

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°28
Déc. 2009CHAMBRE DE
COMMERCE
— ET —
D'INDUSTRIE
DE TOULOUSE

www.toulouse.cci.fr

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT) exerce ses compétences sur le département de la Haute-Garonne. Dans les limites prévues par les textes elle intervient en matière de développement économique, en facilitant l'accueil des entreprises et la recherche de lieux d'implantation. Interlocuteur naturel des entreprises, la CCI est aussi, de par la loi, chargée de missions obligatoires. Elle est consultée par les collectivités sur les grands projets structurants, les documents de planification et les questions d'aménagement du territoire. Elle porte donc la voix des entreprises sur des questions sociétales impactant, l'économie, l'environnement et le cadre de vie

Chiffres clés

- Haute-Garonne :
1 205 000 habitants
- Plus de 40 000 entreprises,
inscrites au Registre du Commerce
et des Sociétés, représentant
315 000 salariés

**Chambre de Commerce et
d'Industrie**

2 rue Alsace Lorraine
BP 202 - 31002 Toulouse
Cedex 6

Pourquoi une liaison autoroutière

Un développement rationnel de nos territoires

Dans le cadre d'une réflexion globale de planification et d'aménagement du territoire il apparaît évident que la métropole Toulousaine ne peut se développer seule. Elle doit s'appuyer sur des pôles d'équilibres et des pôles régionaux offrant des alternatives au développement toulousain.

Ce rééquilibrage des territoires formant la « périphérie » de Toulouse ne peut se faire qu'au travers d'échanges entre les entreprises, échanges facilités par des infrastructures sûres et rapides.

Le développement économique de nos territoires doit être harmonieux et partagé, nous devons, dans un contexte européen et mondial de plus en plus concurrentiel, nous positionner en situation de complémentarité et de collaboration et non de compétition acharnée.

Aujourd'hui, les hommes et les marchandises doivent pouvoir circuler facilement, la réalisation de cette voie autoroutière dépasse largement le plan local puisque cette liaison s'inscrit dans le cadre d'un véritable maillage territorial qui à moyen ou long terme permettra des ouvertures vers l'Europe. En désenclavant nos territoires nous les rendons plus accessibles et donc plus attractifs.

Les grands projets ont besoin d'entreprises et d'hommes qui échangent leur savoir faire, mutualisent leurs compétences (Pôles de Compétitivité) et leurs biens.

L'attractivité d'un territoire repose essentiellement sur l'image qu'il donne, sur la volonté de dynamisme et les facilités offertes à l'accueil des entreprises.

Ne laissons pas passer cette chance d'ouverture vers l'extérieur. Nous ne pouvons plus nous contenter d'infrastructures obsolètes et saturées, véritable frein à un développement raisonné. Donnons-nous les moyens de nos ambitions par la réalisation d'un lien structurant, rapide et sûr : la liaison autoroutière Toulouse/Castres.



La nécessité d'un véritable outil de développement territorial

Une infrastructure au service de tous

La recherche d'une solution à la question du désenclavement du Tarn a donné lieu à de multiples projets depuis plus de 30 ans. Plusieurs études et des améliorations minimales (déviation de Puylaurens, Soual...) ont été effectuées sans toutefois apporter de véritables réponses à la question suivante :

Comment relier efficacement Castres à Toulouse dans des conditions optimales de sécurité, de respect environnemental, de coût, et de délai de réalisation ?

Les acteurs du territoire conscients de cette problématique ont fermement manifesté leur désir que soit, enfin, résolue cette question.

Une multitude d'acteurs :

Le cadre géographique qui recouvre 2 départements (Tarn et Haute-Garonne) ainsi que la multiplicité des intervenants (Communes, Pays, Communauté d'Agglomérations...) implique forcément des positionnements différents et des attentes spécifiques. Il nous est donc apparu nécessaire d'affirmer notre position concernant cette liaison Castres-Toulouse.

À la question : comment désenclaver le territoire ? La Chambre de Commerce de d'Industrie de Toulouse (CCIT) répond :

- Par la réalisation d'une infrastructure routière qui permette à nos deux bassins économiques de bénéficier d'un lien fort et structurant favorisant leur développement, cette infrastructure ne pouvant s'envisager que sous la forme d'une liaison autoroutière concédée.

Un projet respectueux de l'environnement

La CCIT soutient et encourage le développement des liaisons ferrées d'impact régionales (TER) ou nationales (LGV). Elle suit avec intérêt les questions du développement du fret ferroviaire, ainsi que des transports en commun, ou des modes de déplacements « doux », et participe activement à la réflexion sur les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).

Toutefois, il est prouvé que même si l'on réalise des efforts considérables en faveur des transports collectifs (PDE, amélioration des dessertes et des cadencements ferroviaires et bus..), la part modale affectée aux déplacements « voitures » demeurera primordiale dans les prochaines années. Ceci est d'autant plus vrai pour le transport des marchandises. En

effet, même si l'ouverture au secteur privé se réalise dans le domaine du fret ferroviaire, ce n'est pas dans le cadre de liaisons telles que celle de Castres/Toulouse que s'engageront les premiers investisseurs. Du fait du désengagement de l'Etat, dans ce domaine, les collectivités ne pourront supporter seules les efforts nécessaires pour assurer des dessertes voyageurs et marchandises optimum. Les contraintes financières imposeront des arbitrages avec tous les risques de mécontentement et de frustrations que cela suppose. Il faut donc s'assurer que les futurs déplacements hommes et marchandises s'effectueront dans les meilleures conditions de respect de l'environnement, de sécurité et de coût de réalisation.

Le contexte environnemental

Il n'existe pas d'antinomie entre la loi GRENELLE et le développement du réseau autoroutier. Ce n'est pas l'infrastructure qui pollue, mais ce que l'on y fait circuler. Aujourd'hui les différentes mesures prises par les pouvoirs publics réduisent de façon considérable les émissions de Co² des véhicules. On peut imaginer avec les progrès technologiques que de nouveaux types de carburants ou de nouveaux modes de propulsion (hydrogène, électriques) encore moins polluants verront le jour. Encore faut-il que le trafic soit adapté à une pleine utilisation de ces améliorations.

L'autoroute nous apparaît comme un facteur déterminant de régulation du trafic. En effet il est possible pour l'opérateur autoroutier d'adapter les conditions du trafic et de moduler son intensité, très rapidement, ce qui est impossible pour une liaison de type « classique ».

La possibilité d'une conduite à vitesse régulée, comme dans le cadre d'une autoroute, sans changement brusque de vitesse, induit forcément une conduite plus souple, et donc une consommation et une émission de polluants moindre.



L'insertion dans le paysage

Les pouvoirs publics disposent d'outils permettant d'imposer ou de faciliter à l'opérateur le traitement paysager de l'autoroute :

- En définissant des cahiers des charges contraignants pour l'opérateur
- En utilisant les dispositions 1% paysage et développement

Il s'agit d'une politique d'incitation originale initiée par l'État (Direction des Routes) et fondée sur le partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, qui vise à financer des projets locaux

d'aménagement paysager et de développement le long de nouveaux itinéraires autoroutiers....

Ainsi il est possible de concevoir et programmer une autoroute intégrée au paysage et non pas greffée sur celui-ci.

Que la liaison Castres/Toulouse soit réalisée sous forme d'auto-route ou de voie rapide sa « consommation spatiale » sera la même. La structure autoroutière ne sera pas plus consommatrice d'espace qu'une 2x2 voies gratuite.

Une garantie de sécurité

La sécurité

L'opérateur autoroutier de par son implication financière et sa volonté de capter un maximum de trafic est obligé d'entretenir régulièrement l'infrastructure qu'il gère. Sa réactivité est le garant de notre sécurité.

Les gestionnaires d'autoroute ont fait la preuve de leur compétence en matière de sécurité.

Régulièrement l'automobiliste est prévenu des conditions de circulation, des dangers ou des travaux en cours par des moyens peu ou pas utilisés sur une voirie classique (panneaux

lumineux, radio trafic, information en continue). En permanence des équipes sont prêtes à intervenir dès qu'un incident est signalé.

Des aires aménagées permettent à l'automobiliste de réguler son voyage.

Toutes ces mesures ont certes un coût, répercuté sur l'usager, mais elles ont pour conséquence de rendre les autoroutes nettement moins accidentogènes que les voies « classiques ».

Un projet à juste coût

Coût de réalisation et coût d'utilisation

La subvention d'équilibre (coût pour la puissance publique) est évaluée dans le cadre d'une concession à 100 millions d'euros HT valeur 2006.

Le coût d'un aménagement progressif de type voie express est lui estimé à 240 millions d'euros (2,5 fois plus cher).

Dans le cadre de la concession, seul l'usager paye.

Dans le cadre du principe de gratuité, la puissance publique finance seule l'opération. De fait tout le monde (usager ou non usager, voiture ou camion) contribue au financement et à l'entretien de la route au travers de l'impôt. Nous ne pensons pas que ce soit là un véritable principe d'égalité, nous préférons la formule utilisateur/payeur à une gratuité déguisée.



Une programmation réaliste

Le délai de réalisation

Si l'on veut une liaison opérationnelle à court terme (2015) sur l'intégralité du parcours seule la concession autoroutière le permet.

Un aménagement progressif se ferait en 2 temps : avant 2025 pour Castres/Puylaurens, au delà de 2025 pour achever la liaison Puylaurens/Verfeil.

Il est impératif de réaliser cette voie dans sa globalité, en une seule fois. Si nous laissons passer l'opportunité d'un aménagement global, ce sont d'autres bassins de vie et d'emploi mieux desservis qui, pendant ce temps, se développeront et créeront richesses et emplois ailleurs.

CONCLUSION :

Considérant qu'il est impératif et urgent de réaliser, dans les meilleurs délais, une infrastructure routière

- rapide,
- sure,
- à moindre coût,
- économe en consommation des espaces, respectueuse de l'environnement

Considérant que cette réalisation sera un facteur de maintien et d'accroissement de la démographie locale,

qu'elle permettra aux plus jeunes de continuer à « vivre et travailler au pays », qu'elle sera un outil de développement et non de désertification, qu'elle permettra d'irriguer économiquement plusieurs territoires en établissant, entre eux, un lien fort, qu'elle constituera une ouverture vers les grandes métropoles européennes...

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse soutien et s'engage en faveur du projet de mise à 2 X 2 voies par concession autoroutière de la liaison Castres/Toulouse, véritable vecteur économique favorisant les synergies et les rapprochements entre territoires.

