



Assemblée Plénière du CESR

Séance du 15 décembre 2009

Avis sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession

Contribution au débat public

Rapporteur : Monsieur Patrick AYGOBÈRE

**Conseillers présents : 101
N'ont pas pris part au vote : 4
Votants : 97**

**Pour : 68
Contre : 19
Abstention : 10**

SOMMAIRE

*Discours introductif de Monsieur JEAN-LOUIS CHAUZY, Président du Conseil
Économique et Social Régional - Extraits* _____ 3

*Avis sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par
mise en concession - Contribution au débat public* _____ 5

Introduction _____ 7

1) Un projet qui vient de loin _____ 8

2) Un projet sujet à controverses _____ 10

3) Un aménagement indispensable et urgent _____ 13

4) De nécessaires mesures d'accompagnement _____ 16

Conclusion _____ 18

Explications de vote _____ 19

*Discours de Monsieur Bernard RAYNAUD, Vice-Président du Conseil Régional Midi-
Pyrénées en charge de la mise en oeuvre et coordination des politiques et actions
régionales dans le secteur du développement économique, du commerce et de l'artisanat*
_____ 33

Discours introductif de Monsieur JEAN-LOUIS CHAUZY

Président du Conseil Économique et Social Régional

(Extraits)

Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional,
Madame la Présidente de la Commission des finances du Conseil Régional,
Madame, Monsieur le Conseiller,
Madame, Monsieur,

Pour cette dernière assemblée plénière de l'année, comme d'ordinaire il vous sera présenté le projet d'avis sur le Budget Primitif, pour 2010 établi dans le cadre de la saisine obligatoire du Conseil Régional. Le rapporteur est M. Bernard Guidez.

Puis, deux projets d'avis élaborés sur la base d'une autosaisine seront également présentés : il s'agit du projet d'avis relatif à « l'actualisation de l'avis l'accès à un habitat pour tous en Midi-Pyrénées : entre crise et nouveautés législatives » dont le rapporteur est M. Max AÏRA et, du projet d'avis sur la contribution au Débat Public du projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession, le rapporteur est M. Patrick AYGOBERE.

Mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse

Nous avons décidé, notamment par l'intermédiaire du projet d'avis qui va vous être présenté, de contribuer activement au débat public - engagé le 21 Octobre dernier et qui s'achèvera le 28 Janvier 2010 – concernant le projet d'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession.

Le CESR 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 et est un des des compromis nécessaires pour un développement durable.

S'agissant d'améliorer un itinéraire routier reconnu comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) au niveau national, le CESR aurait certes préféré, 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.

Pour le CESR, ce 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.

Ainsi il appelle 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 la 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.

Cette position du CESR est celle qui sera remise officiellement à la Commission Particulière du Débat Public. Elle rejoint l'avis que lui a adressé le Président du Conseil de Développement du Pays d'Autan où les acteurs économiques et sociaux sont unanimes sur ce projet.

Avis sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession

Contribution au débat public

REMERCIEMENTS

Le CESR de Midi-Pyrénées adresse ses remerciements aux personnes auditionnées lors de l'élaboration de cet avis, à savoir :

- ✓ Madame Danielle BARRES – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.
- ✓ Monsieur Philippe GRAMMONT, adjoint au Directeur Régional, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Midi-Pyrénées
- ✓ Monsieur Thomas CADOUL, Chef de projet, DREAL Midi-Pyrénées.
- ✓ Monsieur Matthieu ATHANASE, Responsable d'Opérations, DREAL Midi-Pyrénées
- ✓ Monsieur Martin MALVY Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées.
- ✓ Monsieur Pierre IZARD – Président du Conseil Général de la Haute-Garonne.
- ✓ Monsieur Thierry CARCENAC – Président du Conseil Général du Tarn.
- ✓ Monsieur Frédéric MANON – Collectif RN126.
- ✓ Madame Nathalie de VILLENEUVE, Présidente du Pays d'Autan, Vice-Présidente de la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, Conseillère Municipale de Castres – Comité « Autoroute 2013 ».
- ✓ Monsieur Guy MILLAN, Président du Conseil de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet et du Pays d'Autan – Comité « Autoroute 2013 ».
- ✓ Monsieur Olivier LAMARQUE, représentant des Laboratoires Pierre Fabre – Comité « Autoroute 2013 ».
- ✓ Monsieur Jean-Marc VILCHES, Chargé de mission "autoroute" - Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet – Comité « Autoroute 2013 ».
- ✓ Monsieur Jean-Luc CHAMBAULT, Directeur Général des Services - Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet – Comité « Autoroute 2013 ».
- ✓ Monsieur Alexandre WODZYNSKI, Directeur du Conseil de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet et du Pays d'Autan – Comité « Autoroute 2013 ».

Introduction

La Commission Nationale du Débat Public a décidé, le 4 février 2009, d'organiser un débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession dont l'avait saisi le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

A l'appui de sa décision, la Commission Nationale du Débat Public avance les considérations suivantes :

- liaison d'aménagement du territoire, les objectifs assignés au projet revêtent un caractère national,
- les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants,
- les impacts sur l'environnement, l'aire d'étude comprenant notamment une zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et un site d'intérêt communautaire, sont significatifs,
- le projet comporte plusieurs modalités de financement,
- si une concertation sur le projet a été engagée pendant le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse et poursuivie pendant un mois après ..., l'abandon du projet de contournement autoroutier de Toulouse ... constitue un élément nouveau de la concertation,

Ce débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet a été engagé le 21 octobre 2009 et s'achèvera le 28 janvier 2010.

Le Conseil Économique et Social de la Région Midi-Pyrénées a décidé d'y contribuer activement, notamment par l'intermédiaire du présent avis qui, après avoir succinctement rappelé les fondements de ce projet, présentera globalement les positions en présence dans le débat, puis exprimera la position du Conseil Économique et Social Régional de Midi-Pyrénées.

1) Un projet qui vient de loin

Ainsi que le relevait la Commission Nationale du Débat Public dans son communiqué indiquant sa décision d'un débat public, « la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse est un projet ancien déjà engagé ».

Projet ancien dans la mesure où les premières études datent du début des années 90 et où le projet d'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire Castres-Toulouse a été approuvé par décision ministérielle du 8 mars 1994 publiée au Journal Officiel du 3 juillet 1996. Cette décision a été par la suite confirmée par le Comité Interministériel d'Aménagement et Développement du Territoire (CIADT) le 18 décembre 2003 puis par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) le 14 octobre 2005.

Projet déjà engagé puisque depuis la mise en service de l'autoroute A68 en 1993, puis de la bretelle A680, dite de Verfeil en 1996, près de la moitié de l'itinéraire a d'ores et déjà fait l'objet des aménagements prévus. Sur la carte des infrastructures routières en 2025, approuvée par le CIADT du 18 décembre 2003, la liaison Castres / Toulouse (via l'A68, les routes départementales 20 et 42 et la route nationale 126) est ainsi classée « Grande Liaison d'Aménagement du Territoire en cours d'aménagement ».

Deux tronçons qui n'ont pas encore fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique restent à réaliser pour une longueur de 37 kms ainsi qu'une section de 7 km (section rase campagne) qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, pour un coût total de 300 millions d'euros.

Afin d'accélérer le processus d'aménagement de la liaison, l'État, maître d'ouvrage, propose de mettre en concession autoroutière l'itinéraire concerné.

Présentée en novembre 2006 par le préfet de la région Midi-Pyrénées, l'hypothèse d'une réalisation accélérée de la liaison autoroutière à 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse, dans le cadre d'une concession, a déjà fait l'objet d'une concertation publique.

En accord avec la Commission nationale du débat public, le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse a en effet été l'objet de deux réunions publiques, à Puylaurens le 16 octobre 2007 et à Castres le 13 novembre 2007, dans le cadre du débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse, qui s'est déroulé du 4 septembre au 22 décembre 2007.

Trois réunions publiques ont de plus été organisées par le maître d'ouvrage pour la présentation des corridors et des zones de connexion : le 7 janvier 2008 à Puylaurens (81), le 9 janvier 2008 à Verfeil (31) et le 11 janvier 2008 à Castres (81). La concertation concernait 39 communes dont 23 directement concernées par les corridors. De ces 23 communes, 14 (voir liste en annexe) ont demandé la saisine de la Commission nationale du débat public, tout comme le Conseil Général de Haute-Garonne et France Nature Environnement.

Le débat public actuel est donc en quelque sorte le prolongement, voire le produit, de cette première concertation qui a toutefois permis de préciser certaines options du projet, notamment en ce qui concerne les corridors.

Cela étant, le projet mis en débat est celui de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière comme alternative à une mise à 2x2 voies progressive sur crédits budgétaires de la liaison routière Castres-Toulouse. Le coût global d'investissement serait de l'ordre de 300 millions d'euros (TTC valeur 2006), légèrement supérieur en cas de concession.

Quelle que soit l'option retenue, le tracé sera identique et les caractéristiques techniques quasiment similaires avec notamment 5 échangeurs et le parti-pris d'un aménagement (doublement) de la route existante partout où cela est possible.

Les termes de l'alternative se distinguent par contre en ce qui concerne le mode de financement et ses conséquences. Ainsi :

- le scénario de la mise en concession, fondé sur la mise en place d'un péage de l'ordre de 5,75 € TTC (valeur 2009) sur la partie concédée, ce qui aboutirait à un péage total de 7,05 € TTC pour la liaison entre Castres et Toulouse et sur l'éventuel versement d'une subvention publique d'équilibre au concessionnaire (pour l'heure estimée à 100 millions d'euros), permettrait un aménagement global de l'itinéraire et autoriserait une réalisation complète pour 2015.
- Le scénario d'un financement entièrement réalisé sur crédits publics ferait l'objet de procédure d'aménagement fractionnée et ne permettrait l'aménagement complet de la section concernée qu'au-delà de 2025, voire dans plusieurs dizaines d'années

2) Un projet sujet à controverses

Pour éclairer son analyse, le CESR de Midi-Pyrénées a procédé à quelques auditions des parties prenantes du débat public. Il a ainsi entendu des représentants du Comité « Autoroute 2013 », partisan du projet et des représentants du Collectif RN 126 qui s'oppose au projet. Il a également reçu les Présidents du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, du Conseil Général de la Haute Garonne et du Conseil Général du Tarn afin de connaître leur position sur le projet.

Au risque d'une certaine réduction de l'expression de ses interlocuteurs, il en a retenu les principaux éléments suivants :

Pour les tenants du projet mis en débat, le constat est simple :

Le bassin d'emploi de Castres-Mazamet, confronté à une nécessité de reconversion met en œuvre depuis 15 ans un projet de développement durable dont l'aménagement rapide d'une liaison entre Castres et Toulouse est une pierre angulaire.

Bien que décidé dès 1994, cet aménagement a si lentement progressé depuis lors que sa réalisation complète n'est pas, au rythme d'investissement actuel, envisagée avant plusieurs dizaines d'années.

Or, l'économie locale ne saurait attendre aussi longtemps l'achèvement d'un aménagement jugé vital. Pour accélérer sa réalisation et en garantir la bonne fin, ces acteurs plaident donc en faveur du projet de concession proposé par l'État quitte à devoir s'acquitter d'un péage. Ils font par ailleurs appel à une certaine solidarité départementale et régionale pour en faciliter la décision voire pour abaisser les prix des péages.

Pour le reste, les partisans du projet argumentent sur le fait que, sauf contestation totale de l'opportunité de l'aménagement à 2X2 voies de la liaison Toulouse-Castres, seuls les délais différencient les alternatives mises en débat et que, pour toute autre question les différentes solutions sont quasiment équivalentes.

Ils soulignent cependant que :

- l'autoroute permet via l'urbanisme de rééquilibrer le développement sur les territoires traversés ;
- le corridor retenu est celui qui a le moins d'impact sur l'agriculture locale (avec seulement 4 exploitations fortement touchées) ;
- l'accessibilité est peut-être le seul facteur de compétitivité qui manque à l'agglomération de Castres-Mazamet et à son bassin de vie et d'emploi de 150 000 habitants ;
- la liaison avec Toulouse est l'option la plus rationnelle pour que le sud du Tarn accède aux grands réseaux de communication nationaux et européens ;
- la route ne saurait être opposée au train
- l'amélioration de la liaison avec Toulouse permettra de conforter le bassin d'emploi du sud du Tarn dans son rôle de pôle économique d'équilibre régional.

Ils indiquent enfin que les responsables du bassin d'emploi Castres-Mazamet apportent un appui unanime à la mise en concession.

Pour les opposants au projet, l'analyse est autre :

Le projet présenté par l'État ne résulte pas d'une construction rationnelle qui partant d'un projet de territoire identifierait les besoins de mobilité puis définirait les objectifs d'amélioration des transports et examinerait les solutions envisageables pour les atteindre. Son opportunité est d'ailleurs contestable à bien des égards.

En fait le problème à régler pour améliorer significativement les déplacements entre Castres et Toulouse ne concerne pas l'ensemble du parcours mais les entrées et sorties de Castres et de Toulouse. Des aménagements localisés peuvent y satisfaire.

Plus globalement, un bouquet de solutions (aménagement de la route, développement des transports collectifs, fret ferroviaire, échanges numériques...) et une meilleure articulation entre les modes de transports interurbains et les Plans de Déplacements Urbains (PDU) apporterait une réponse plus pertinente aux besoins de communication du territoire concerné.

Les adversaires du projet ajoutent que :

- le coût global du projet est considérablement sous-évalué (compte tenu de la correction de sous-estimations et d'une actualisation des valeurs, il serait en réalité de 456M€ TTC valeur 2009) et qu'à niveau de péage égal, la subvention d'équilibre sera donc plus élevée (240M€) qu'annoncée (100M€) ;
- l'apport en nature doit être réévalué des 13,8 M€ déjà investis sur Castres-Soual section urbaine ;
- le prix du péage envisagé est très élevé, au détriment des usagers de cet axe, notamment de ceux qui ont les revenus les plus modestes ;
- l'échéance annoncée de la réalisation de l'autoroute concédée (2015) est irréaliste et qu'à contrario l'aménagement progressif serait accéléré par un investissement immédiat de 100 millions d'euros (équivalent à la subvention d'équilibre envisagée) ;
- les prévisions de trafic ne sont pas cohérentes avec celles de la concertation de 2008 ;
- les gains de temps autorisés par l'autoroute concédée sont contestables (perspective d'une limitation prochaine à 110 km/h, trajet de gare à gare sans grand sens...) ;
- les risques d'étalement urbain sont importants (urbanisation diffuse de la vallée du Girou) et les risques d'évasion commerciale de Castres-Mazamet vers Toulouse aussi.

Pour les collectivités territoriales entendues, le besoin de désenclavement rapide du bassin de Castres-Mazamet, mais aussi du bassin de Revel, n'est pas contestable. Castres-Mazamet, 2^{ème} bassin d'emploi industriel de la Région, a une situation de desserte insupportable qu'il faut régler au plus tôt.

Leurs présidents constatent que l'actuel débat public a lieu du fait des considérables retards d'investissement dont a pâti cet axe du fait d'une approche trop ponctuelle et/ou trop modale de la desserte des territoires et d'un État qui n'assume pas ses responsabilités.

A leur sens, la logique serait d'aménager la liaison 2x2 voies Castres-Mazamet dans le cadre d'un PDMI et ils regrettent que l'État ne l'ait pas envisagé. Dans un contexte où les collectivités sont appelées à participer à des investissements qui relèvent de l'État et dans l'incertitude où elles se trouvent actuellement tant en ce qui concerne leurs compétences que

leurs finances futures, la question du financement n'en serait pas pour autant réglée. Ils soulignent à ce propos que la contribution des collectivités aux investissements sur les routes nationales a atteint 48,8% dans le CPER 2000-2006, qui d'ailleurs n'est toujours pas achevé, contre 35,2% dans le précédent et que pour les PDMI approuvés en mars 2009, la contribution de la Région qui n'est pourtant pas compétente en matière d'infrastructures routières, s'élève à 200 millions d'euros, portant la participation des collectivités à 60% du coût global des projets.

3) Un aménagement indispensable et urgent

Au regard des arguments échangés, le CESR constate que nul ne conteste la nécessité d'améliorer considérablement les conditions de déplacement par la route entre Castres et Toulouse et que la contestation du projet soumis au débat public porte, selon celui qui l'exprime, sur deux points principaux :

1. la pertinence d'un aménagement continu à 2x2 voies entre Castres et Toulouse
2. la pertinence d'une concession et du péage qui l'accompagne.

Pour sa part, le CESR 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 « infrastructure 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'infrastructure stimule la croissance et laisse à la collectivité un actif durable qui améliorera, à terme, la productivité du territoire. Il serait dangereux pour la France, de freiner son développement économique au nom de la lutte contre le réchauffement climatique, alors qu'elle fait partie des pays les plus en pointe dans ce domaine»

Et le CESE considère plus judicieux de « laisser les hommes produire sous réserve d'intégrer en amont les incidences de cette production sur le développement durable, plutôt que de freiner l'économie au nom de l'écologie »

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 aux objectifs de d'accessibilité multimodale, d'aménagement du territoire et d'intérêt local compatibles avec les conclusions et la 1ère loi issue du Grenelle de l'environnement rappelées ci après :

- Les conclusions validées par les cinq collèges le 25 octobre 2007 et plus particulièrement la mesure opérationnelle 1 concernant les routes proposée par le groupe mobilité et transport, précisent que « les nouvelles infrastructures routières seront limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local. » et que ce principe s'appliquera « avec bon sens », dans le futur schéma national des nouvelles infrastructures de transport.
- La loi programme du 3 août 2009 a retenu que : « Même si elle n'est pas privilégiée, la route n'en est pas pour autant abandonnée. » et ses articles 10, 15 et 17, relatifs à la politique des transports de personnes et de marchandises et au schéma national des nouvelles infrastructures de transport précisent : « dans une logique de développement des transports multi- modale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local, en limitant les impacts sur l'environnement.... » et que seront pris en compte dans la programmation des infrastructures « les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires » permettant : « l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles »

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 entendu, 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 2025¹.

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.

¹ L'étude socio-économique et d'aménagement du territoire réalisée par Égis Mobilité pour le compte de la DREAL Midi-Pyrénées pour constituer le dossier support au débat public évoque (p72/92) la mise en service du dernier tronçon Vendine-Verfeil en 2050

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.

4) 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. Pour jouer leur rôle promoteur, ces aires de « covoiturage », nécessaires à chaque entrée de l'autoroute devront évidemment être, contrairement aux pratiques actuelles, de capacité suffisante.

L'aménagement autoroutier devra également être exemplaire dans la **minimisation de ses impacts sur l'environnement**. A cet égard, le CESR note certes avec intérêt les dispositions réglementaires applicables et les mesures d'accompagnement envisagées par le maître d'ouvrage. Il insiste néanmoins 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. Sur ce point, le CESR appelle d'ailleurs les collectivités concernées à l'élaboration des documents d'urbanisme utiles (PLU et SCOT) là où ils n'existent pas encore ;

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 routières² notamment en ce qui concerne l'utilisation de matériaux locaux, le recyclage ou la réutilisation des matériaux extraits mais aussi la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que de la consommation d'énergie et d'eau liée à la production d'enrobés et aux activités de terrassement.

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. A cet égard, il souhaite donc que les propositions faites par les soumissionnaires soient un point du dialogue compétitif avant attribution de la délégation de service public.

² Convention signée par l'État, l'Assemblée des Départements de France et les organisations professionnelles le 25 mars 2009

Conclusion

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.

Explications de vote

- ✓ **Monsieur Jean-François AGRAIN** au nom du groupe CGT et de la FSU

- ✓ **Madame Josée CAMBOU** au nom des associations de protection de la nature et de l'environnement et de la FCPE

- ✓ **Madame Nadine BARBOTTIN** au nom du 3^{ème} collègue

- ✓ **Monsieur Michel COULOM** au nom du groupe Force Ouvrière

- ✓ **Monsieur Michel BERTHOUMIEUX** au nom du groupe CFDT

- ✓ **Monsieur Patrick KIRCHNER** au nom de la Confédération Paysanne

- ✓ **Monsieur Patrick DE PERIGNON** au nom de la Coordination Rurale

- ✓ **Monsieur Jean BERTIN** au nom du 1^{er} collègue

Déclaration de Monsieur Jean-François AGRAIN

au nom du groupe CGT et de la FSU

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

La CGT et la FSU n'ont pas apprécié la méthode utilisée pour construire cet avis dont l'élaboration a débuté fin octobre, avec l'audition de la commission en charge du débat public, celle des opposants et des tenants du projet et celle des représentants des collectivités territoriales. Mais, très vite, dès le 9 novembre, à la demande du président de commission, un vote a été organisé. Il a été sans appel. Il a orienté, définitivement, l'avis comme favorable à la concession privée autoroutière à péage. Nous étions alors à plus d'un mois de la plénière, quelle place restait-il dans le débat pour les conseillers opposés à cette option ?...
Il n'est pas de tradition au CESR de claveter ainsi les débats ?

La décision de construire une autoroute privée aurait mérité un avis plus fourni que celui qui nous est proposé. Ce dernier est composé de vérités assénées et occulte un certain nombre de réflexions. Par exemple, l'autoroute serait l'élément indispensable au développement économique de la partie sud du Tarn. La CGT et la FSU n'en sont pas convaincues, l'exemple du Creusot est éloquent. Bien pourvu en infrastructures de transport routières et ferroviaires (une autoroute et une LGV), ce territoire n'en a pas moins connu la quasi-disparition de son tissu économique. Autre exemple de vérité tronquée : l'autoroute serait nécessaire même s'il y avait développement de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Quelle étude sérieuse permet une telle affirmation ? A-t-on réellement élaboré tous les scénarii possibles à partir d'une optimisation du transport ferré en lien avec une offre multimodale de rabattement ? A notre connaissance, rien de tel n'existe à ce jour.

Une question inquiète les tenants du bitume : comment rendre une autoroute écologiquement acceptable ? Alors que les citoyens, dans leur grande majorité, s'inquiètent des conséquences des gaz à effet de serre sur le changement climatique, et qu'il est maintenant établi que le transport routier est un des grands responsables de la production de ces gaz dangereux, l'avis, dans ses pages 9, 10 et 11, s'évertue à nous vendre cette autoroute comme « Grenellement correcte ». Nous avons les frappes chirurgicales pour nous faire avaler les horreurs de la guerre, nous aurons l'autoroute écologique pour nous faire oublier les dégâts sur l'environnement.

Autre sujet d'étonnement dans la construction de cet avis, l'analyse du coût global d'investissement. Estimé à 300 Millions d'Euros TTC valeur 2006, pour l'achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison Castres – Toulouse, l'avis admet qu'il serait légèrement supérieur en cas de concession. Dans ce cas, une source annonce même une somme de 456 Millions d'Euros. De plus, la concession engendrera des péages estimés à 7,05 Euros pour un parcours Castres – Toulouse. A ce coût payé par l'utilisateur, il faudrait rajouter, toujours dans le

cadre de la concession, entre 100 et 240 Millions d'Euros de subvention d'équilibre payée par le contribuable. Sur ce sujet, un amendement de la CGT soutenu par la FSU suggérait, pour soulager les salariés qui utiliseraient ladite autoroute, que les entreprises prennent à leur charge 50% du coût des péages payés par leurs salariés. C'est là une sorte d'extension de la loi qui prévoit que l'employeur rembourse 50% du coût du transport collectif de ses salariés. Bien entendu, les représentants des patrons s'y sont opposés. Jusque là, rien de neuf sous le soleil. Nous avons été plus étonnés d'apprendre que les votes de représentants de certaines organisations syndicales se sont joints aux leurs pour repousser cet amendement.

Il n'en reste pas moins vrai que si cette concession autoroutière privée voyait le jour dans le Tarn, nous aurions des usagers d'une liaison 2X2 voies dans le nord du département qui profiteraient d'un accès quasi gratuit, alors que ceux du sud, pour un service identique paieraient particulièrement cher. Qu'en serait-il alors de l'égalité de traitement entre les habitants d'un même département ?

Cette question pertinente n'a échappé à aucun des conseillers de la commission 1, pas même à ceux qui ont refusé la sollicitation financière des entreprises. Ainsi, la proposition a été faite d'appeler à la rescousse les collectivités territoriales pour développer des formules de tarification économique atténuant le coût des péages. S'est alors posée la question du rôle de l'Etat, en tant qu'aménageur du territoire, d'autant que la construction de ce type d'infrastructure est de son entière compétence. Pour ça aussi, l'avis donne une réponse. Il constate *avec regret* que l'Etat n'est *malheureusement plus en mesure d'assumer ses obligations en la matière*. Vous noterez au passage la neutralité politique de cette affirmation.

Le malheureux Etat, qui ne peut plus assumer ses obligations, ne porterait aucune responsabilité. La CGT, pas dupe, a proposé en amendement la formule suivante : *les choix budgétaires actuels privent l'Etat des ressources nécessaires pour assumer ses obligations en la matière*. Cet amendement, soutenu par la FSU, a été refusé, catalogué de trop politique. Voudrait-on nous faire croire que les malheurs de l'Etat dépendent de la providence, les choix effectués par les hommes qui nous gouvernent comptant peu a priori ?

Les promoteurs de la concession autoroutière ont à ce point forcé le trait dans leurs arguments, qu'ils ont rendu cet avis caricatural. De fait, il a beaucoup perdu en crédibilité. Cela est regrettable car nous aurions pu construire cet avis dans un autre esprit. Il était possible, en partant du sujet, d'aborder les problèmes de déplacement des tarnais du sud en prenant en compte sérieusement la donne environnementale. Les besoins en infrastructures, y compris routières, n'échappent à personne. Peut-on raisonner en 2009 comme en 1983 ? Le tracé proposé est-il pertinent ? Voici quelques exemples de réflexions que cet avis n'a pas explorées.

En conclusion, pour la CGT et la FSU, un excès de zèle partisan a dénaturé le contenu de cet avis.

Nous ne le voterons pas.

Déclaration de Madame José CAMBOU

au nom des associations de protection de la nature et de l'environnement ainsi que de la Fédération régionale des Conseils de Parents d'Élèves des écoles publiques (FCPE)

Des objectifs sont largement partagés en terme d'aménagement du territoire :

1. freiner l'étalement urbain en préservant le maintien de territoires à vocation agricole ou d'espaces naturels,
2. diminuer les déplacements « évitables »,
3. augmenter, pour les déplacements des personnes, l'intermodalité et les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment par l'usage des transports en commun,
4. diminuer, pour le fret, la place du transport routier,
5. raccourcir nos déplacements contraints.

Le projet présenté au débat public est en opposition avec ces objectifs.

C'est un seul projet dont les variantes ne portent que sur le mode de financement et ses effets induits : échancier de réalisation et coût d'usage pour l'utilisateur. C'est pourquoi nous ne pouvons accepter aucune des deux variantes proposées.

Le projet est en opposition avec les politiques publiques d'aménagement du territoire (réseau de pôles d'équilibre et de villes moyennes avec espaces interstitiels en zone agricole, charte interscot, ...) ; il va créer un grignotage des zones agricoles et une augmentation du transport individuel.

Le dossier support du débat présente au minimum 3 problèmes :

1° Il n'est pas sincère

- Les données concernant le coût et le financement du projet sont en millions d'euros 2006 (P 102 et suivantes) de même que le calcul du péage (P 70).
- Certaines données budgétaires sont en TTC (exemple tableaux P 102 et P 103) et d'autres en HT comme le montant de la subvention d'équilibre (P 104). Parfois même les montants TTC et HT sont mélangés dans la même phrase ! (encadré P 104). Tout ceci est d'autant moins acceptable que le dossier du débat a été finalisé durant l'été 2009 et que pour certaines parties il est actualisé (Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, Plan national santé environnement 2 rendu public fin juin 2009,...).
- Il y a des confusions entre des zones, des populations, des activités et des besoins de déplacements : quand on parle de fret par exemple sont pris en compte l'ensemble des données du Tarn (P 29) ce qui fausse complètement la compréhension.
- Les données trafics routiers, très visuellement mises en scène à divers endroits du dossier, ne sont pas des flux origine destination mais des photographies à des points donnés (exemple P 58).

2° Il ne permet pas aisément de savoir quelle est la réalité des véhicules effectuant le trajet Toulouse-Castres via Verfeil (l'axe du projet) et de ceux pouvant être concernés dans les années qui viennent.

3° Il ne permet pas de cerner les flux de marchandises entrant ou partant sur la zone de Castres-Mazamet et avec leur origine et destination.

Quels sont les flux de véhicules ?

Pour comprendre la réalité du flux de véhicules faisant intégralement le trajet Castres Toulouse par l'axe RN 126 – D 42 – D 20 – A 680 – A 68, qui est l'axe concerné par le projet, il faut une étude très fine du dossier avant d'aboutir à repérer que c'est 2.600 véhicules par jour (P 31) et encore ce chiffre ne figure pas de manière explicite dans le texte. Quand à savoir combien de véhicules sont attendus aux échéances 2015 et 2025 pour faire le trajet réel Castres – Toulouse et Toulouse – Castres ... nous n'avons pas su trouver la réponse ni dans le dossier ni dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements. A la page 154 de cette étude figurent des trafics estimés pour la section Verfeil-Soual : 5.630 véhicules jour en 2015, 7.500 véhicules jour en 2025. Ces chiffres comprennent sur cette section à la fois les véhicules faisant le trajet Castres-Toulouse et Toulouse-Castres mais aussi le trafic local.

Par rapport aux divers besoins exprimés de la part des uns et des autres dans le cadre d'expressions orales ou écrites, une réponse adéquate est un bouquet de solutions à mettre en œuvre :

Ce qui est acceptable pour répondre aux besoins exprimés :

- des aménagements ciblés routiers dans un objectif de sécurité, sur l'actuel tracé RN 126 – D 42 – D 20, mais aussi sur les axes :
 - ✓ RN 126 – D 622 – D 624
 - ✓ D 112

En complément, d'autres actions sont à obtenir des collectivités territoriales et acteurs divers, et notamment :

- une amélioration de la desserte en autobus des territoires en complément de la ligne TER ferrée,
- la création d'opérateur ferroviaire de fret de proximité dans la région,
- une montée en puissance des PDE sur le bassin Castres Mazamet et sans doute de PDE interentreprises quand elles sont situées sur les mêmes sites (exemple Causse).

L'avis du CESR qui est soumis à notre vote, ce jour, conclut à la pertinence d'une autoroute concédée Castres-Toulouse se raccordant à l'A 68.

Nous ne voterons pas cet avis.

Déclaration de Madame Nadine BARBOTTIN

au nom du 3^{ème} collège

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse a fait l'objet d'un débat tant sur le fond que sur la forme lors de la dernière réunion du 3^{ème} Collège. Voici la position des conseillers présents lors de cette réunion.

La consultation du débat public porte sur les modalités de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par concession payante. On peut être convaincu par cette mise à 2 x 2 voies car persuadé de la nécessité économique de relier le sud du Tarn à la métropole régionale.

Cependant, on peut aussi ne pas partager le point de vue défendu par le rapport d'une concession payante pénalisant nos concitoyens qui feraient ici les frais d'une décision que les politiques ont toujours repoussée.

Par ailleurs, l'un des amendements présenté et adopté en commission est un paragraphe sorti de son contexte et extrait d'un rapport du Conseil Economique Social et Environnemental de la République. Je cite :

« Le CESE considère plus judicieux de laisser les hommes produire sous réserve d'intégrer en amont les incidences de cette production sur le développement durable, plutôt que de freiner l'économie au nom de l'écologie ».

Cet amendement n'apporte rien à l'avis que nous examinons ici et les motivations de ses auteurs nous ont semblé bien obscures.

Cette présentation et cet amendement ont suscité un vif débat et de nombreuses interrogations chez les conseillers du troisième collège présents lors de l'examen du texte.

C'est pourquoi, il n'y aura pas de vote concerté du 3^{ème} collège.

Déclaration de Monsieur Michel COULOM Au nom du groupe Force Ouvrière

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Nous sommes sollicités sur un avis qui déjà, dans son titre, dit que ce seront les usagers qui financeront un aménagement de territoire.

En effet, pour le groupe FORCE OUVRIERE, il est évident que la région Castraise est très isolée, enclavée voire absolument pas attrayante pour les entreprises.

FORCE OUVRIERE rappelle qu'elle s'est toujours prononcée pour un maillage territorial équilibré entre les territoires pour un développement harmonieux aussi bien pour les populations que pour les entreprises.

De ce point de vue, force est de constater que l'État n'a pas respecté son mandat d'aménageur du territoire. Qui plus est, il traite très mal la région Midi-Pyrénées et encore plus mal, cette portion de territoire aux confins de la montagne noire. En effet, alors que dans d'autres « anciennes provinces », toutes les liaisons routières, fussent-elles à 2 x 2 voies sont gratuites pour tous les usagers qui les empruntent ou tout au moins sur une large bande autour des métropoles ou grandes agglomérations (Bordeaux, Nantes, Limoges, etc..), dès lors que Midi-Pyrénées veut créer quelque chose de vital pour l'avenir de ses hommes et femmes, notamment sur les axes de communication, les collectivités locales, les citoyens et surtout les usagers doivent mettre la main à la poche. Est-ce parce que nous arrivons tard, trop tard ? En l'espèce, l'État n'a prévu aucun financement pour l'amélioration de la RN 126 dans le dernier programme de modernisation des infrastructures (PDMI). Les financements croisés entre État et collectivités territoriales n'ont permis que de réaliser les contournements de Soual et Puylaurens, soit 11,5 Kms en 15 ans. Au même rythme, il faudrait 40 ans pour achever le doublement des voies sur les 40 Kms restants. L'emploi sur le bassin n'y résisterait pas, la baisse démographique s'accélérerait et les investissements actuels n'auraient servi à rien.

Le groupe FORCE OUVRIERE, soucieux du développement harmonieux de l'ensemble de la région, dans l'intérêt économique et social du bassin de vie et d'emploi Castres-Mazamet, se prononce pour la mise en service rapide d'une liaison en 2X2 voies entre Toulouse et Castres-Mazamet.

Pour FORCE OUVRIERE, il est inadmissible que sans sourciller, on puisse concevoir comme une normalité le fait qu'un salarié Castrais ou Mazamétain qui doit venir travailler sur la métropole Toulousaine doive déboursier chaque jour environ 15.00 € pour un aller - retour. Pour les malades qui vont consulter les CHU toulousains, la rançon sera la même.

C'est pourquoi, tout en étant favorable au projet de liaison routière par voie rapide, FORCE OUVRIERE est opposée aux conditions de sa mise en œuvre.

En conséquence, le groupe FORCE OUVRIERE s'abstiendra.

Déclaration de Monsieur Michel BERTHOUMIEUX au nom du groupe CFDT

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

La CFDT a toujours soutenu les propositions du CESR pour un aménagement équilibré du territoire de Midi-Pyrénées par l'achèvement des réseaux structurants de communication ferroviaires, routiers et numériques

Par carence de financements publics, le vieux bassin d'industries manufacturières de Castres-Mazamet est encore mal relié à la métropole toulousaine par une route sûre et rapide.

Le débat public demandé par l'Etat pose la question de l'opportunité d'une mise en concession autoroutière pour achever cette 2 x 2 voies dans des délais raisonnables. Pour la CFDT, ce projet n'est pas suffisant, mais il est nécessaire pour l'économie et l'emploi.

Les présidents MALVY, IZARD et CARCENAC reconnaissent la nécessité d'une liaison moderne mais ils ne s'expriment pas clairement sur une implication financière. Ils préfèrent dénoncer le désengagement de l'Etat et renvoyer à un hypothétique PDMI.

Cette attitude, que nous regrettons à la CFDT, ouvre la porte à tous les faux débats, tels celui sur l'opportunité ou pas d'une 2 x 2 voies et, surtout, celui sur le montant du péage.

Qui peut raisonnablement croire que les usagers payeront 8 euros pour circuler entre Castres et Toulouse soit 77 kms, sinon ceux pour qui les mots « autoroutes », « concession », « compétitivité territoriale » sont des gros mots.

Je vous rappelle qu'il faut payer :

- 2,4 euros Montauban
- 4,50 euros Foix
- 7,30 euros Tarbes
- 6,60 euros Carcassonne
- 1,30 euros Albi

Au moment où :

- A Copenhague, se négocie âprement un accord planétaire pour le climat, et les transports ont un rôle important.
- La Région, l'Etat, l'Europe font un effort financier sans précédent pour régénérer le réseau ferroviaire.
- Des incertitudes existent sur l'avenir des finances locales.

Les débats de commission ont été vifs, mais ils ont permis de produire une contribution équilibrée entre :

- les exigences d'un aménagement équilibré et équitable du territoire régional,
- les nécessaires prises en compte des impacts sur les riverains, les écosystèmes, les structures agricoles, la maîtrise de l'étalement urbain et la réduction de son empreinte écologique.

La CFDT est convaincue de l'intérêt et de l'urgence de l'achèvement de cette 2 x 2 voies pour l'économie et l'emploi tant de la métropole toulousaine que des bassins de vie du sud du Tarn, du Lauraguais, et des Monts de Lacaune.

Elle demande une tarification équitable et adaptée pour les salariés qui emprunteront cette voie, par exemple avec des formules du type ZAP 31.

La CFDT se retrouve dans la contribution du CESR et la votera.

Déclaration de Monsieur Patrick KIRCHNER

au nom de la Confédération Paysanne

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Une mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession.

Cet itinéraire suivra la vallée du Girou, soit les meilleures terres du secteur. C'est près de 350 hectares, voire plus suivant les aménagements dans le cadre d'une mise en concession, qui disparaîtraient.

A l'heure où le Grenelle de l'environnement, les consommateurs et les citoyens nous demandent de réduire les produits phytosanitaires, de pratiquer une agriculture moins polluante, la Confédération Paysanne ne peut accepter une telle perte.

L'urbanisation consomme déjà près de 700 hectares par an pour le seul département de la Haute-Garonne ; soucieux d'accueillir les nouveaux arrivants, nous souhaitons une densification du bâti pour, là aussi, limiter les effets sur la consommation du foncier.

Consciente du besoin d'améliorer la voie existante pour en renforcer la sécurité, la Confédération Paysanne demande un aménagement de la route et la mise en place de zones de dépassement qui limiterait la perte de surface agricole à moins de 50 hectares.

7000 véhicules/jour à 15 euro, c'est plus de 100 000 euros par jour ; ramené à l'individu et à raison de 2 ou 3 trajets par semaine, cela représente un budget de 1500 à 2000 euro l'an. Rêvons d'une fiscalité locale modifiée avec une part de l'impôt sur le revenu et les bénéfices prélevés par les collectivités territoriales et cette fin d'aménagement ne prendrait pas 10 ans.

Mais entre payer 15 euro par jour ou être imposé de la somme annualisée équivalente, certains crieraient au scandale !

La position de la Confédération Paysanne étant hors propositions du débat public, la Confédération Paysanne ne participera pas au vote mais demande à ce que son explication de refus de vote soit intégrée dans le présent avis.

Déclaration de Monsieur Patrick DE PERIGNON

au nom de la Coordination Rurale

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,
Chers collègues,

La population française prend conscience peu à peu de l'importance et de la place incontournable qu'occupent les agricultures dans l'économie, l'emploi et l'aménagement harmonieux et équilibré des territoires .

Il est aujourd'hui vital d'économiser et d'optimiser l'utilisation de l'espace rural dans toutes ses composantes. Tout aménagement et développement urbain, toute infrastructure, grignote inévitablement des terres agricoles ou forestières.

Faut-il pour autant interdire toute implantation d'habitations, tout autre développement économique et toutes voies de communications : Je ne le pense pas.

Dans l'avis qui nous intéresse aujourd'hui, à première vue, il pourrait paraître idéal et simple d'aménager la route existante.

Tout d'abord ce n'est pas la question posée dans le débat public.

Cette option est certainement plus difficile à mettre en place qu'il n'y paraît du fait des habitations existantes de part et d'autre de cet itinéraire. D'autre part le financement par les collectivités locales dans un temps acceptable, est tout à fait improbable et confirme l'impossibilité crédible de poursuivre dans cette direction.

La Coordination rurale a toujours refusé d'enfermer l'agriculture dans une vision passéiste et conservatrice, elle propose au contraire d'organiser, de dynamiser l'agriculture au sein et au travers d'un territoire peuplé et diversifié dans ses activités.

Considérant que le projet 2x2 voies par concession autoroutière est le plus pertinent pour désenclaver et pour aménager le territoire régional et local, la Coordination Rurale votera l'avis.

Déclaration de Monsieur Jean BERTIN

au nom du 1^{er} collègue

Monsieur le Vice-Président de Région,
Monsieur le Président du CESR,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Jusqu'en 1990, le bassin de Castres-Mazamet, presque entièrement voué à l'industrie comptait 2 succursales de la Banque de France, 2 chambres de Commerce, une plateforme bimodale de conteneurs et 2 gares de marchandises. La filière Délainage, Textiles et Cuirs constituait le 2^{ème} employeur régional. Au palmarès des exportations et de la balance du commerce extérieur, elle figurait au deuxième rang après Airbus.

Puis, en moins d'une décennie, tout à été balayé, cent cinquante ans d'histoire industrielle !
Pourquoi ?

Parce que la Chine s'est emparée du monopole d'achats des 50 000 T annuelles de matières premières qui faisaient tourner les usines, lesquelles ont dû fermer les unes après les autres entraînant la montée du chômage, la restructuration drastique des services, la quasi-disparition de l'offre ferroviaire de fret, et un dépeuplement certain.

Pour autant, les entrepreneurs n'ont jamais baissé les bras. Mais si la reconversion ne s'est pas faite aussi rapidement qu'espérée, c'est parce que, d'une part, la solidarité régionale n'a pas fonctionné et que, d'autre part, les investisseurs potentiels ont préféré suivre les autoroutes en chantier plutôt que de miser sur des vagues promesses quant à la fin improbable d'un quelconque désenclavement géographique.

Et je vais m'exprimer maintenant en qualité de témoin et acteur de cette période où je présidais la CCI de Mazamet et la CRCI de Midi-Pyrénées. Profitant de cette position duale j'ai fait appel aux grands donneurs d'ordres toulousains du secteur aéronautique en les pressant de délocaliser une partie de leur sous-traitance sur Castres, Mazamet et la vallée du Thoré où l'industrie mécanique offrait et offre encore de belles perspectives.

Ils sont venus, oui.

Ils ont vu, oui.

Mais, ils ne sont jamais revenus.

Pourquoi ?

Parce qu'ils perdaient trop de temps sur une route datant de Mathusalem ; 4 heures l'aller-retour, porte à porte, pour 180 à 200 kilomètres. Impensable pour un industriel aux journées chargées, même à l'ère d'Internet. En affaires, il faut que les gens puissent facilement se rencontrer, visiter les ateliers et les bureaux d'études. L'accessibilité est un paramètre majeur.

Désormais, à l'heure qu'il est, nous sommes à la croisée du destin ; ce sera une vraie relance économique et sociale ou bien le naufrage. Sachez que ce bassin de vie et d'emplois de 150000 habitants dispose de la capacité de concrétiser la recherche, de créer, d'entreprendre et de fabriquer. Sachez aussi qu'en matière de commerce international, il peut même donner des leçons. C'est d'ailleurs son point fort.

Mais, sans autoroute en concession, ces atouts sont condamnés à court terme par l'enclavement du territoire et les jeunes ne prendront pas la relève de leurs aînés ; voilà le pire danger qui guette ce bassin. Evitons ce gâchis humain.

Et c'est une utopie, de croire que la régénération du rail y changera quelque chose.

Pourquoi ?

Parce que les usagers des T.E.R. ne sont pas les mêmes que ceux de la route. Les agents commerciaux, techniciens, ingénieurs et chercheurs des PME, les chefs d'entreprises, les artisans, les professions libérales, les ambulanciers et autres professionnels de santé, les clients étrangers, que sais-je encore, ont besoin d'une route permettant une vitesse confortable et sûre car la voiture est **leur outil de travail**. Ils sont pressés et la grande agglomération toulousaine avec son aéroport est incontournable.

Quant aux marchandises diverses, exception faite de quelques très rares convois de granit, de bois ou de céréales, elles sont obligées d'emprunter la route pour 3 raisons simples :

1. la suppression des gares de fret,
2. la priorité de circulation des rares voyageurs sur les rames de fret,
3. la nouvelle donne du transport moderne qui exige à la fois célérité, flexibilité et traçabilité des colis.

Il n'y a, dans le bassin de Castres-Mazamet, presque plus de production de masse à cadence lente, mais au contraire, un trafic diffus et disséminé où le rail n'a plus sa place puisque ce trafic-là impose une cadence et un transit rapides, donc le recours à la route.

En conséquence, comme la renaissance économique en laquelle nous croyons ne peut pas compter sur un report modal de la route sur le rail, il est impératif et urgent d'achever la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres-Toulouse afin d'absorber et de fluidifier la croissance future du trafic tant en camions qu'en véhicules légers.

C'est pourquoi, afin d'en finir au plus tôt avec cette situation de « paria », nous sommes favorables à la solution autoroutière par mise en concession, prenant en compte bien évidemment, les conclusions du Grenelle de l'environnement.

Sur la question du péage, permettez-moi de dire trois choses :

1. nous demandons un alignement avec les tarifications pratiquées sur les autres axes autoroutiers de la région.
2. nous rappelons que les T.E.R. sont financés par tous les contribuables, y compris ceux qui ne les utilisent jamais et que tout le monde accepte ce principe de solidarité.
3. nul ne sera dans l'obligation de prendre l'autoroute à péage puisque la route actuelle (gratuite) subsistera.

Pour en terminer, mes chers collègues, ne trouvez-vous pas qu'il est temps d'enterrer la hache de guerre et de tordre le cou à cette querelle irrationnelle faite à la route, au vu des progrès technologiques fulgurants réalisés en matière de motorisation, sans cesse plus propre, sans cesse plus économe.

Ce projet d'autoroute est indispensable et urgent, il doit être un modèle de compromis pragmatique pour un développement durable et équitable de notre territoire régional.

Le 1^{ER} collègue dans sa globalité, votera l'avis, en espérant que les élections passées, la région l'adoptera aussi pour être dans la continuité des efforts entrepris jusqu'à ce jour et dans la logique des principes qu'elle affiche, notamment au travers de sa politique économique.

Discours de Monsieur Bernard RAYNAUD
Vice-Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées en charge de la mise en
oeuvre et coordination des politiques et actions régionales dans le secteur
du développement économique, du commerce et de l'artisanat

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Conseillers, c'est aujourd'hui comme Vice-président de la Région Midi-Pyrénées en charge du développement économique que je vous ai écoutés, comme je le fais souvent, mais je dois vous avouer que pour moi c'est un exercice difficile. C'est un exercice difficile parce que je suis personnellement concerné par ce dossier, parce que j'étais un de ceux, il y a maintenant de nombreuses années, qui ont défendu âprement le désenclavement de ce bassin de Castres-Mazamet. J'ai été celui qui a initié une charte rassemblant tous les acteurs locaux pour définir des priorités en matière de désenclavement sur ce secteur, et, créant la première Communauté d'agglomération et en ayant la présidence en 1999, j'ai été amené à aborder cette question immédiatement puisque nous étions en discussion ici au Conseil régional et localement sur le contrat de Plan État-Région 2000-2006.

Rassurez-vous, je vais m'extraire de cet aspect peut-être un peu trop personnel pour m'en tenir à la position du Conseil régional aujourd'hui. Je vous ai écouté tous avec attention, il y a eu des moments intéressants pour moi, d'autres beaucoup plus difficiles à entendre, je ne vous le cache pas. J'en fais maintenant complètement abstraction.

Quelle est la position du Conseil régional en matière d'infrastructures routières ? Je rappelle simplement la position du président MALVY depuis qu'il a été élu Président de cette région en 1998. Lorsque nous avons discuté avec l'État de cette question, nous avons d'abord affiché ce que nous avons appelé l'exception midi-pyrénéenne et nous avons donné à cette exception midi-pyrénéenne un contenu, en disant qu'il fallait qu'en dix ans nous rattrapions trente ans de retard en matière d'infrastructures routières. Je n'ai pas entendu à cette époque-là beaucoup de commentaires négatifs. Tout le monde, presque à l'unanimité, était d'accord avec ce concept et souhaitait que nous aboutissions. Malheureusement, nous n'avons pas abouti parce qu'au fur et à mesure que le temps passait, les désengagements de l'État, les gels de crédits ont empêché ces deux plans successifs d'arriver à bout. Aujourd'hui nous sommes encore, fin 2009, sur des dossiers à traiter qui concernent le contrat de plan 2000-2006.

Ce constat de semi-échec a été ensuite entériné par la position de l'État au moment de la préparation du contrat de projet État-Région 2007-2013 où le volet routier n'a pas été pris en compte puisque l'État lui-même nous a demandé de concentrer nos efforts sur le ferroviaire et donc de ne pas inscrire de financements sur les routes nationales.

Cela a aussi coïncidé avec la position de l'État de basculer, suite à la loi de décentralisation, un certain nombre de milliers de kilomètres de routes nationales aux départements qui, aujourd'hui, se traduit par 18 000 kilomètres de routes nationales qui ont été basculés vers les Conseils généraux. C'est le cas en Midi-Pyrénées comme dans toutes les autres régions.

Le constat a été fait pour nous que nous devons concentrer nos efforts sur le rail, ce que nous avons fait en dépassant largement nos compétences qui sont celles de faire circuler les TER sur les voies de la région Midi-Pyrénées. Mais pour les raisons que vous connaissez, qui vous ont été largement exposées lors de différentes rencontres, nous avons là aussi essayé d'aller beaucoup plus loin en mettant en place ce fameux « plan rail » qui aujourd'hui concerne la totalité de la régénération des voies de chemin de fer pour la région Midi-Pyrénées.

Ce « plan rail » prouve que pour nous il n'est pas question d'opposer les modes de communication, mais il s'agit de faire en sorte qu'ils soient complémentaires et qu'ils permettent les uns et les autres de réaliser ce qui a toujours été notre projet depuis le début, depuis 1998, d'avoir en région Midi-Pyrénées un aménagement équilibré du territoire.

Je n'entrerai pas davantage dans les détails sur ce plan-là, je me contenterai de ces constats qui sont des constats importants pour l'avenir.

Aménager de manière équilibrée le territoire, c'est donner des atouts à nos concitoyens, à nos entreprises, à nos associations, à tous les acteurs qui s'y trouvent, qui y vivent et qui y travaillent. Je me souviens d'un slogan du CESR il y a plus d'une quinzaine d'années qui disait « pour qu'un territoire soit attractif, il faut qu'il soit accessible ». Notre conception de nos interventions porte sur cela, comment faire pour que nos territoires soient attractifs, et que, pour cela, ils soient accessibles ?

Aujourd'hui nous sommes en 2009, qu'avons-nous constaté en 2009 ? Sur le plan des infrastructures routières, il reste encore beaucoup à faire. Alors, je comprends bien les positions qui sont données par les uns et par les autres, ces positions s'expliquent davantage là où il y a des infrastructures routières de qualité plutôt que là où il n'y en a pas encore. La question du temps qui passe est importante, mais y sommes-nous pour quelque chose ? Nous avons toujours affirmé les mêmes priorités depuis 1998. Malheureusement, le temps qui a passé n'a pas permis de faire en sorte que les réalisations suivent.

La mise en 2 fois 2 voies de l'itinéraire Castres-Toulouse n'est pas une affaire d'hier matin, vous l'avez tous dit. Aujourd'hui il faut prendre en compte un certain nombre d'éléments que l'histoire nous oblige à considérer. Et c'est une très bonne chose.

N'oublions pas que la Région Midi-Pyrénées, depuis 12 ans, s'est donnée comme priorité le développement durable. À ce titre-là la multimodalité, la multifonctionnalité des différents modes de transports est prise en compte dans la totalité de nos interventions et de nos financements.

Pour cet itinéraire-là, nous avons exactement la même position que pour tous les autres et nous disons que ce désenclavement du sud du Tarn reste à faire, il faut donc le faire, il faut le faire dans les meilleures conditions possible qu'imposent tout à fait naturellement les contraintes d'aujourd'hui, cela passe aussi par une responsabilité de l'État puisque l'État étant propriétaire de l'infrastructure c'est à lui de nous dire ce qu'il veut faire.

Nous ne le savons pas aujourd'hui, puisque c'est à l'issue de ce débat public que nous saurons si l'on s'engage vers un aménagement progressif dont les dates de réalisation nous paraissent invraisemblables d'ailleurs, mais ce sont celles que propose l'État, ou s'il s'agit d'une mise en concession dans des conditions qui sont bien sûr à examiner avec beaucoup de circonspection. Parce qu'en admettant même que l'État nous dise, ce qui est possible, qu'il fait le choix de la concession, tout sera à négocier, tout sera à discuter, de la même façon d'ailleurs que s'il choisissait l'aménagement progressif. N'oublions pas que derrière ce que l'on peut imaginer, ce que l'on entend parfois, la gratuité d'accès à la route est un faux problème. La route se paie, d'une façon ou d'une autre, toutes les infrastructures se paient. C'est de l'argent public, c'est de l'argent des contribuables, c'est de l'argent des usagers.

Quelle que soit la décision de l'État, nous entrerons dans une période de négociations qui sera incontournable. Nous avons prouvé récemment que pour donner corps encore une fois à nos engagements passés, nous allions mettre notre contribution dans le PDMI en votant 200 M€ pour ce qui a été retenu par l'État dans le cadre de ce PDMI, et nous, nous regrettons vivement que la RN 126 n'ait pas été dans ce paquet, paquet dont on ne sait pas pourquoi elle a été exclue véritablement, si ce n'est une décision hypothétique il y a deux ou trois ans lorsqu'il s'est agi d'imaginer une accélération du dispositif.

Aujourd'hui nous attendons la position de l'État, c'est-à-dire le résultat, les conclusions du débat public en cours. Et à partir de ces conclusions, à partir de la position de l'État, et compte tenu des engagements que nous avons toujours pris, nous analyserons la situation telle qu'elle se posera. Il est vrai que se poseront des problèmes qui sont majeurs.

Bien entendu que le coût global de l'infrastructure sera différent de celui qui est annoncé aujourd'hui. Il le serait si nous étions dans le PDMI. Bien entendu la question du péage est une question à poser, elle pose un problème d'équité territoriale au sein du département du Tarn, elle pose un problème d'équité aussi par rapport aux autres itinéraires en concession ; lorsque l'on fait le rapport on s'aperçoit que ce péage est largement plus cher que ce qui se pratique ailleurs.

Tout cela devra être pris en compte, de même que la question d'une éventuelle subvention d'équilibre dont on ne sait pas si elle sera demandée ou si elle ne le sera pas, et à quelle hauteur elle le sera. Aujourd'hui nous sommes dans l'incertitude. Malheureusement quand je ne prends pas le train, pour le moment je ne peux pas le faire parce qu'on n'a pas de rails, mais cela va venir et avec un meilleur confort, entre Castres et Toulouse, lorsque je prends la route tous les matins j'ai l'habitude de dire que j'ai le sentiment d'être sur une route virtuelle. Elle n'est pas dans un PDMI, et la décision de l'État n'est pas prise pour une autre solution. C'est une situation qui ne peut pas durer. Elle ne peut pas durer pour toutes les raisons qui ont été évoquées par certains d'entre vous. Nous sommes là en attente de savoir ce qui va se passer pour que notre démarche, qui est une démarche toujours aussi volontariste pour faire en sorte que tous les bassins de vie et d'emplois de cette région soient logés à la même enseigne, puisse trouver sa traduction et puisse trouver une solution.

Je vous félicite de ce rapport, c'est un rapport complet qui est très structuré et très argumenté. Je suis convaincu qu'il contribuera fortement à enrichir le débat qui est en cours et qui s'achèvera dans les mois qui viennent. Merci Monsieur le Président.