



ÉVALUATION DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION MIDI-PYRÉNÉES : BILAN TRANSPORTS (XII^{ème} CPER 2000-2006)

1. Part allouée aux modes routiers et rail

39% du budget du contrat est alloué à la route ; la moitié du budget CPER étant alloué aux transports en général. Une caricature de développement durable. 7,3 milliards sur 12,4 milliards de francs ; 3 milliards de plus que le précédent plan.

Le rapport entre rail et route est 13% - 87%. Comme il n'y avait presque rien pour le rail dans le plan précédent, il est facile pour nos élus, tout bord confondu, de montrer que l'effort est énorme !.

Au bilan routier, il faut ajouter les réalisations autoroutières accompagnant le CPER et financées directement par l'état à hauteur d'environ 2,5 milliards de francs ; par exemple l'autoroute inutile A75 entre Villefranche de Lauragais (sur l'A61 au sud de Toulouse) et Pamiers (vers Puymorens).

On peut dire que le montant des infrastructures routières s'élèverait alors, CPER et hors CPER, autour de 10 milliards de francs sur la durée du plan 2000-2006.

A ceci il faut ajouter un effort de 1,1 milliard de francs du Conseil général de Haute Garonne, financement allant largement vers des itinéraires de rabattement sur ces axes autoroutiers ; sans compter les efforts tout aussi conséquents des autres départements de la Région.

La politique de Pasqua en matière de réseau routier est ainsi mise en place : tout français ne devra pas être éloigné de plus de 50 km d'un axe autoroutier(les fameuses zones d'ombre à éliminer ! mais il n'est pas dit que ceci pouvait être réalisé avec le rail) et tant pis pour l'effet de serre.

Globalement la part des investissements routiers est donc largement prépondérante en Midi-Pyrénées.

Bien entendu, ce contrat de plan n'est absolument pas pertinent au regard du changement climatique.

Financements en MF (Millions de francs)	Etat	Région	Total Etat- Région	% du Total Transports	Autres collectivités sollicitées	Total avec autres collectivités	% du Total Transports
Routes Secteurs régional et interrégional. (3)	2468	2468	4936	90 %	1405 (1)	6341	87 %
Rail	345	270	615	10 %	366 (2)	981	13 %
Total Transports	2813	2738	5551	100 %	1771	7322	100 %
% / budget CPER Etat-Région (12377 MF)			45 %				
% / budget CPER Etat-Région-autres CL (14626MF)					(+ 1771) (4)	50 %	

(1) Collectivités telles que conseils généraux, .et sollicitées dans le cadre du CPER

(2) RFF, SNCF, SMTIC (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'agglomération toulousaine), et dans une faible proportion le conseil général. mais ce financement hors Région et Etat, n'est pas assuré à notre avis

(3) par secteur interrégional, il faut entendre la part de la région dans un projet qui concerne deux ou plusieurs régions.

(4) dont 50 MF d'engagement de l'état hors CPER proprement dit au titre de la ligne SNCF Paris-Orléans-Limoge-Toulouse (POLT).

Nous ne comptons pas dans ce tableau, car hors CPER, les 2,5 milliards supplémentaires que l'état seul, engage pour l'autoroute (ASF) Villefranche – Pamiers (A75) ; voir plus haut.

Nota :

Le dossier contrat de plan, pour faire bonne mesure ajoute pour le rail quelques 600 millions de francs (hors CPER) pour du matériel roulant, plus des dépenses liées à l'exploitation du réseau (qui de toute façon sera prise en compte par la région dans le cadre de la régionalisation); ce qui fait que sur 2000-2006 on arriverait à 2 milliards de dépenses pour le rail ?. C'est triché car le contrat de plan ne doit prendre en compte que les infrastructures.

Même avec cette astuce, et en prenant en compte le chiffre de 10 milliards pour la route, le rail ne représente toujours que quelque 20% du total des transports (infrastructure et matériel).

2. Part allouée aux autres modes de transport : avion, vélo

- Aéroportuaire : 5 MF (2 Etat, 2 Région, 1 CCI ? ?) : étude de faisabilité du deuxième aéroport, autre tarte à la crème de la Région après la traversée centrale des Pyrénées (qui devrait coûter le même prix que le tunnel sous la Manche). Ces deux réalisations à long terme sont néanmoins passées au forcing dans le SSC ! Ne sont pas pris en compte ici, les différentes subventions débloquées depuis la signature du CPER pour le projet Aéroconstellation (assemblage gros porteur A380)

- Vélo-routes (Toulouse-Rocamadour) et voies vertes (Canal des Deux-Mers) : 20 MF (10 Etat ; 10 Région). C'est peu. Le SMTC prévoit 300 MF entre 2000 et 2008 dans le cadre du PDU de l'agglomération toulousaine.

3. Evolution des parts allouées aux différents modes par rapport au dernier Contrat de Plan

- Plan précédent (XI^{ème} CPER ; 1994-1999) : transports = 3,6 Milliards de francs dont environ 100 MF pour le rail, c'est à dire tout pour la route et zéro pour le rail! pour un budget total de 7 milliards de francs; les transports représentaient 51 % de ce budget total.

- Le XII^{ème} plan (2000-2006) représente un mieux pour le rail (13%) par rapport au précédent plan ; mais les transports représentent encore 45% du budget total CPER !!!

4. Evaluation du trafic par mode de transport en Midi-Pyrénées

- Transports voyageurs Avion 5 000 000 par an
Train 13 000 000 par an
- Trafic routier Entre Toulouse et les villes moyennes 150 000 véhicules/jour
Dans l'agglomération toulousaine 1 000 000 véhicules/jour
- Réseau routier - réseau structurant (autoroutes, routes express, voies rapides urbaines
En service à la fin du XI^{ème} Plan (1999) : 550 km (290 km d'autoroutes)
- routes nationales : 1450 km

source : « Midi-Pyrénées / Un projet pour un territoire / 2000-2006.

Stratégie de l'Etat dans la Région Midi-Pyrénées (23 décembre 99)

5. Complément concernant le secteur maîtrise de l'énergie

Les crédits alloués au secteur énergie dans le XII^{ème} plan, le sont au titre d'une convention passée avec l'ADEME (en annexe du plan) ; le montant de la convention ADEME pour ce XII^{ème} plan (2000-2006) est de 230 MF

Celui du XI^{ème} plan (1994-1999) était de zéro ! C'est donc mieux ! les seuls programmes ADEME dans le cadre de la convention pluriannuelle signée en 96 donc hors CPER, concernaient : la qualité de l'air (en gros : 3 MF pour le PRQA); les déchets banals; les Plans Environnementaux Entreprises, la sensibilisation au management environnemental (en gros 3 MF).

Juillet 00 /MAJ Mars 01 Evaluation XIIème CPER Midi-Pyrénées
Terre Midi-Pyrénées

Lucien Buys Amis de la

6. Les affectations des investissements transports / CPER

Investissements	Infrastructures nouvelles	Infrastructures existantes	Total (en MF)
Routes	Pas d'infrastructures vraiment nouvelles, mais →	- Poursuite de la mise aux normes autoroutières de la plupart des Nationales (RN20, RN88 / axe Lyon-Toulouse, RN21, RN124, RN126, RN112) - Aménagements localisés de nationales et déviations (RN20, 21, 112, 113, 125, 140) <i>Les travaux d'aménagement RN88 en MP d'un montant de 1115 MF, font partie du programme spécial RN88 / axe autoroutier Lyon-Toulouse, mis en place par l'Etat</i>	<u>Etat-Région</u> : 4718 MF <u>+ CL</u> : 1192 MF <u>Total</u> : 5911 MF
Autoroutes	Pas d'infrastructures vraiment nouvelles, mais →	- Achèvement de mise à trois voies des rocadés de l'agglomération toulousaine ; - aménagements rocadés aggro toulousaine	<u>Etat-Région</u> : 218 MF <u>+ CL</u> : 211 MF <u>Total</u> : 430 MF
Total programme routier	Etat-Région : 4936 MF soit <u>40% du Contrat Etat-Région</u> + CL & autres : MF Total <u>6341 MF</u> soit : <u>43,4 % du contrat Etat-Région-CL & Autres</u>		
Voies ferrées	Pas d'infrastructures nouvelles (*) autres : RFF, SNCF, SMTC voir plus haut	<u>Aménagements régionaux</u> : - désaturation nœud ferroviaire toulousain - périurbain toulousain 1 ^{ère} couronne - périurbain 2 ^{ème} couronne - gares et axes de la région - mise à deux voies ligne urbaine Toulouse-Colomiers (ligne C du réseau urbain SMTC) <u>Projets interrégionaux</u> : - Bordeaux-Toulouse- Narbonne - POLT (Etude mise au gabarit B marchandises et amélioration ligne affluente Brive-Rodez) <u>Etudes générales</u>	<u>Etat-Région</u> : 540 MF <u>+ autres : (*)</u> 366 MF <u>Total</u> : 906 MF ← dotation Etat : 75 MF Total : 981 MF
Total programme ferroviaire	Etat-Région : 615 MF soit <u>4,9 % du Contrat Etat-Région</u> + CL & autres : 366 MF Total <u>981 MF</u> soit : <u>6,7 % du contrat Etat-Région-CL & Autres</u>		
Maritimes	Sans objet	Sans objet	
Fluvial	Rien	Rien	
Aérien		Financement d'études pour valoriser les infrastructures aéroportuaires de la région, Blagnac, Tarbes, Castres,(en particulier en matière de fret !!!)	Etat-Région : 4 MF + autres : 1 MF <u>Total</u> : 5 MF
TOTAL	Etat-Région : 5551 MF soit <u>45 % du Contrat Etat-Région</u> Etat-Région+ CL & autres : 7322 MF soit <u>50% du CPER de M.P.</u>		

Nota : Les investissements rail prévus dans le cadre du CPER sont pris en compte dans le Schéma Régional des Transports Collectifs (SRTC) qui est partie intégrante du Plan Régional des Transports MP pour 2000-2006, adopté en assemblée plénière du Conseil Régional Midi-Pyrénées le 26 octobre 2000.

Les services ferroviaires y sont déclinés en :

- train de desserte régionale : intervalles et autres trains régionaux

Juillet 00 /MAJ Mars 01 Evaluation XIIème CPER Midi-Pyrénées
Terre Midi-Pyrénées

Lucien Buys Amis de la

- train de banlieue toulousaine : trains d'agglomération et périurbains.

L'objectif général étant d'améliorer de façon notable la desserte voyageurs tant régionale, que banlieue et d'agglomération.

Les services ferroviaires SNCF d'agglomération rentrent dans le cadre du PTU de l'agglomération toulousaine et participent ainsi (avec le PDU) à l'amélioration de la desserte urbaine de l'étoile ferroviaire toulousaine : doublement des cadencements des dessertes voyageurs envisagé par le SMTC.

7. Les affectations investissements transports / hors CPER

Investissements	Grandes infrastructures	Grands programmes d'aménagement	Total
Etat	- Autoroute A75 de liaison A61-RN20 : Villefranche Lauragais-Pamiers Environ 2,5 milliards - engagement Etat-Région de mobiliser des crédits complémentaires pour désenclaver le bassin Castres-Mazamet ! ! ! !	Ligne POLT (*) : mise au gabarit B marchandises hors contrat de plan (<i>rappel : la ligne affluente Brive-Rodez fait l'objet d'un financement CPER de 28 MF dont 14 Etat, 14 Région</i>) : 75 MF de dotation dans le CPER	2,5 MdF
Région(s)	- engagement Etat-Région de mobiliser des crédits complémentaires pour désenclaver le bassin Castres-Mazamet !		
Département(s)	Nota : ces aménagements ont pour but de rabattre sur roclades et autoroutes les départementales.	Le département de la Haute-Garonne a fait voter un programme pluriannuel de l'ordre de 1,5 milliards, d'accompagnement du XIIème plan, pour les routes. votes des autres départements ?	Environ : 1,5 milliard sur 6 ans
Structure(s) Intercommune (s)	RAS	RAS	
Autres			
TOTAL			4 MdF pour la route

Nota : POLT : ligne SNCF Paris – Orléans – Limoges – Toulouse

MdF : Milliard de francs ; CL : Collectivités locales

Investissements ferroviaires non retenus qui nous semblaient pourtant nécessaires

- la nécessaire mise à deux voies de certaines lignes de l'étoile ferroviaire toulousaine ; en effet, un cadencement plus important des dessertes est prévu pour optimiser le réseau périurbain et interurbain, mais celui-ci sera fortement contraint par l'infrastructure déjà ancienne pour certaines lignes limitées à 1 voie (Toulouse-Albi, entre autres).

- l'urgence de décongestionner la gare centrale SNCF Toulouse-Matabiau, passage obligé du trafic fret et du trafic voyageur, en mettant en place un projet de longue date de la SNCF : le contournement ferroviaire Est de Toulouse, par la vallée de l'Hers pour le trafic de marchandises et les trains GV.

- l'urgence de mettre en place une amorce de ceinture ferroviaire toulousaine pour assurer les déplacements urbains de périphérie à périphérie. Cette ceinture fait d'ailleurs partie intégrante d'un plan stratégique SNCF qui n'a pas été retenu par le SMTC (il est partiellement pris en compte au niveau SSC des transports). Cette ceinture s'appuierait sur le contournement Est mentionné ci-dessus.

- la volonté politique d'apporter une offre ferroviaire digne de ce nom sur les liaisons interurbaines, de façon à proposer une alternative au trafic automobile important qui contribue à congestionner complètement les roclades et la périphérie toulousaines. La plupart de ces axes ferroviaires sont parallèles à des axes routiers, et pourraient ainsi concurrencer avantageusement la VP ; on assiste au contraire à une politique complètement incohérente où, sur ces axes, 10 fois plus d'investissement sont mis en place pour la route que pour le rail.