grande vitesse, de Bordeaux à Narbonne via Toulouse ;
- Le CESER se félicite de la confirmation du projet d'un axe ferroviaire transpyrénéen au centre du massif. Il attend néanmoins que ce projet, d'ailleurs reconnu au niveau européen, soit précisé au plus tôt entre la France et l'Espagne afin de ne pas en repousser encore trop longtemps l'indispensable réalisation ;
- Le CESER approuve l'objectif d'une desserte ferroviaire améliorée du Béarn et de la Bigorre. Il doute toutefois de la possibilité d'y parvenir à partir des lignes existantes ;
- Le CESER prend acte avec satisfaction du projet d'aménagement lié à l'accueil des trains longs de marchandises sur la liaison ferroviaire Bordeaux-Marseille. Compte tenu des problèmes spécifiques posés dans la traversée de Toulouse, il souligne à cet égard l'intérêt d'un contournement ferroviaire de Toulouse qui peut en outre apporter de nouvelles perspectives de développement en matière de transport de voyageurs régionaux ou nationaux ;
- Le CESER regrette que l'aménagement à long terme des axes routiers faisant aujourd'hui l'objet du PDMI 2009-2014 ne soit pas plus précisément acté. Le CESER note en effet que si le SNIT est réputé cohérent avec les PDMI et affirme que les projets routiers qui ont d'ores et déjà été déclarés d'utilité publique ont, bien que ne figurant pas au schéma, vocation à être menés à terme, des incertitudes subsistent quant au périmètre exact des projets routiers. Par souci de sincérité, il serait préférable que le SNIT intègre et affiche clairement tous les projets d'infrastructures routières reconnus d'intérêt national ;
- Le CESER qui soutient l'objectif d'un haut niveau de sécurité des infrastructures, note toutefois que la RN 21 de Limoges à Tarbes mériterait sans doute, à ce titre, d'être ajoutée à la liste des cas préoccupants justifiant des aménagements routiers ;

- Le CESER constate la faible prise en compte générale des problématiques d'infrastructures de transport transfrontalières et souligne à ce sujet l'intérêt de l'inscription au SNIT d'un aménagement complet à 2x2 voies de l'axe européen E9 au sud de Toulouse, jusqu'à Puigcerda ;
- Le CESER s'étonne, au regard des résultats du premier appel à projet, de la faiblesse du nombre et de l'ambition des projets de développement des transports collectifs urbains en site propre concernant Midi-Pyrénées, singulièrement dans l'agglomération toulousaine. Qu'il résulte d'un manque de projets au niveau local ou d'une sélectivité excessive de la procédure nationale d'appel à projet, le CESER dénonce un état de fait parfaitement incompréhensible au regard des besoins des pôles urbains de la région et, en premier lieu, de l'agglomération toulousaine. Il espère que le second appel à projets, auquel les collectivités « toulousaines » ont répondu en présentant de nombreux projets, corrigera bientôt cette anomalie ;
- Le CESER souhaite plus largement que la question des déplacements dans les aires urbaines de Midi-Pyrénées fasse l'objet d'un programme d'investissement valorisant les avantages respectifs des différents modes de transport au profit de projets urbains de développement durable. A ce titre, il appelle notamment l'État et les collectivités territoriales à considérer les questions posées en matière de transit routier et ferroviaire ainsi que les solutions envisageables à cet égard ;
- Le CESER s'inquiète de constater l'absence de tout projet de développement, voyageurs ou marchandises, de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et, comme il l'a fait récemment avec ses homologues des Régions Centre et Limousin, appelle les décideurs nationaux et régionaux à une nouvelle ambition pour cette liaison indispensable au développement des territoires qu'elle dessert ;
- Le CESER souligne que l'avant-projet de SNIT ne saurait non plus ignorer certains problèmes de cohérence stratégique par exemple entre la volonté affirmée de promotion du rail par rapport au mode routier et la mise à mal du réseau ferré par fermeture ou désélectrification de certaines lignes ferroviaires (Rodez-Séverac le Château, Montrejeau-Luchon, Béziers-Neussargue...).
- Le CESER s'interroge plus globalement sur les voies et moyens de financement de l'ensemble des actions et des investissements annoncés et regrette que l'avant-projet de SNIT ne traite pas de cette question, pourtant centrale, au-delà du chiffrage global des investissements inscrits ;

