

Assemblée plénière du 28 Février 2010
Schéma National des Infrastructures de Transports –
Avis de la Région Midi-Pyrénées

Amendements déposés par le groupe Europe Ecologie
et présentés par Guillaume Cros et Guilhem Latrubesse

Amendement n°1 :

Rapport : N° 11/AP/02.01

Objet : Schéma National des Infrastructures de Transport – Avis de la région Midi-Pyrénées

Il est proposé un amendement au premier paragraphe de la page 1 du recueil des rapports :

L'Etat a rendu public en juillet 2010 un avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Ce document à dimension stratégique fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures de transport relevant de sa compétence. Un avant-projet consolidé de schéma a été présenté le 26 janvier 2011, intégrant l'avis de l'autorité environnementale ainsi que les remarques et contributions des acteurs du monde économique, des collectivités territoriales et des associations.

Amendement n°2 :

Rapport : N° 11/AP/02.01

Objet : Schéma National des Infrastructures de Transport – Avis de la région Midi-Pyrénées

Il est proposé de retirer des pages 1 et 2 du recueil des rapports :

« Il ressort de ce schéma national, nous concernant, en premier lieu la nécessité d'achever le désenclavement routier de Midi-Pyrénées et de réaliser ainsi les aménagements suivants :

Il s'agit tout d'abord de soutenir la réalisation de la mise en 2X2 voies de l'itinéraire Toulouse-Castres figurant au SNIT, mais en précisant que celle-ci ne doit pas générer de péage supplémentaire pour les usagers.

L'avis qui vous est soumis propose l'inscription des projets routiers suivants ayant pour objectif le désenclavement, le soutien des bassins d'emploi Midi-Pyrénées et le développement de ces territoires :

- Inscription de la mise à 2X2 voies de la liaison Rodez-Séverac le Château, permettant d'achever ainsi une liaison rapide entre Toulouse, Albi, Rodez et la jonction avec l'autoroute A75 ;

- inscription de l'aménagement de l'itinéraire E9 Toulouse-Foix-Barcelone, en prolongement de l'autoroute A66 jusqu'à la frontière franco-espagnole, l'aménagement de cet itinéraire structurant devant respecter un environnement de haute montagne fragile ;

- inscription de l'itinéraire Agen-Tarbes (RN 21) qui nécessite une amélioration, une sécurisation de son parcours ainsi que des actions d'accroissement de capacité (déviations) ayant vocation à déboucher à terme sur un aménagement complet de cette section en 2X2 voies ;

- inscription de l'itinéraire Toulouse-Aurillac, s'agissant notamment de la connexion entre la RN 122 et la RD 840 dont le déclassement a été opéré sans tenir compte de sa nature structurante entre Rodez et le bassin de Decazeville et l'autoroute A20 ou de sa position stratégique sur l'itinéraire Aurillac Toulouse.

Je vous propose de rendre un avis favorable sur ces propositions. »

Exposé des motifs :

Le SNIT est un document stratégique qui s'est donné comme ambition quatre grands objectifs :

- 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.

Les nouveaux projets de 2X2 voies ne peuvent alors apparaître comme une priorité en terme d'infrastructures de transport dans l'avis du Conseil Régional, même au titre du désenclavement. Le Conseil Régional Midi-Pyrénées doit exprimer sa priorité sur le volet ferroviaire.

Amendement n°3 :

Rapport : N° 11/AP/02.01

Objet : Schéma National des Infrastructures de Transport – Avis de la région Midi-Pyrénées

Il est proposé d'insérer un nouveau chapitre sur les aménagements routiers après le volet ferroviaire :

Le réseau routier structurant n'est pas encore optimisé en Midi-Pyrénées sur la totalité des territoires. Des aménagements sont nécessaires, notamment pour améliorer la sécurité routière et limiter les situations à risques. La mise en 2X2 voies n'est pas une solution systématique pour assurer un désenclavement routier. Il est certes nécessaire de fiabiliser les temps de trajet en supprimant les causes des encombrements de certaines sections.

L'itinéraire Toulouse-Castres (RN 126) nécessite une amélioration et une sécurisation de son parcours. Le Conseil Régional Midi-Pyrénées exprime donc son opposition au choix énoncé dans le SNIT de la mise en 2X2 voies avec concession autoroutière. Cette position est valable pour l'ensemble des itinéraires Toulouse-Albi-Rodez-A75, E9 Toulouse-Foix-Barcelone en prolongement de l'autoroute A66, Agen-Tarbes (RN21) et Toulouse-Aurillac.

La priorité reste la finalisation des chantiers engagés. Les nouveaux axes structurants doivent être envisagés automatiquement sur le rail.

Amendement n°4 :

Rapport : N° 11/AP/02.01

Objet : Schéma National des Infrastructures de Transport – Avis de la région Midi-Pyrénées

Il est proposé de remplacer le premier axe intitulé « construire le réseau à grande vitesse », page 2 du recueil des rapports :

1) adapter le réseau existant à la grande vitesse, ce qui permettra de faire circuler des TGV en Midi-Pyrénées sur les axes Bordeaux-Toulouse-Narbonne et d'insérer notre Région dans un véritable réseau européen et rendre le train compétitif face à l'avion et la voiture.

Le SNIT prévoit plusieurs actions, pour lesquelles le Conseil Régional Midi-Pyrénées demande à l'Etat et RFF de réorienter les projets de nouvelles Lignes à Grande Vitesse :

- le projet GPSO (Grands Projets du Sud-ouest) constitué des itinéraires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne doit être reconsidéré et réorienter vers le réaménagement des lignes existantes,

- **La liaison Toulouse-Narbonne pour laquelle la solution n'a pas encore été tranchée, doit s'opérer par le réaménagement des lignes existantes,**
- **Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges doit être abandonné et la ligne PALITO (Paris-Limoges-Toulouse) modernisée,**
- **Le projet de barreau béarnais à grande vitesse doit être abandonné et la ligne Toulouse-Bayonne modernisée,**
- **Des aménagements de capacité à Toulouse-Matabiau sont nécessaires et non prévus par le SNIT. L'arrivée du TGV à Toulouse nécessite un contournement ferré de l'agglomération et la création d'une gare TGV insérée à la trame urbaine.**

Ces aménagements permettront d'intégrer Midi-Pyrénées à un réseau européen à grande vitesse et surtout de pallier à l'hypercentralisation parisienne du réseau national.

Amendement n°5 :

Rapport : N° 11/AP/02.01

Objet : Schéma National des Infrastructures de Transport – Avis de la région Midi-Pyrénées

Il est proposé de remplacer le paragraphe suivant page 4 du recueil des rapports :

- **soutenir une Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) favorisant l'interconnexion entre les réseaux ferroviaires français et espagnol et le report modal de la route vers le rail, pour les marchandises comme pour les voyageurs, en rappelant la nécessité d'aménager les raccordements ferroviaires reliant une TCP aux autres lignes du réseau ferré et en insistant sur le respect de l'environnement.**

Par :

- ***retirer le projet de Traversée Centrale des Pyrénées, n'intégrant pas préalablement la suppression des transports inutiles, la potentialisation de l'existant (couloirs ferrés, cabotage maritime) et son inscription dans une vraie logique de ferroutage (refus du transit ferré ponctuel de camions).***

