



Une collectivité au service de tous les Tarnais

Collèges, transport scolaire, routes départementales, social... : les domaines de compétences – obligatoires ou volontaristes – du Conseil général sont vastes mais respectent tous un même objectif : être au cœur des préoccupations des Tarnais. Agir dans un souci d'équilibre entre solidarité et développement économique constitue le principal enjeu des interventions de l'assemblée départementale.

2^{ème} département de Midi-Pyrénées par sa population (363 000 habitants) et sa superficie, le Tarn peut compter sur des ressources naturelles et des savoir-faire nombreux qui lui fournissent des capacités renouvelées de développement.

www.tarn.fr

Une liaison routière indispensable au développement économique et social du Département du Tarn



Mr Thierry Carcenac
Président du Conseil général du Tarn

Depuis le début des années 1990, l'Assemblée Départementale - à travers l'exercice de ses politiques volontaristes en matière d'aménagement routier et de développement territorial – a toujours défendu le projet de désenclavement du bassin de Castres-Mazamet par une infrastructure adaptée aux enjeux socio-économiques, sous la forme d'une

2x2 voies vers Toulouse. Ainsi, globalement, sur la période, le Conseil général a alloué plus de 12 M€ à l'amélioration de l'itinéraire et a soutenu le développement de l'activité économique sur l'ensemble du bassin d'emploi. Aujourd'hui, il y a urgence, il s'agit de finaliser le plus rapidement possible une liaison performante vers Toulouse, et ce dans un cadre respectueux de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens.



Le Département du Tarn est favorable à une liaison structurante qui assure le désenclavement rapide du bassin de vie de Castres-Mazamet

La position départementale se fonde exclusivement sur la volonté d'un aménagement équilibré et équitable de son territoire : il s'agit en effet de permettre au bassin de vie de Castres-Mazamet ainsi qu'à tout l'espace de montagne qui lui est associé de bénéficier au plus vite de cette liaison routière structurante. Si la mise en concession est le moyen d'y parvenir, alors nous ne pouvons que soutenir ce projet.

En réalité, nous prenons acte aujourd'hui d'une situation héritée d'une part de la non réalisation du programme du CPER 2000-2006 prolongé jusqu'en 2009 et d'autre part de l'arrêt par l'Etat de la poursuite des travaux dans le dernier Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires. C'est un retard considérable que nous ne pouvons que regretter aujourd'hui.

Une liaison de première importance pour le développement du bassin de vie de Castres-Mazamet

La réussite de la reconversion économique de ce bassin en difficulté passe notamment par la réalisation de cette infrastructure. En effet, le territoire de Castres-Mazamet est aujourd'hui en équilibre fragile, la mutation de ses industries traditionnelles a entraîné la perte de 6 000 emplois industriels depuis 1993, son taux de chômage reste élevé ; pour autant de nombreux atouts existent (partenariats engagés avec les pôles de compétitivité, création de zones d'activités, renforcement de l'enseignement supérieur, réalisation d'un réseau numérique, cadencement ferroviaire, liaisons rapides avec Paris et Lyon grâce à l'aéroport Castres-Mazamet, etc.). Dans ces conditions, la réalisation d'une liaison routière performante entre Castres et Toulouse est un accélérateur de développement du bassin d'emploi.

Nous savons en effet, pour l'avoir constaté sur de nombreux territoires au plan national, mais surtout localement sur l'axe

de l'A68 entre Toulouse et Albi, qu'une infrastructure routière de qualité permet un développement rapide et pérenne dans de nombreux domaines : installation d'activités qui ont besoin d'être directement connectées aux grands flux d'échanges nationaux et européens, maintien et arrivée de nouvelles populations avec leurs conséquences dans le domaine de l'habitat et du maintien de l'économie des services à la personne, attractivité renouvelée dans le domaine du tourisme, etc.

Il convient de souligner ici que le Castrais-Mazamétain, avec ses presque 100 000 habitants, est l'une des dernières agglomérations de France à ne pas être dotée d'une desserte à 2 x 2 voies. A titre d'exemples, en Midi-Pyrénées, Montauban, Auch, Foix, Pamiers, Cahors, sont aujourd'hui toutes reliées à la capitale régionale. Nous demandons ainsi, légitimement, une liaison routière digne du niveau de ce bassin de vie.

Une liaison de première importance pour le développement de l'ensemble du territoire départemental

Sa réalisation permettra d'améliorer le débouché sur l'ensemble des liaisons infra-régionales et contribuera ainsi à affirmer le Tarn comme zone de liaison essentielle.

Par ailleurs, nous avons démontré à de multiples reprises

la valeur ajoutée que permettait l'interconnexion des zones d'activités entre elles : une liaison performante et rapide qui désenclave le bassin économique du castrais-mazamétain assurera cette interconnexion.

Pour un aménagement durable du territoire départemental

Il convient de considérer l'empreinte écologique de cet équipement dans le cadre d'une approche globale de l'aménagement du territoire. Faire le choix d'une solution routière à 2 x 2 voies ce n'est pas agir contre l'écologie, mais c'est au contraire s'inscrire dans une véritable démarche de développement durable en maintenant actif un bassin d'emploi et d'habitat, c'est-à-dire un véritable bassin de vie. Il s'agit en effet de permettre le maintien des populations sur place, d'éviter ainsi de longs et coûteux transferts domicile / travail sur l'aire toulousaine, de maintenir des infrastructures

et équipements de services déjà existants qui profitent non seulement au castrais-mazamétain mais aussi à l'ensemble de la montagne tarnaise.

Afin de minimiser les conséquences environnementales d'une mise à 2 x 2 voies, ne pourrait-on pas développer des outils d'encadrement spécifiques, et s'appuyer par exemple sur ce qui avait été fait à l'époque dans le cadre de la liaison Rodez – Saint Etienne : la signature d'une Charte « Pour une route durable » ? (signée par les Ministères de l'Equipement et de l'Environnement et le Syndicat Mixte de la RN 88).



Pour un financement de l'ouvrage supportable pour les ménages tarnais



Parce que notre assemblée souhaite l'équité dans le traitement des différentes composantes de son territoire, nous ne validerons pas une solution financière défavorable aux citoyens du sud – Tarn. En effet, le nord et l'ouest du Département ont bénéficié de la liaison autoroutière vers Toulouse depuis maintenant plus de dix ans, alors même que le sud et l'est sont toujours dans l'attente de l'infrastructure tout en ayant contribué financièrement par l'impôt à l'A68. Aussi, les solutions de financement de l'ouvrage, ainsi que la fixation du prix du péage dans le cas de la validation de la concession autoroutière, devront être supportables pour les citoyens tarnais, au premier rang desquels les habitants du bassin de vie du castrais-mazamétain.

Ainsi, dans ce cas-là, nous demandons à ce que la définition du prix pour l'utilisateur prenne en compte les investissements publics déjà consentis sur les autres tronçons de la liaison Castres – Toulouse (déviation de Puylaurens, de Soual, etc.). Par ailleurs, le département du Tarn, s'il était sollicité en cofinancement des aménagements restants souhaite également que les contributions publiques soient répercutées à la baisse sur le prix pour l'utilisateur. Enfin, il est rappelé que ces participations ne sauraient s'envisager que dans un contexte de stabilité des collectivités territoriales tant sur le plan institutionnel que financier.

Pour la sécurité des utilisateurs

Nous devons également avoir le souci de la sécurité de nos concitoyens. Il est ainsi certain que cet axe entre Castres et Toulouse verrait son accidentologie grande-

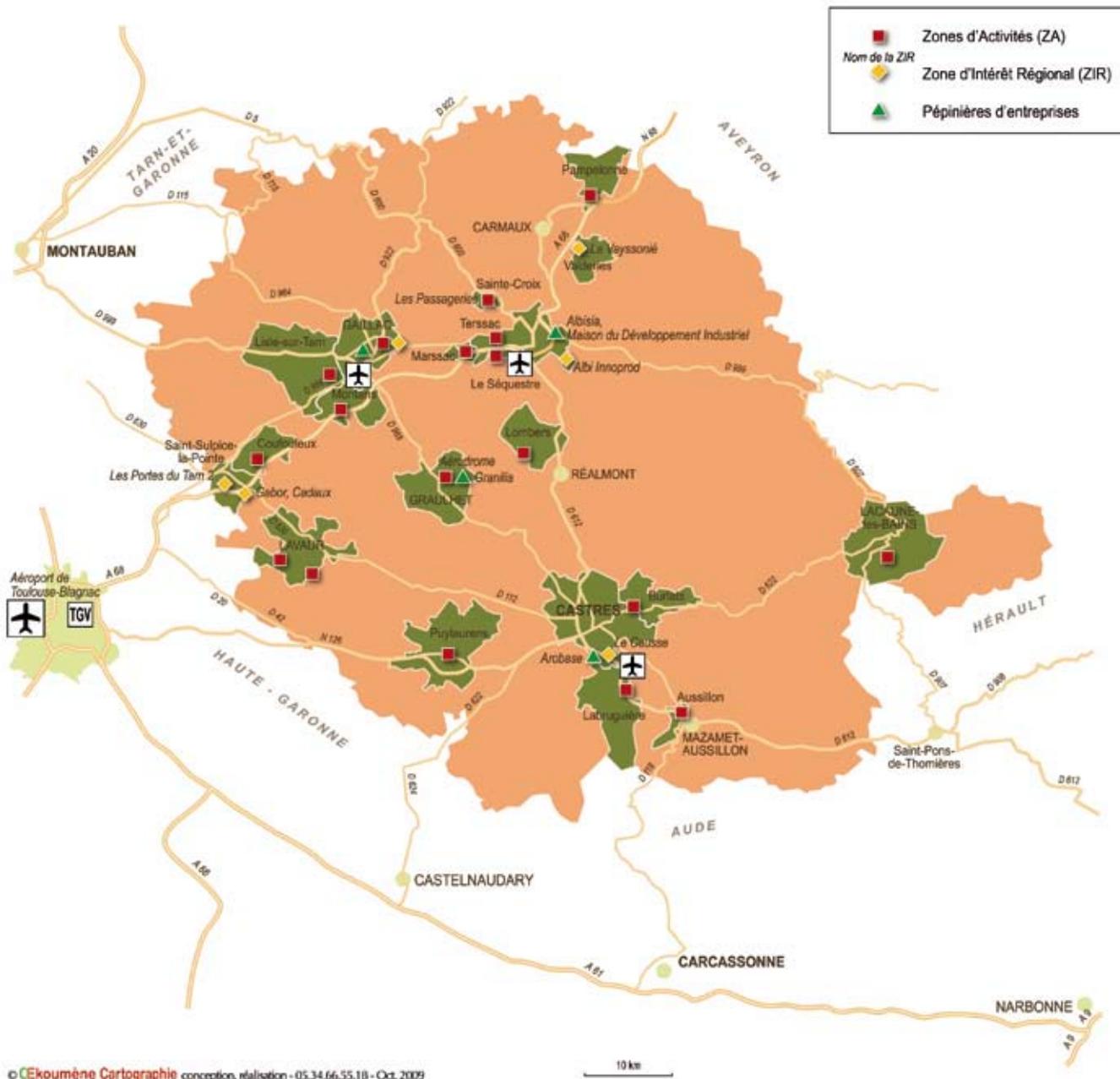
ment diminuer s'il était mis aux normes de la sécurité moderne.



Pour le maintien de pôles d'équilibre au sein de l'espace rural

En soutenant le projet de liaison Castres-Toulouse, nous agissons pour le maintien de pôles d'équilibre au sein de l'espace rural, et affirmons ainsi notre volonté de ne pas consacrer le phénomène urbain comme seul modèle de développement humain et territorial. Nous souhaitons privilégier la qualité de vie de nos concitoyens. L'Atlas Démographique Economique et Social du Tarn (volume 2)

nous avait d'ailleurs montré que le Département occupait le second rang des départements français au sujet de la qualité de vie, le cinquième au sujet de la santé, le cinquième pour ce qui relève des conditions de vie des seniors tout en obtenant le 39^{ème} rang en dynamisme économique. C'est cet équilibre entre qualité de vie et développement économique qu'il convient de maintenir.



Pour une politique globale d'infrastructures de communication sur la zone

La mise en œuvre d'une 2x2 voies doit impérativement s'accompagner d'une réflexion sur les autres modes de communication et transports de marchandises : une politique volontariste de fret ferroviaire doit être définie le plus rapidement

possible. Par ailleurs, le nombre d'accès à la 2x2 voies sera un élément décisif dans l'aménagement de l'ensemble du bassin desservi.



Maquette : Campardou communication - Getty images (Ryan McVay)
Ce document a été imprimé sur papier recyclé avec de l'encre sans plomb et biodégradable. Notre imprimeur, certifié Imprim'vert applique des mesures de protection de l'environnement.