

cndp

Commission particulière
du débat public
Liaison Castres-Toulouse

LES CAHIERS D'ACTEURS

N°29
JANV. 2010

*L'Union Régionale Inter-professionnelle CFDT de MIDI-PYRENEES (URI CFDT) rassemble 22 960 adhérents dans 96 syndicats professionnels. Dans les entreprises, les administrations, les territoires, la CFDT agit par le **dialogue social et la négociation collective**, pour promouvoir un **développement économique et écologique soutenable ainsi que socialement équitable.***

*En conformité avec ses objectifs de transformation du monde du travail, de responsabilisation sociale des entreprises, et consciente des défis écologiques pour notre planète, la CFDT revendique un **nouveau contrat social autour du développement durable.***

Le 6 octobre 2009, le Conseil Régional de l'URI CFDT a décidé d'intervenir dans ce débat public.

U.R.I. CFDT Midi-Pyrénées
3 Chemin du Pigeonnier de
la Cépière - Bt C - 2^{ème} Etage
31100 TOULOUSE
Tel : 05 61 43 67 87
midi-pyrenees@cfdt.fr

Pour une « éco-autoroute » socialement équitable et au service

- de la cohésion territoriale de Midi-Pyrénées - de l'emploi et de l'économie du Sud du Tarn

Partie prenante des conclusions du Grenelle de l'environnement d'octobre 2007, la CFDT se sent concernée par toute création ou modernisation d'infrastructure de transport, routières et ferroviaires, de voyageurs et de marchandises qui impactent l'économie et l'emploi.

Attentive à l'avènement d'une économie mondiale plus durable, pour la CFDT, l'écologie et le progrès économique et social sont compatibles, le rail et la route, ainsi que la voiture individuelle et le transport collectif sont complémentaires.

La CFDT revendique un aménagement équilibré des territoires et demande, en accompagnement de la réalisation d'infrastructures de transport, une maîtrise des mobilités par un rapprochement domicile travail, une évolution des modes de consommation avec des circuits courts. Au-delà d'un simple « toilettage vert », la CFDT sera vigilante dans l'insertion sociale, urbaine, agricole et environnementale de ces infrastructures et au progrès social suscité.

Les augmentations de capacité des infrastructures de communication et transport doivent s'inscrire dans un projet territorial durable, partagé par l'ensemble des acteurs des territoires concernés. Pour l'URI CFDT, l'achèvement en mise à 2x2 voies du réseau routier structurant de Midi-Pyrénées est un enjeu de cohésion économique, sociale et d'aménagement du territoire.

Le bassin de vie et d'emploi de CASTRES-MAZAMET est handicapé par l'incohérence de sa liaison routière avec TOULOUSE. Avec ses entreprises industrielles, ses salariés qualifiés, son projet de développement durable, sa stratégie de revitalisation et un partenariat territorial actif, ce bassin dispose d'un fort potentiel économique et social. Il doit être mieux mis en synergie avec celui de la métropole toulousaine pour tourner la page de la mutation de ses industries traditionnelles.

L'URI CFDT fait des propositions et demande à l'Etat et aux collectivités locales partenaires, de se concerter pour achever les derniers 50 km de la liaison CASTRES-TOULOUSE, dans le respect des valeurs du service public, par une autoroute « écologiquement responsable », avec une politique tarifaire équitable et un péage accessible aux salariés.



L'achèvement du réseau routier structurant, une nécessité pour la cohésion territoriale de Midi-Pyrénées

Plus vaste région française avec le réseau routier le moins dense, MIDI-PYRENEES est handicapée par l'inachèvement de son réseau routier structurant. C'est aussi la région la plus polarisée sur sa capitale. Les habitants, les emplois, les services, l'enseignement supérieur, la recherche, se concentrent dans l'agglomération toulousaine.

La qualité de vie des habitants de l'agglomération toulousaine se dégrade. Le déploiement du transport collectif y est difficile, le prix des logements et des terrains augmente. Beaucoup de salariés sont contraint d'habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ils passent plus de temps dans les transports. Les espaces agricoles et naturels intermédiaires sont déstructurés par une urbanisation mal maîtrisée qui s'étend sur près de 1500 ha par an dans l'aire urbaine.

L'URI CFDT est préoccupée par ce mode de développement qui pénalise ceux qui sont contraint de « navetter » entre ces pôles et l'agglomération toulousaine. Dans une perspective de développement socialement et écologiquement soutenable, l'URI CFDT est favorable aux actions qui renforcent la cohésion du territoire régional, le renforcement des pôles urbains et des espaces ruraux et l'amélioration des communications et des échanges avec la métropole toulousaine.

Il y a urgence à mettre en place une stratégie partagée entre l'Etat, la Région et les principales collectivités locales pour une métropole polycentrique. Les infrastructures de transport sont essentielles pour mettre en œuvre cette stratégie. La régénération du réseau ferroviaire offre des perspectives, mais la mise à 2x2 voies du réseau routier structurant est indispensable pour un développement équilibré de MIDI-PYRENEES.

Comme l'a unanimement approuvé le Conseil Economique et Social de la République dans sa séance du 23 septembre 2009, «Les infrastructures de communication et de transport contribuent à la croissance et au développement des bassins de vie... Elles ont des effets directs sur l'emploi et le développement local. Elles renforcent la richesse des territoires et le bien être de leurs habitants...Si la FRANCE veut rester dans le groupe des pays développés, elle ne peut pas vivre sur des infrastructures de transport acquises au siècle dernier. Elle se doit de continuer à investir, et intégrer en amont, les conséquences de ces investissements sur le développement durable...»



Le bassin de vie et d'emploi de CASTRES-MAZAMET handicapé par une mauvaise accessibilité routière

Ces 15 dernières années, dans les 3 contrats de plan Etat Région successifs, les arbitrages de financements publics sur les routes nationales de Midi-Pyrénées se sont prioritairement faits au bénéfice des itinéraires «d'ouverture» de la région, vers l'ESPAGNE, le MASSIF CENTRAL, l'AQUITAINE et PARIS.

Les travaux sur la section de 4 km entre CASTRES et SAIX, financés dans le contrat de plan 2000-2007 et qui a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique avec avis favorable, n'ont toujours pas commencés. Des tracasseries financières et institutionnelles Etat-Conseil Général dans la section VERFEIL-CUQ TOULZA, gèlent toutes avancées depuis 10 ans.



Pendant ce temps, les villes de MONTAUBAN, CAHORS, TARBES, ALBI, FOIX- PAMIERS ont été reliées à la métropole Toulousaine par des 2X2 voies à péages. Les programmes de modernisation d'itinéraires 2009-2013, signés le 24 juin 2009 entre l'Etat et le Conseil Régional, financeront la mise à 2x2 voies vers RODEZ et AUCH.

Alors qu'il dispose d'équipements publics urbains nombreux et de qualité, d'un aéroport avec des liaisons régulières vers PARIS et LYON, d'un réseau numérique dense et d'un téléport unique en MIDI-PYRENEES, d'une voie ferrée régénérée et de trains cadencés, le bassin de vie et d'emploi de CASTRES-MAZAMET reste l'exception régionale pour la mauvaise qualité et la dangerosité de ses routes.

La valorisation des potentiels de CASTRES-MAZAMET, les Monts de LACAUNE par une 2x2 voies, sera un nouvel atout pour Midi-Pyrénées

CASTRES-MAZAMET est la seule agglomération de MIDI-PYRENEES qui perd des habitants et des emplois. Cependant, un tissu dense de PME-PMI s'y maintient. Beaucoup de ces entreprises, sont partie prenantes des pôles de compétitivité AGRIMIP, Bio Cancer Santé et Bois Forêt Avenir.

Le tissu industriel diversifié de CASTRES-MAZAMET, (pharmacie, cosmétologie, chimie, mécanique, agro alimentaire, bois, pierre, engrais organiques, stockage numérique de masse...) est un atout pour une région MIDI-PYRENEES menacée par la mono industrie spatiale et aéronautique.

Pour l'URI CFDT, le renforcement de l'accessibilité et de l'attractivité de CASTRES-MAZAMET et des échanges avec l'agglomération Toulousaine, nécessite la réalisation d'une liaison routière avec 2X2 voies.

Le trafic moyen journalier, mesuré sur les itinéraires entre TOULOUSE et CASTRES, dépasse 11 000 véhicules par jours dont 1 000 poids lourds. Il perturbe plusieurs villages, se mélange au trafic de proximité et est cause d'accidents graves. Malgré les tentatives de mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité, le transfert modal du fret de la route vers le rail, sera difficile à moyen et long terme

Pour l'URI CFDT, une 2X2 voies garantira le temps de parcours et aura un impact sur le développement de CASTRES-MAZAMET, mais aussi les Monts de LACAUNE, les pays de COCAGNE et LAURAGAIS MONTAGNE NOIRE, le parc naturel régional du Haut Languedoc.

Adapter les financements et les participations publiques pour une réalisation rapide et une tarification cohérente et équitable

L'enjeu majeur pour finaliser cet ouvrage, c'est celui de son financement, dans un contexte difficile et incertain pour les finances publiques locales et nationales.

Pour répondre à cet enjeu, il est indispensable d'adapter les modes de financement. C'est l'objet du débat public, avec la proposition de l'Etat de recourir à une concession autoroutière, comme pour les autres pôles urbains de MIDI-PYRENEES.

La réalisation en concession autoroutière, bien que complexe, évitera un chantier étalé sur des décennies. Elle apportera plus rapidement une sécurité et un confort de conduite aux usagers. La régularité de la vitesse se substituera aux décélération et accélérations et les dépassements hasardeux de poids lourds seront supprimés.

La tarification devra être adaptée pour dissuader tout report massif du trafic sur les itinéraires de substitution et redonner de la quiétude aux habitants des villages actuellement traversés par la RN 126.

Pour l'URI CFDT, l'Etat et les Collectivité Locales doivent s'entendre pour que le coût du péage indicatif, 14 €, aller et retour, soit revu et fixé équitablement par rapport à ceux des autres agglomérations de Midi Pyrénées (2,60 € pour ALBI, 4,80 € pour MONTAUBAN, 9 € pour FOIX, 13,2 € pour CARCASSONNE, 14,60 € pour TARBES...).

La subvention d'équilibre est un moyen. Il existe des formules de tarification avantageuses, comme celle dite «ZAP 31», conventionnée entre le concessionnaire ASF et Conseil Général de la Haute-Garonne, qui réduit très sensiblement le coût du péage pour les salariés qui sont contraint d'emprunter régulièrement l'autoroute.

Pour l'URI CFDT, la conception, la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage doivent respecter les valeurs du service public. Des moyens doivent être garantis aux administrations qui seront chargées de faire respecter ces prescriptions. La performance sociale et environnementale de la concession autoroutière doit être clairement affirmés dans le cahier des charges et le contrat avec le concessionnaire.

Avec ZAP 31, pour 10€ par an et un dépôt de garantie de 30€, chaque résident dans le département de la Haute-Garonne bénéficie, pour un véhicule léger classe 1, sur tout le réseau ASF dans le département :

- De 15 % de réduction du 1^{er} au 22^{ème} passage
- De la gratuité totale du 23^{ème} au 44^{ème} passage
- De 15 % de réduction sur tous les trajets au-delà du 44^{ème} passage
- Du télépéage partout en France

La dépense budgétée par le Conseil Général de la Haute-Garonne est comprise entre 1 million d'€ et 1,5 million d'€ par an.



Des propositions pour améliorer l'insertion de la liaison à 2x2 voies CASTRES TOULOUSE, réduire son empreinte écologique

Il est clairement démontré dans le dossier du débat public, qu'avec ou sans concession autoroutière, il n'y a pas de véritable alternative pour une réponse rapide aux besoins de mobilité entre TOULOUSE et le sud du TARN.

Pour l'URI CFDT, l'amélioration de cette liaison routière répond bien aux exigences d'accessibilité multimodale de désenclavement et d'aménagement durable du territoire de MIDI-PYRENEES. Cette 2x2 voies, est compatible avec les conclusions du Grenelle de l'environnement validées par les 5 collèges (associations, élus, Etat, syndicats, employeurs) le 25 octobre 2007, et la loi programme Grenelle 1 du 3 août 2009.

L'URI CFDT demande à l'Etat de réduire les effets négatifs sur les riverains, les écosystèmes et les exploitations agricoles et de :

- Mettre en place une charte de développement durable pour concilier la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social pour tous les territoires concernés
- Accélérer la réalisation des schémas écologique, d'aménagement et d'urbanisme dans les territoires traversés et inciter au développement résidentiel autour des villages
- Utiliser dans la construction, des matériaux recyclés ou faiblement carbonés et exiger des entreprises, la mise en place de chantiers écoles et d'insertion
- Minimiser le nombre d'échangeurs et y créer des aires de covoiturage
- Préempter les emprises foncières concernées et concentrer les pôles d'activités et d'emplois à proximité des échangeurs
- Concevoir et réaliser des infrastructures douces (véloroutes, chemin de grandes randonnées) entre TOULOUSE, le Sud du TARN et le Parc Naturel Régional du HAUT LANGUEDOC
- Exiger dans le cahier des charges de la concession, des tarifications adaptées pour les salariés et moduler le péage en fonction du taux d'occupation du véhicule et de sa pollution.

En application de la circulaire du 5 mars 2009 sur la territorialisation du GRENELLE de l'environnement, l'URI CFDT demande la constitution d'un comité de suivi entre l'Etat, le concessionnaire et les acteurs politiques, économiques et sociaux concernés, ainsi que les associations de protection de l'environnement et de défense du cadre de vie. Ce comité suivra la procédure de mise en concession et de choix du concessionnaire, donnera son avis sur les études de conception et les travaux et évaluera les impacts environnementaux, économiques et sociaux aux différentes phases de l'opération.

