

Les cahiers d'acteurs

Le contenu du cahier d'acteurs n'engage que ses auteurs et non la Commission du débat public



Le cahier d'acteurs est édité par la

cndp

Commission particulière
du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Contribution:



CCI du GERS



Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Gers

Place Jean David - BP 181 - 32004 AUCH cedex

Téléphone : 05 62 61 62 61 - Télécopie : 05 62 61 62 63

Mail : cci32@gers.cci.fr - Site : www.gers.cci.fr

LA CCI DU GERS SOUTIEN LE PROJET DE

GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE PAR L'OUEST,

> UNE **NÉCESSITÉ** POUR CONTRIBUER À ENRAYER L'ASPHYXIE DU PÉRIPHÉRIQUE TOULOUSAIN,

> UNE **OPPORTUNITÉ UNIQUE** POUR STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉÉQUILIBRER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE RÉGIONAL À L'OUEST.

Si l'opportunité du projet de contournement autoroutier de Toulouse, soumis actuellement au débat public, est avérée à travers sa capacité à dévier le trafic de transit et à décongestionner le périphérique toulousain, sa contribution à l'aménagement du territoire régional variera fortement selon l'option de localisation retenue parmi les 3 envisagées.

L'**option Ouest + Sud**, est la seule capable de rétablir une **équité territoriale** pour les entreprises et habitants de l'Ouest de Midi-Pyrénées en prenant en compte la plus forte poussée démographique de l'ouest Toulousain et l'accessibilité à la zone aéroportuaire comme au pôle aéronautique.

C'est toute l'opportunité de réduire les 20 ans de retard de l'**aménagement** routier à l'ouest de Toulouse et de rééquilibrer l'organisation du territoire régional à l'ouest qui est également interrogée par ce projet.

La **CCI du GERS** participe activement à ce débat en soutenant un grand contournement autoroutier à l'Ouest, car il est dans ses missions essentielles de concourir au développement économique de son territoire, en particulier en permettant aux entreprises de disposer des **infrastructures indispensables à leur compétitivité**.

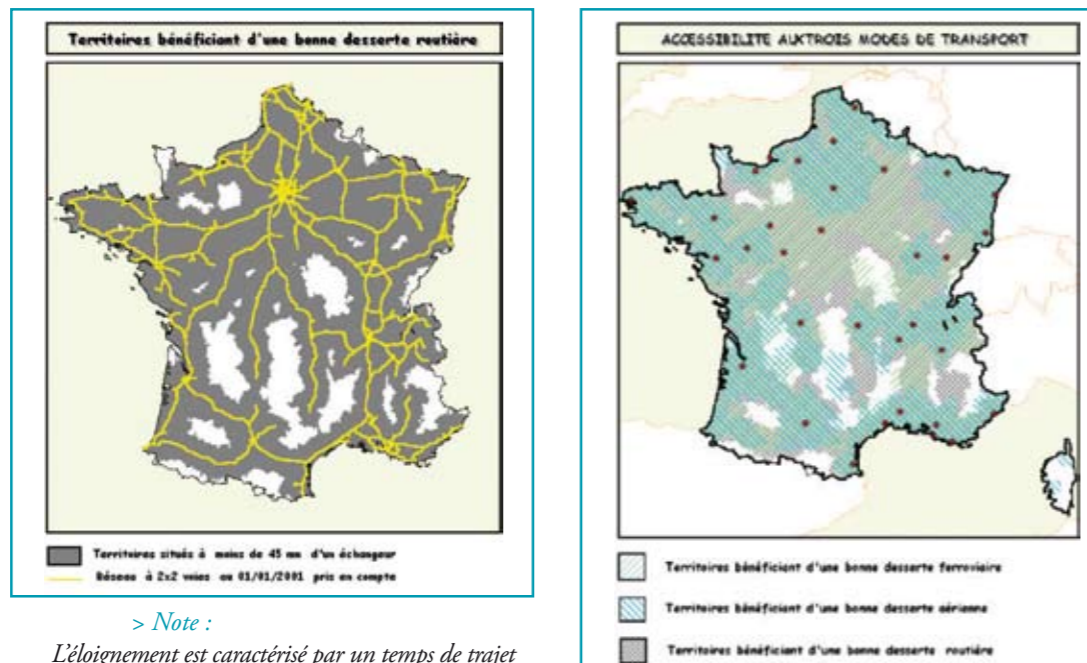


> 1 / *Équité spatiale : L'accessibilité du GERS aux réseaux de transport*

Un système de transport répond schématiquement à 2 grands types d'objectifs :

- des objectifs de performance : transporter les personnes et les biens le plus rapidement possible, avec les coûts les plus faibles possibles, dans les meilleures conditions de fiabilité et de sécurité.
- des objectifs d'**équité spatiale** : permettre à **tous** d'accéder aux grands pôles économiques et éviter de laisser des territoires à l'écart.

Or, les indicateurs d'accessibilité d'une ville ou d'un territoire convergent tous : **Le Gers demeure un des territoires les plus enclavés de France, ne bénéficie d'aucune infrastructure autoroutière, et Auch, figure parmi les rares Préfectures situées à plus de 45 minutes d'un échangeur autoroutier.**



> Note :

L'éloignement est caractérisé par un temps de trajet vers les points d'accès au réseau supérieur à un seuil de 45 minutes. Les points d'accès généralement pris en compte sont : les échangeurs autoroutiers, les gares ferroviaires (soit desservies par le TGV soit présentant un nombre de circulations significatif), les aéroports. La carte ci-dessus présente les territoires qui selon ces normes, sont à l'écart des trois modes de transport.

> Source :

Note de Synthèse du SES Mai Juin 2002 – Ministère de L'Ecologie, du développement et de L'Aménagement durable- Service Economie, Statistiques et Prospective (SESP)-

La réalisation du grand contournement autoroutier de Toulouse par l'Ouest, couplée avec la mise en service de la 2X2 voies entre Auch et Toulouse, en améliorant l'accessibilité des territoires gersois, contribuerait à rétablir une **équité territoriale en Midi-Pyrénées.**

Un système performant de transport n'induit pas automatiquement une dynamique économique, mais à l'inverse, un territoire mal desservi voit presque toujours son avenir compromis.

Une desserte de qualité est sans conteste une condition nécessaire pour que les pouvoirs publics et acteurs économiques locaux puissent fonder des **stratégies crédibles de développement.** Ce constat s'inscrit aujourd'hui dans un contexte d'internationalisation de l'économie qui ne touche pas seulement les grandes entreprises mais de plus en plus une majorité de PME. Or, les PME gersois sont aujourd'hui fortement pénalisées par **l'enclavement du territoire, par des surcoûts logistiques très élevés, voire parfois, une absence d'offre de prestations logistiques.**

> 2 / *Aménagement du territoire : Le nécessaire rééquilibrage du territoire régional à l'Ouest*

L'ensemble du territoire de Midi-Pyrénées devrait pouvoir bénéficier d'une **ouverture sur le réseau d'autoroutes** ou routes à 4 voies, au minimum par un équipement autoroutier. Les précédentes mises en concession autoroutière ont bénéficié à l'Est de la région Midi-Pyrénées (A62 – A 20 Lot – A68 Tarn – A66 Ariège) qui a cumulé l'impact positif de chacune de ses infrastructures sur son développement économique. La nouvelle mise en concession de l'axe Toulouse-Castres va encore renforcer l'équipement à l'Est et le **déséquilibre avec l'Ouest de la région.**

Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse constitue donc, l'opportunité de **rééquilibrer la desserte autoroutière de la région**, en faisant bénéficier le **GERS** d'une infrastructure à **fort effet de levier** pour son développement.

Par ailleurs, un tracé EST comporterait le risque de dévier une partie des échanges entre Albi ou Castres et Paris ou Bordeaux¹ - qui ne transitent actuellement pas par Toulouse, créant ainsi un **trafic de transit artificiel.**

La réalisation d'un équipement autoroutier à l'Ouest de Midi-Pyrénées est également la seule option qui permette de désenclaver l'aéroport international de Toulouse Blagnac, tout en améliorant l'accès au pôle aéronautique mondial : **deux équipements structurants majeurs de l'Ouest toulousain.**

En prenant en compte **l'intermodalité avec la plate-forme aéroportuaire internationale**, elle contribue à une **convergence indispensable, des équipements de transports routiers, aériens et ferroviaires.**

Enfin, le tracé Ouest+ Sud répond à la nécessité d'améliorer **l'accès aux Pyrénées centrales.**

Il permet **d'anticiper une bonne exploitation par Bordeaux et Toulouse, de la Traversée Centrale** des Pyrénées, par ferroutage. Cette optimisation de la Traversée Centrale des Pyrénées déchargerait le trafic sur les autoroutes **A9 (Le Perthus)** et **A63 (Bariatou)**².

> 3 / *Développement économique : Un puissant levier de développement durable de l'Ouest toulousain et l'Est gersois*

Le développement de Toulouse, est **plus fort à l'Ouest** de l'agglomération comme le soulignent les estimations réalisées par la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne : « la dynamique démographique de l'aire urbaine de Toulouse s'accroît et, s'étend désormais au-delà des limites arrêtées en 1999 pour toucher tous les espaces inter-urbains et atteindre les villes moyennes »³.

L'évolution annuelle moyenne estimée entre 1999 et 2004 localise les plus fortes augmentations de population sur la couronne Ouest Toulousaine et dans son prolongement, sur les territoires ruraux adjacents, qui présentent une armature urbaine lâche, non organisée, et des espaces de plus en plus « mités » par les constructions récentes.

L'objectif est aujourd'hui **d'aménager ces territoires** de manière à assurer leur **autonomie**, intégrer leurs nouveaux habitants en préservant les espaces naturels et agricoles et garantissant l'accès à la ville centre pour tous.

Cette autonomie exige avant tout : le maintien ou le rétablissement d'un **équilibre entre le nombre d'emplois proposés par le territoire et le nombre d'actifs résidents.** L'attractivité résidentielle, si elle ne s'accompagne pas **d'une attractivité entrepreneuriale** confine ces territoires à des fonctions « dortoir », générant des **coûts environnementaux** (navettes domicile-travail) et **sociaux** (déséquilibre entre les ressources des communes provenant essentiellement de la Taxe Professionnelle et les équipements à développer pour l'accueil des populations), non maîtrisés.

L'infrastructure autoroutière, puissant levier de développement économique, permettra non seulement d'attirer et fixer des entreprises nouvelles sur ces territoires mais également de structurer leur urbanisation autour de pôles bien desservis.

Le Gers est préparé pour organiser ce nouveau développement avec un Syndicat Mixte créé par le Conseil Général, les 4 Communautés de Communes de l'Est gersois et la CCI du Gers.

¹ Ou dans le sens opposé, vers Narbonne

² En 2005, 86% des Poids Lourds qui franchissent la frontière ont emprunté 1 des 2 autoroutes. Source : Observatoire Franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.

³ « Projections de population à l'horizon 2020 sur l'aire métropolitaine toulousaine »

> 4 / *Polarisation du territoire : L'émergence d'Auch, seule ville moyenne, du Gers et de l'Ouest régional*

L'importance des villes moyennes, pour la politique d'aménagement du territoire, exige plus que jamais d'améliorer l'accessibilité entre ces « **charnières du territoire** » et la grande ville proche, qui dispose des **interconnexions** (gare, aéroport...). A l'ouest de la région Midi-Pyrénées, **seule la ville d'Auch**, est à même de pouvoir jouer ce rôle de **chaînon intermédiaire** à condition qu'elle puisse consolider ses fonctions dans les domaines de l'accessibilité et des transports, du logement, du renouvellement urbain de son centre, de l'enseignement supérieur et de la santé.

Le projet de contournement autoroutier de Toulouse par l'Ouest, en favorisant les échanges entre Auch, les autres pôles d'équilibre (dont l'Isle Jourdain) et la capitale régionale, contribuera à **renforcer ce pôle tertiaire, interface entre l'économie résidentielle et l'économie productive.**

La zone d'emploi d'Auch, **fragilisée par la baisse continue de l'emploi agricole** et caractérisée par une part importante d'emploi public promis à diminuer, n'a d'autre alternative que de développer une économie tertiaire autour de sa ville centre.

Le projet ici soutenu, en améliorerait la desserte dans un contexte de **polarisation spatiale** et de **risque de fracture territoriale accru pour les zones rurales, enclavées.**

> *Conclusion*

- *Quelque soit l'option de tracé de contournement de l'agglomération retenue :*

- *Le projet contribuera à améliorer les déplacements au sein de l'aire urbaine de Toulouse mais ne peut constituer à lui seul, une réponse durable à la congestion urbaine⁴.*

- *Les véhicules en transit sur le réseau autoroutier, ne le quitteront pas pour ne pas perdre de temps, et l'objectif de délester le périphérique de ce trafic en assurant la continuité du réseau autoroutier sera bien atteint.*

- *En revanche :*

*L'option Ouest + Sud du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, dans un rayon d'éloignement minimal de 20 à 30 kilomètres, représente une **opportunité unique** de réduire les 20 ans de retard de l'**aménagement** routier à l'ouest de Toulouse et d'insuffler un **nouveau développement** économique de l'Ouest de Midi-Pyrénées pour relayer une économie encore très agricole, le tout **sans dépenser d'argent public.***

*Cet enjeu en matière d'aménagement du territoire régional, dans la partie Ouest enclavée de Midi-Pyrénées est tel, qu'il nous semble **incontournable** et **prépondérant** dans l'évaluation de ce projet de contournement.*

⁴ Développement d'infrastructures couplé à des solutions de management innovant de la mobilité.