

PERSPECTIVES

Le dossier

cpme OCCITANIE

INFRASTRUCTURES

NÉCESSITÉS DE TERRITOIRE

Perspectives #1 - Avril 2026



EDITO

#Investissement
#Avenir
#Nécessaire
#Historique

Un concept à défendre

Les stop&go autour de l'A69 mais aussi les tensions et les atteintes à l'État de droit via le non-respect de décisions de justice s'inscrivent dans une trajectoire qui semble être devenue la norme : la quasi-impossibilité de notre pays à penser les chantiers d'infrastructures autrement que comme des « zones à défendre ».

« LES INFRASTRUCTURES SONT HISTORIQUEMENT ESSENTIELLES ET INDISPENSABLES POUR DESSINER LE FUTUR »

Pourtant, les infrastructures sont historiquement essentielles et indispensables pour dessiner le futur. Elles sont de véritables investissements, adaptés aux spécificités du terrain, et nécessaires à la création ou à la pérennisation de services. La valorisation économique locale ne peut se faire sans des connexions justes.

Parce qu'il ne peut y avoir d'égalité des chances entre les territoires, leurs entreprises et leurs salariés sans infrastructures (routes, lignes de chemin de fer, ponts…).

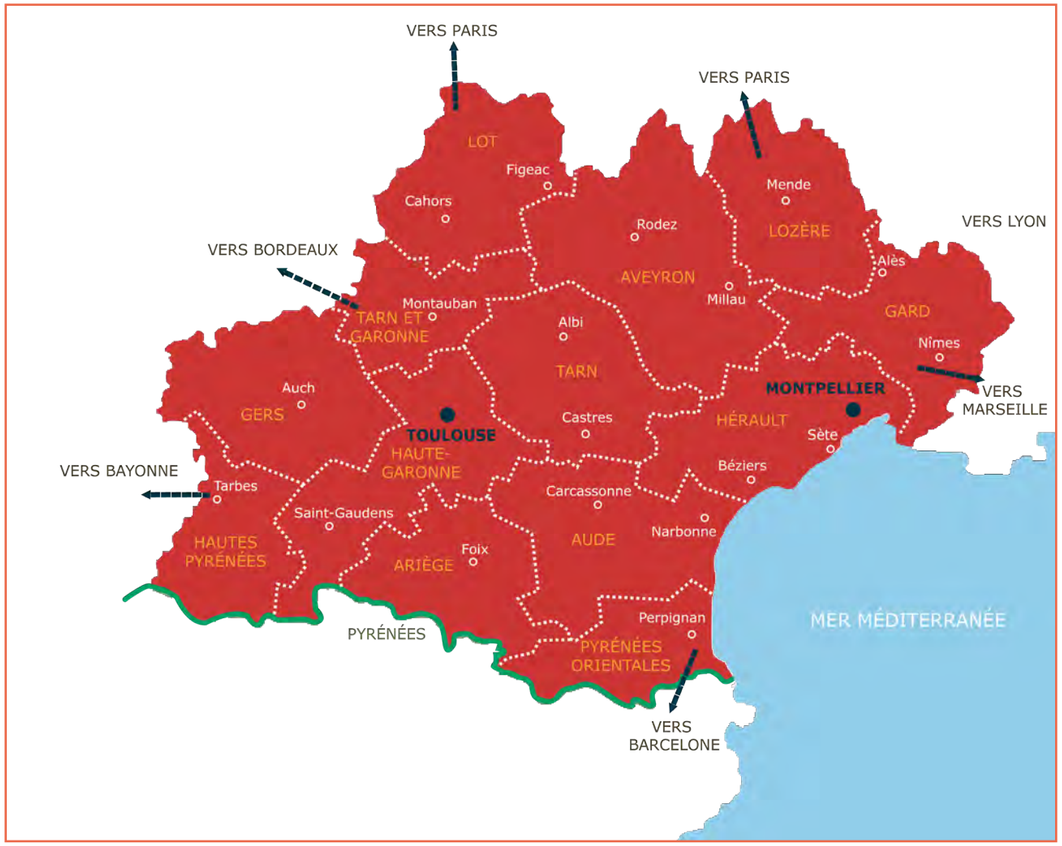
Car les infrastructures – et le respect des décisions administratives et judiciaires s'y rapportant – sont le meilleur « véhicule » du vivre ensemble, de l'équité, de la solidarité, d'un partage équilibré de la richesse, de la lutte contre certains déterminismes… Le mot INFRASTRUCTURE n'est ni un gros mot, ni le premier de nos maux. Ne plus avoir la même approche de ces chantiers qu'il y a 50 ans ? Oui, bien sûr. Les refuser systématiquement et en bloc ? Non, bien sûr. Sur ce sujet-là aussi, il importe de revenir à la raison sans délai sous peine d'hypothéquer l'avenir de notre pays et des générations à venir.

Il ne saurait y avoir de transformation et d'adaptation de notre modèle aux enjeux du changement climatique, de réduction de notre impact carbone, de recul du sentiment de déclassement d'une partie croissante de la population, sans réflexion sur les infrastructures, leur conception, leur dimensionnement, leur financement, leur acceptabilité. **C'est (tout) cela qu'il conviendrait de défendre.**

Vincent AGUILERA
Président de la CPME Occitanie

Trimestriel d'information édité par la CPME Occitanie
909, avenue des platanes - 34 970 lattes - communication@cpmeoccitanie.fr
Directeur de la publication : Vincent AGUILERA -- Directeur de la rédaction : Mickaël LAPOSTOLLE -- Rédaction en chef : Anaïs GAILHARD -- Rédaction : Yann-Yves CORLOUËR (C'est-à-Dire) et Anaïs GAILHARD -- Illustrations : Pexels, CPME Occitanie

L'Occitanie : un territoire, des spécificités



La 2e région par sa superficie

Une région qui croît 2 fois plus vite que la moyenne

2 métropoles

44 villes moyennes

55% de superficie en zones de haute et moyenne montagne

235 km de littoral

5 départements parmi les moins densément peuplés de France

Porte vers l'Espagne, le Portugal et le Maghreb



Infrastructures, de quoi parle-t-on ?

Bien plus que de simples équipements, les infrastructures (routes, ponts, réseaux…) sont un levier de développement essentiel pour nos territoires. Elles structurent l'économie, soutiennent les transitions et façonnent l'avenir. La compétitivité en dépend : sans infrastructures performantes, un territoire ne peut ni attirer d'investissements, ni créer d'emplois, ni rester dans la course face à ses concurrents. Routes, réseaux, connexions : ce sont elles qui garantissent des échanges fluides, une logistique efficace et un tissu économique agile et performant.

« ELLES STRUCTURENT L'ÉCONOMIE, SOUTIENNENT LES TRANSITIONS ET FAÇONNENT L'AVENIR »

Un territoire bien desservi est un territoire qui :

- Attire des investissements,
- Facilite la logistique des entreprises,
- Retient les talents et encourage la création d'activité.

À l'inverse, un réseau insuffisant ou dégradé pèse sur la performance économique : désorganisation des flux, allongement des délais, fragilisation des chaînes de valeur, affaiblissement de l'image territoriale, moindre dynamique de l'emploi… **Le transport est le critère n°1** des entreprises dans leur décision d'implantation, devant le coût du foncier, l'environnement de travail ou le cadre de vie (*baromètre Ancoris–SCET, 2023*).

Petits chantiers, grande utilité

La création d'équipements de très grande envergure ne doit pas cacher les (indispensables) chantiers d'entretien ou d'extension d'équipements existants. Leur importance n'est pas moindre, notamment pour les territoires enclavés.

L'Occitanie compte quelques-uns des départements les moins densément peuplés de France, à l'image de la Lozère. Pour cette dernière, la RN 88 reliant Toulouse à Lyon est un axe essentiel. Classée dès 1993 comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT), elle devait être intégralement mise en 2×2 voies. Plus de 30 ans après, sur les 80 km du tronçon traversant la Lozère, seuls 2,8 km ont été réalisés, autour de l'A75 vers Mende.



C'est aussi parce que ces chantiers ont un coût que nos finances publiques doivent être gérées avec sérieux pour permettre un aménagement du territoire équitable et harmonieux. Car la France ne se résume pas à ses métropoles et à quelques axes majeurs.



Pourquoi l'Occitanie a des chantiers majeurs ?

L'Occitanie accueille actuellement quelques-uns des plus grands chantiers de France : ligne C du métro toulousain, RER dans la métropole toulousaine, lignes à grande vitesse (LGV), extension du port de Port-la-Nouvelle… Ces chantiers d'envergure sont avant tout au service d'adaptations indispensables. Pourquoi ?

- Les transports en commun urbains sont le meilleur moyen de réduire les émissions générées par le trafic automobile. Un seul trajet moyen en transport en commun correspond à une économie d'environ 640g de CO_2 par rapport au trajet équivalent avec un véhicule particulier thermique *(source Tisséo)*.

- La population de l'aire urbaine toulousaine a doublé en 40 ans. Avec 7 000 véhicules de plus par an, le taux de saturation des axes routiers pourrait atteindre 160 % d'ici 2040. La mise en place d'un RER toulousain (Services express régionaux métropolitains) permettra d'éviter la saturation et ses conséquences sanitaires, économiques, sécuritaires.

- Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) avance. Le lancement des consultations publiques pour les phases de conception et réalisation devrait mener à une livraison en 2034. Le ferroviaire à grande vitesse est le mode de transport le plus vertueux : voyager en train pollue 8 fois moins que circuler en voiture, et 14 fois moins que voyager par les airs.

- À Port-la-Nouvelle, premier port de la transition énergétique de France, la construction d'un terminal Énergies Marines Renouvelables servira à la construction industrielle de série des fermes éoliennes commerciales, qui devraient produire 38% de l'électricité renouvelable de notre région. Et alimenter en électricité décarbonée la filière de production d'hydrogène vert.

Ces exemples démontrent que les infrastructures sont aussi le chemin vers la décarbonation.

L'effet de traction économique des infrastructures

LGV Tours–Bordeaux (mise en service en 2017)

L'effet de levier de cet investissement de 7,7 Md€ a été remarquable :

- Chaque euro investi a généré 1,96 € de production économique

Grand Paris Express (livraison prévue en 2030)

Avec 35 Md€ investis, le Grand Paris Express est le plus grand projet d'infrastructure en Europe

- Retombées socio-économiques estimées à 60 Md€ (35 Md€ en gains de transport, 25 Md€ en attractivité)
- Jusqu'à 28 Mt de CO^2 évitées d'ici 2050, voire 51 Mt à horizon 2070



L'acceptabilité des grands projets d'infrastructure : un enjeu de compétitivité nationale

Dans une tribune, Clémence CAZEMAJOUR,
Principal chez Eurogroup Consulting, rappelle la problématique des territoires.

Les élus locaux partagent une même préoccupation : comment continuer à investir alors que les projets se heurtent à une contestation plus structurée et des procédures toujours plus denses ?

L'acceptabilité n'est plus un « enjeu périphérique » des infrastructures : elle en est devenue la condition de réalisation. Si la France veut maintenir sa compétitivité territoriale, elle doit résoudre ce point de friction majeur entre volonté d'investissement et capacité réelle à faire aboutir les projets. Oui, les grands projets d'infrastructures sont encore possibles en France. Leur réussite dépend désormais autant de la qualité du dialogue que de la qualité de l'ingénierie. Mieux fabriquer les projets, c'est conjuguer souveraineté, ancrage territorial et lisibilité de l'action publique. C'est aussi choisir collectivement de donner aux territoires les infrastructures dont dépend notre compétitivité future

« Fabriquer » autrement les projets d'infrastructures est indispensable si l'on veut préserver notre capacité à mener les projets structurants dont dépend la compétitivité du pays.

Cette conviction est partagée par l'agence Campardou, qui accompagne les porteurs de projets dans les phases de concertation de leurs chantiers d'aménagements et d'infrastructures. Thomas Campardou, co-gérant de l'entreprise nous présente les grands enjeux d'une concertation réussie.

CAMPARDOU
MARQUEURS DE TERRITOIRES

En quoi consiste exactement votre intervention et quel est son but ?

Notre intervention commence par l'élaboration d'une stratégie de concertation : déterminer les différents acteurs, leurs positionnements a priori, les motifs et argumentaires de contestations. Ensuite, nous définissons les moyens : diffusion d'information, événements, réunions publiques, ateliers de co-construction. Notre principal enjeu dans cette phase est de faire participer les personnes qui sont concernées mais qui ne participent pas au débat, soit parce qu'elles sont isolées géographiquement ou socialement, soit parce qu'elles ne se sentent pas légitimes.

« NOTRE PRINCIPAL ENJEU EST DE FAIRE PARTICIPER LES PERSONNES CONCERNÉES »

Comment naissent et vivent les contestations ? Comment les anticiper ?

Souvent, quand nous arrivons sur un projet, il y a déjà un historique : phases d'étude, enquêtes publiques même. Tout ce travail préliminaire sert de base à la concertation, mais aussi à la contestation. Partant de là, les opposants développent des stratégies volontaires, notamment celle de ne pas participer aux échanges ou de venir observer au départ pour partir ensuite. Ils savent que cette politique de la chaise vide fait perdre de la légitimité au processus collectif.

Pour autant, la concertation est un véritable atout dont les porteurs de projets se sont emparés au fil des années. Lors de la création de la CNDP (voir encadré), certains ont tenté de contourner son cadre législatif mais, aujourd'hui, tous sont globalement convaincus de l'apport de la concertation dans la conduite générale du projet. Elle facilite même la prise de décision, principale source de lenteur.

Quels sont les critères qui rendent un projet plus acceptable qu'un autre ?

Le critère central est celui de l'utilité (opportunité). Il est souvent mis en avant par les opposants qui ont classifié les projets qu'ils combattent en « GPII » (Grands projets inutiles et imposés).

Mais l'acceptabilité a bien d'autres points d'entrée :

- La notion d'intérêt public ou de gratuité de l'accès. Les contestations seront toujours plus vives à la construction d'une autoroute à péage que d'une 2x2 voies gratuite. Alors que le type d'infrastructure est très similaire
- L'aspect participatif est de plus en plus proposé dans les projets d'énergies renouvelables, avec un financement citoyen et un bénéfice en retour
- L'ancrage dans le territoire permet de mieux saisir l'intérêt pour les habitants, pour les usagers

Face à cela, globalement, tout ce qui va impacter le paysage, le cadre de vie, mais aussi à présent la pollution lumineuse sont des points sensibles.

Votre intervention amène-t-elle parfois des évolutions du projet initial ?

Le principe fondateur de la concertation, c'est l'argumentation. Il ne s'agit pas seulement de donner un avis pour ou contre, il faut argumenter et proposer des améliorations. Certains participants arrivent d'ailleurs avec une expertise technique, provoquant des échanges de haute volée avec les bureaux d'étude.

« LE PRINCIPE FONDATEUR DE LA CONCERTATION, C'EST L'ARGUMENTATION »

Alors oui, heureusement et incontestablement, les projets s'adaptent. Et notamment en étant confrontés à une « expertise d'usage » citoyenne, qui vient compléter l'expertise technique. Les habitants utilisent les espaces publics, les transports en commun, les réseaux… Cet effet d'expérience apporte un regard neuf qui peut effectivement faire émerger de nouvelles solutions.

À l'issue de la concertation, certains projets sont même stoppés. Le plus souvent, une variante de tracé ou de fonctionnalité est adoptée. L'objectif final est de faire monter le projet en qualité.

Commission nationale du débat public (CNDP)

Création en 1995

25 commissaires nommés et 300 garants en France

Dès lors qu'un projet impacte l'environnement (Code de l'environnement), la loi reconnaît au public le droit d'être informé et de débattre de son opportunité.

La saisine de la CNDP est obligatoire selon des seuils de coûts et/ou de kilométrages du projet. Elle décide alors de la forme que prend son intervention :

- Débat public : forme la plus élaborée, sous l'égide de la CNDP
- Concertation : désignation d'un garant indépendant qui suit la procédure pilotée par le responsable du projet



Les infrastructures, constructions d'avenir

Via son héritage romain, l'Occitanie concentre des joyaux de génie civil tels que le Pont du Gard, la Via Domitia à Narbonne, les Arènes de Nîmes…

Plus près de nous dans le temps, une autre infrastructure majeure suscite l'admiration : le Canal du Midi. Edifié plus de 150 ans après l'inauguration du canal du Midi, le pont-canal de l'Orb à Béziers (construit en 1857 pour éviter aux bateliers de traverser la rivière Orb et sa navigation difficile, souvent interrompue par les crues) est également remarquable.

Comment, également, ne pas être admiratif devant la centrale hydroélectrique du lac d'Oô ou le viaduc de Millau ?

Regarder l'Histoire confirme que les infrastructures sont l'expression du talent et de la confiance en l'avenir des civilisations et des nations. **Édifier de tels ouvrages, c'est construire l'avenir.**

Dirigeants et adhérents de la CPME Occitanie donnent leur vision de la thématique Infrastructures. Leurs réponses nous éclairent sur les attentes des entreprises.

Parler d'infrastructure vous évoque...

CONSTRUCTION 27,2 %
DÉVELOPPEMENT 29,6 %
INVESTISSEMENT 17,3 %
NÉCESSITÉ 11,1 %

Les 3 Questions cpme OCCITANIE

La fiscalité des entreprises doit servir en priorité :

LES TRANSPORTS 49,4 %
LES ÉNERGIES RENOUVELABLES 25,9 %
LES INFRASTRUCTURES SOCIALES 9,9 %

Pour servir la compétitivité économique, quels types d'infrastructures la région devrait développer en premier lieu ?

LES TRANSPORTS 56,8 %
LES ÉNERGIES RENOUVELABLES 25,9 %