



## Toulouse – Castres : vite ! Désenclaver le 2<sup>ème</sup> bassin industriel de Midi-Pyrénées

*Présidé par Jean-Louis CHAUZY, le Conseil Economique et Social Régional est, auprès du Conseil Régional et de son Président, une assemblée consultative. Ses membres sont répartis en 4 collèges et élaborent des projets d'avis dans le cadre de 6 commissions sectorielles, projets d'avis adoptés ensuite en assemblée plénière.*

*2 sections apportent une vision particulière des travaux du CESR en les restituant dans le temps (Prospective) et dans l'espace (Europe – International).*

### **Les collèges :**

*1<sup>er</sup> collège : Entreprises et activités professionnelles non salariées,*

*2<sup>ème</sup> collège : Syndicats de salariés,*

*3<sup>ème</sup> collège : Vie collective,*

*4<sup>ème</sup> collège : Personnalités qualifiées.*

CESR Midi-Pyrénées  
18, allées Frédéric Mistral  
31077 TOULOUSE Cedex 4  
Tél : 05 62 26 94 94  
Fax : 05 61 55 51 10  
E-mail : [cesr@cesr-midi-pyrenees.fr](mailto:cesr@cesr-midi-pyrenees.fr)  
Site Internet :  
<http://www.cesr-midi-pyrenees.fr>



Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées

Permettre à tous les bassins industriels et villes moyennes de Midi-Pyrénées d'être reliés à la métropole régionale Toulouse par des liaisons routières modernes, sécurisées, rapides s'intégrant dans l'environnement : telles sont depuis plus de 25 ans les propositions du Conseil Economique et Social Régional.

Il est de la responsabilité de l'Etat de mettre en œuvre un programme de modernisation de la RN 126

Toulouse - Castres qui est de sa compétence, aujourd'hui la mise en concession apparaît comme la seule solution pour ne pas attendre encore 15 ou 20 ans.

La contribution votée par le CESR comporte des exigences sur ce projet qui sont clairement énoncées. Il appartiendra à la Commission Particulière du Débat Public et à l'Etat qui devra décider, d'en tenir compte. Le CESR et le Conseil de Développement du Pays d'Autan s'engagent pour la réussite du désenclavement du bassin Castres-Mazamet.



## L'essentiel

Le CESR de Midi-Pyrénées souligne que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession contribuera tout à la fois au désenclavement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et à sa requalification comme territoire de développement et de vie ; à l'amélioration des conditions de circulation sur cet axe et en premier lieu de la sécurité des usagers ; à une meilleure structuration du territoire régional dans le sens d'un développement multipolaire de Midi-Pyrénées.

Pour toutes ces raisons, la réalisation de ce projet lui apparaît donc non seulement indispensable mais urgente.

Le CESR aurait certes préféré, s'agissant d'améliorer un itinéraire routier reconnu comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) au niveau national, que cet aménagement fut réalisé sur crédits budgétaires d'État, mais il constate avec regret que ce dernier n'est malheureusement plus en mesure d'assumer ses obligations en la matière. En tant que seul concédant, il lui demande cependant, pour le moins, d'assumer en totalité toute éventuelle subvention publique d'équilibre négociée avec le concessionnaire.

Cela étant, le CESR considère que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession doit en toute hypothèse faire l'objet de mesures d'accompagnement visant à assumer pleinement la dimension sociale et environnementale de cet aménagement. Il appelle ainsi l'État, maître d'ouvrage, à agir au plus vite afin que l'ensemble des collectivités territoriales concernées par l'aménagement disposent le moment venu des règles d'urbanisme utiles pour orienter et contraindre l'expansion urbaine ; les procédures de réservations foncières, notamment en vue de réorganisation agricole, soient engagées dès maintenant sur l'ensemble du parcours ; la biodiversité du territoire concerné et ses possibilités d'évolution soient respectés au mieux notamment par la préservation ou la création des corridors écologiques nécessaires ; la gestion des ressources humaines du chantier fasse l'objet d'un projet d'ensemble innovant en matière d'insertion, de formation et de reclassement en fin d'intervention.

Ce projet indispensable et urgent doit être aussi un exemple des compromis nécessaires pour un développement durable.

## Un aménagement indispensable et urgent

Le Conseil Economique et Social Régional de Midi-Pyrénées soutient de longue date la pertinence d'un aménagement à 2x2 voies de la liaison Toulouse - Castres. Dès 1983, il indiquait en effet la nécessité d'un tel aménagement dans son avis sur le pré avant projet de Plan Régional.

Depuis 1983, cet axe routier a certes connu quelques améliorations. La situation économique, sociale et écologique des territoires qu'il dessert a aussi profondément changée. Pour autant, le CESR a confirmé cette position au fil du temps. Dans sa seconde contribution à l'élaboration du SRADT de Midi-Pyrénées, intitulée « Penser et anticiper notre avenir pour une région équilibrée et solidaire », le CESR soulignait ainsi, le 18 juin 2007, qu'à son sens « ... un développement solidaire du territoire régional suppose aussi un système de relations fluides qui permette d'accroître les capacités d'échanges et donc les espaces de proximité sans lesquels, les équipements et les «excellences locales» ne seront pas pleinement valorisés. Dans ce sens, un effort considérable reste à réaliser pour achever l'amélioration du réseau autour de Toulouse, tant dans le domaine ferroviaire que routier avec en priorité la mise à 2x2 voies de l'axe Toulouse - Castres - Mazamet, compte tenu du poids économique et en emplois du Sud Tarn ...». Cette position a d'ailleurs été reprise dans l'avis que le CESR a rendu sur le projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, le 23 juin 2008.

Le CESR confirme aujourd'hui cette appréciation : l'aménagement continu à 2x2 voies de l'axe routier reliant Toulouse à Castres est tout à fait indispensable, non seulement au

développement des territoires directement concernés mais plus largement de l'aire métropolitaine de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées dans son ensemble.

Par ailleurs, pour conforter sa contribution à ce débat public, le CESR tient à rappeler l'avis du conseil économique, social et environnemental de la république, voté à l'unanimité le 22 septembre 2009, relatif aux « infrastructures et développement durable des territoires ; un autre regard, une nouvelle vision », qui précise que : « *Malgré l'explosion des échanges électroniques, les échanges physiques restent indispensables* » et que : « *la réalisation d'infrastructures stimule la croissance et laisse à la collectivité un actif durable qui améliorera, à terme, la productivité du territoire* ».

Au moment où les enjeux planétaires concernant le climat, l'énergie et la biodiversité se débattent à Copenhague, et où l'Europe et la France y défendent des positions volontaristes, le CESR réaffirme que l'achèvement de la liaison à 2x2 voies Toulouse - Castres répond bien à des objectifs compatibles avec les conclusions et la 1ère loi issue du Grenelle de l'environnement qui reconnaissent la possibilité de nouvelles infrastructures routières pour relever des enjeux de désenclavement, d'aménagement et de compétitivité des territoires.

Alors faut-il pour parvenir à l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse passer par une concession et donc un péage, mais aussi, le cas échéant, par le paiement d'une subvention publique d'équilibre financée pour moitié par les collectivités territoriales concernées ? S'agissant d'aménager

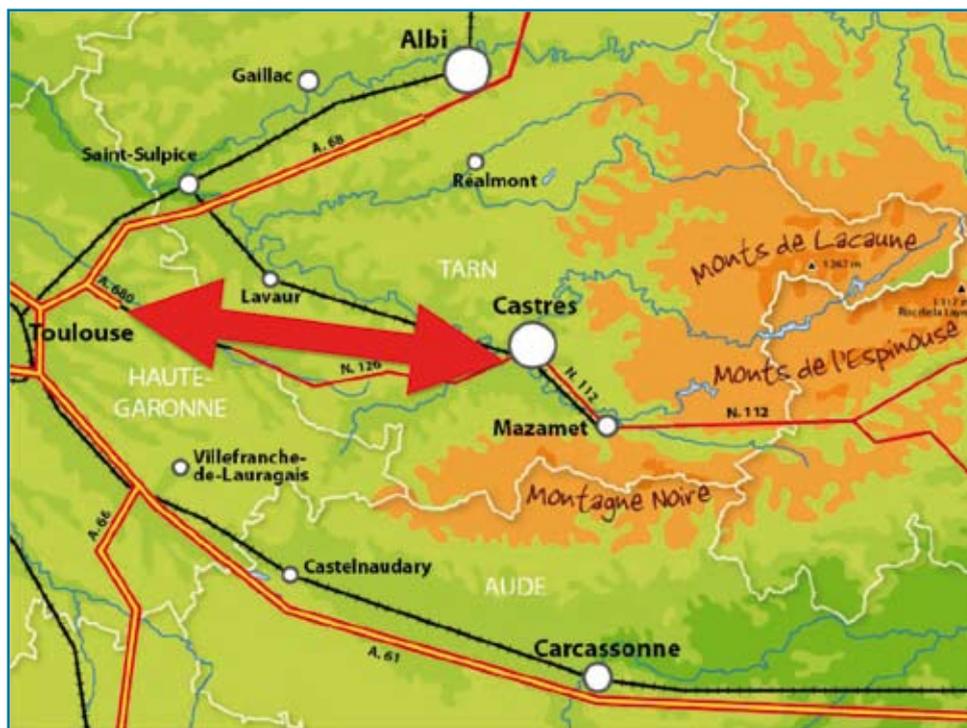


une route nationale, le CESR eut espéré, comme les collectivités territoriales qu'il a entendues, que la question ne se poserait pas. Désormais, cette question est pourtant clairement formulée avec en balance, si oui, une réalisation de l'aménagement pour 2015 ou, sinon, un renvoi à une échéance indéterminée au-delà de 2025.

Or, si le CESR doute de la possibilité d'achever totalement l'aménagement projeté d'ici 2015, même dans le cadre d'une concession, il n'a par contre, au regard des investissements de la dernière décennie, aucune peine à croire que l'aménagement complet de Castres - Toulouse à 2x2 voies sur crédits budgétaires puisse encore prendre plusieurs dizaines d'années.

Dans ce contexte, le CESR plaide donc le réalisme. Les territoires concernés et notamment le bassin d'emploi de Castres-Mazamet, en pleine reconversion industrielle et économique, ne peuvent assumer plus longtemps le désavantage compétitif que représente une piètre desserte routière. Il y a désormais urgence et si la concession permet d'accélérer la réalisation des aménagements décidés, le CESR en soutient la pertinence.

Pour autant, le CESR persiste à considérer que s'agissant de soutenir les efforts d'aménagement et de développement d'un territoire quelque peu oublié, par des investissements



sur un axe routier national, l'État devrait faire son affaire de la totalité d'une éventuelle subvention publique d'équilibre liée à la concession dans la mesure où il est le seul concédant.

Il souhaite également que le maître d'ouvrage utilise toutes les possibilités dont il dispose, singulièrement la négociation de la durée de concession, dont il ne faut pas craindre l'allongement, pour diminuer le tarif des péages. Dans le même ordre d'idée, il invite par ailleurs les collectivités territoriales concernées par l'aménagement à développer des formules de tarification économique au péage autoroutier à l'exemple de ce qui existe en Haute-Garonne dans le cadre de l'opération ZAP 31 menée en partenariat entre le Conseil Général et la société des Autoroutes du Sud de la France.

## De nécessaires mesures d'accompagnement

Le CESR considère par ailleurs que l'optimisation du projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession nécessite que le projet soit précisé ou enrichi à différents égards.

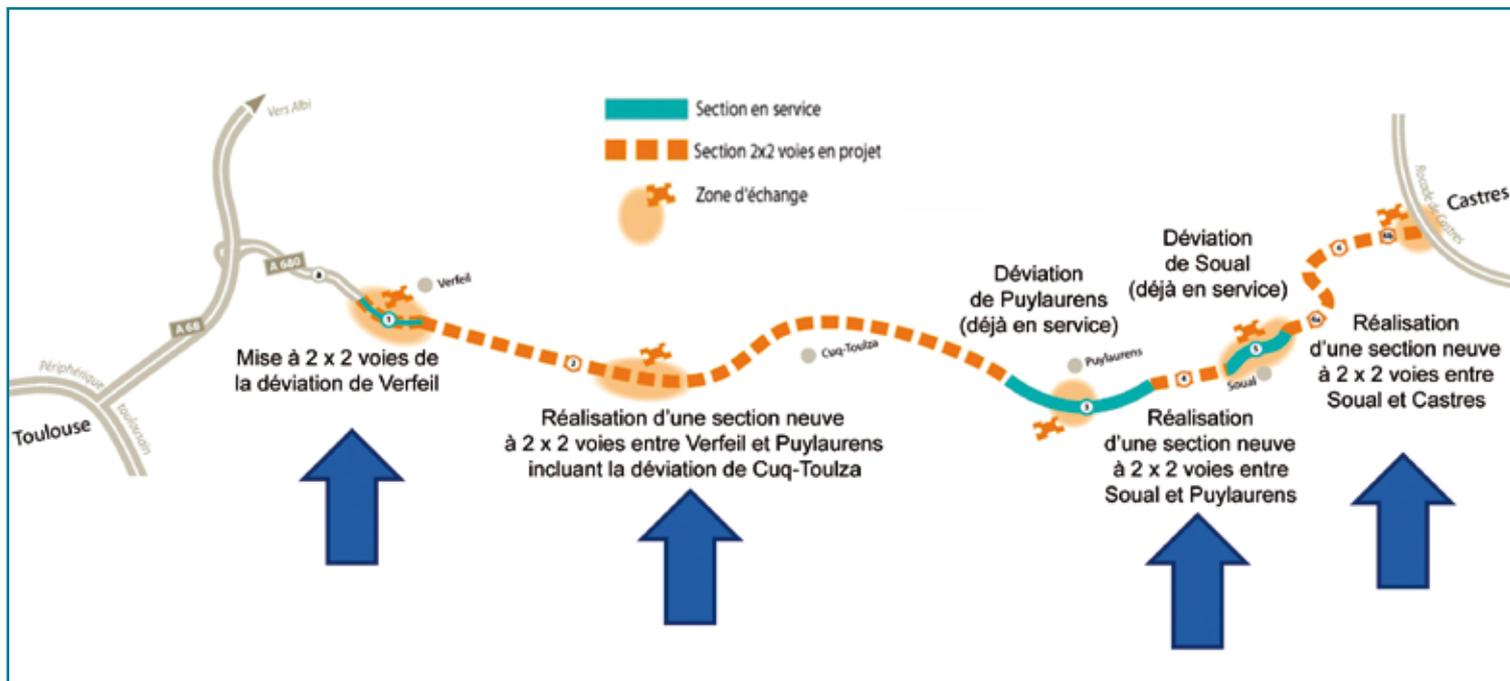
Concernant les caractéristiques de l'aménagement, il lui semble ainsi indispensable que le projet intègre dès l'origine la réalisation d'aires de stationnement facilitant le covoiturage avec la double ambition de promouvoir un mode de déplacement permettant une diminution des frais pour les usagers et d'obtenir un meilleur bilan « carbone » de l'infrastructure en exploitation. Ces aires de « covoiturage », nécessaires à chaque entrée de l'autoroute devront évidemment être de capacité suffisante.

L'aménagement autoroutier devra également être exemplaire dans la minimisation de ses impacts sur l'environnement.

A cet égard, le CESR insiste sur la nécessité :

- de la prise en compte du maintien de la biodiversité et de ses capacités d'évolution, notamment en ménageant ou en aménageant les continuités écologiques souhaitables à l'échelle de ce territoire et au-delà ;
- de transparence hydraulique de l'infrastructure aussi bien en ce qui concerne les cours d'eau que les zones inondables et les nappes phréatiques ;
- d'un traitement exemplaire des eaux de ruissellement de la plate-forme autoroutière ;

Le souci de préservation de l'environnement devra aussi s'exprimer en ce qui concerne le traitement du bruit et de la perspective par la création de murs et merlons anti-bruit à proximité des zones habitées et la pleine valorisation du 1% paysage. Enfin, la construction de cette infrastructure devra intégrer toutes les techniques innovantes existantes en matière de sécurité routière.



Le CESR souligne cependant que la question des nuisances phoniques, visuelles ou autres liées à l'autoroute ne sera pas correctement traitée sans une action adaptée sur **l'aménagement foncier et l'urbanisme**.

Il relève en particulier la nécessité de prendre en compte, le plus en amont possible, les problématiques d'étalement urbain et de préservation de l'agriculture locale posées par l'aménagement et, partant :

- de créer au plus tôt les réserves foncières nécessaires à une réorganisation foncière qui évite une dérive trop importante du marché foncier et maintienne les exploitations agricoles locales dans leur unité ainsi que dans leurs capacités de production ;
- de limiter le nombre d'échangeurs à cinq, conformément au projet, et de renforcer les règles d'urbanisme au plan local.

Cela étant, si, comme le CESR le souhaite, la décision de réaliser l'autoroute Castres - Toulouse est prochainement prise, elle donnera lieu, d'ici quelques mois, **à un important chantier de travaux publics qui doit également être exemplaire à tout point de vue**.

Dans ce sens, le CESR souhaite tout d'abord la pleine valorisation pour ce chantier de la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception et de construction des infrastructures routières notamment en ce qui concerne l'utilisation de matériaux locaux, le recyclage ou la réutilisation des matériaux extraits.

La préservation de l'environnement n'est cependant pas tout et le CESR souhaite que ce chantier soit également performant dans le domaine social singulièrement en ce qui concerne l'information des riverains d'une part et la gestion des ressources humaines liées au chantier d'autre part. Dans ce dernier champ, le CESR propose ainsi qu'à l'instar de ce qu'a déjà réalisé l'Association Régionale des Chantiers Importants (ARCI) sur d'autres chantiers en Midi-Pyrénées, une démarche d'accompagnement des ressources humaines nécessaires, sous forme d'études prévisionnelles, d'aide à l'emploi, à la formation et à l'insertion ou encore d'aide au reclassement après chantier, soit mise en œuvre lors de la réalisation de l'autoroute Castres - Toulouse. En toute hypothèse, le CESR demande à ce que des clauses de formation et d'insertion figurent dans le cahier des charges de l'appel à proposition en vue de la concession.

