



L'Office, Association créée en 1994, spécialisée dans le domaine des Transports et des Infrastructures, fédère les 60 Chambres de Commerce et d'Industrie, de Métiers et d'Agriculture des 3 régions, AQUITAINE, MIDI-PYRENEES et LANGUEDOC-ROUSSILLON.

Office interconsulaire des transports et communications du midi

Sa mission consiste principalement à étudier les problématiques relatives aux différents modes de transport et aux infrastructures qui leur sont dédiées, à intervenir auprès des Administrations, Institutions, Collectivités publiques, enfin à participer à toute action visant à défendre les intérêts des ressortissants consulaires dans le domaine précité.

L'OFFICE souhaite apporter sa contribution au Débat Public dont l'objet traite du « Projet d'Achèvement de la mise à 2X2 voies de la liaison CASTRES/TOULOUSE par mise en concession ».

Notre Association composée d'élus économiques retient l'option émise par l'Etat de la mise en concession autoroutière de la liaison entre CASTRES et TOULOUSE pour les raisons suivantes :





1 - Mettre fin à un gâchis économique, social et humain

Touché par la disparition de la filière textile, liée au déplacement des marchés lainiers vers l'Asie, le Bassin de CASTRES/MAZAMET, qui était le 2^{ème} bassin d'emplois industriels après Toulouse à la fin des années 80, a pâti d'un traitement injuste dans l'aménagement de son territoire. Au fil des programmes passés, tous les efforts financiers ont porté sur d'autres axes qui, grâce à de nouvelles autoroutes, ont vu ainsi leur économie prospérer, par exemple de 39 % pour Montauban, 23% pour Albi-Carmaux, tandis que Castres/Mazamet voyait son activité reculer de 2 % entre 1993 et 2007.

Trop éloignée (en temps de parcours) d'une métropole « gargantuesque », la reconversion ne s'est pas faite, ne bénéficiant d'aucunes retombées de la « success story » d'Airbus.

Le SUD du TARN est resté isolé, les investisseurs extérieurs, rebutés par l'archaïsme des liaisons routières et un réseau ferroviaire d'un autre temps inadapté aux besoins économiques, n'ont pas cherché à s'implanter au sein d'une agglomération enclavée, en dépit d'un potentiel digne d'intérêt. Quant aux investisseurs locaux, lassés de n'être pas entendus, certains ont préféré d'autres destinations. Enfin, les jeunes diplômés ont été de plus en plus réticents à rester sur le marché local du travail, privant les PME de la valeur ajoutée qui leur manquait.

Aujourd'hui, l'occasion se présente d'inscrire un point final à ce fiasco de l'aménagement du territoire.





2 - Les atouts sont nombreux mais il est urgent de les sauver

Quels sont-ils ?

- un esprit entrepreneurial vivace
- un dialogue social de très bonne tenue
- un creuset de savoir-faire diversifié
- une grande dextérité dans le commerce international, qui occupe une place historique unique dans la région (la pratique du commerce international date de 1851, année de la naissance du délainage, de la mégisserie et des industries textiles dérivées d'où le trinôme importation - transformation - exportation)
- une ressource immatérielle conséquente soutenue par 32 formations supérieures dans la chimie, la santé, la bio-

industrie, l'environnement, l'informatique, le commerce international, etc....

- un foncier disponible compétitif et une technopole séduisante implantée sur « l'Espace d'entreprises du Causse », à mi-chemin entre Castres et Mazamet
- enfin, des leviers financiers en latence dans la sphère privée

Tous ces atouts sont une chance à condition de la saisir en achevant le plus rapidement possible le désenclavement moderne du bassin Castres/Mazamet, pour enrayer l'exode des capitaux et de la matière grise, et redonner confiance aux populations et aux décideurs publics concernés.

3 - L'autoroute concédée, seule alternative à la reconquête économique du Sud du Tarn ainsi qu'au renforcement de Midi-Pyrénées

Afin d'attirer la sous-traitance des grands donneurs d'ordre toulousains, d'accueillir de nouveaux investisseurs, de retenir et développer les PME existantes, fournir du travail aux jeunes diplômés, la condition sine qua non est de réduire le « facteur temps » sur la distance qui sépare Castres de Toulouse/Blagnac.

En effet, le temps, le confort et la sécurité de tout déplacement sont des déterminants tant en ce qui concerne le fret que les personnes.

Il faut savoir se montrer réaliste : les marchandises ne prendront jamais le train entre Castres et Toulouse (la

clientèle des entreprises non plus) même si la régénération du réseau est une bonne chose en soi. Pourquoi ? Parce que, indépendamment du fait établi qu'un climat de défiance des chargeurs subsiste à l'encontre du fonctionnement ferroviaire, le principal obstacle à ce mode de transport entre Castres et Mazamet reste son inadaptation structurelle au tissu économique sud-tarnais. Le fractionnement des envois et arrivages, la traçabilité des colis, les délais exigés et le respect des engagements font que la voie autoroutière est la seule réponse valable au problème soulevé.

L'isochrone 45 minutes en 2015 est une nécessité vitale.

4 - L'autoroute est aussi le seul moyen de redynamiser un pôle d'équilibre dans une région trop « héliocentrique »

Remédier à l'étalement urbain est un objectif partagé par les collectivités en raison des charges supplémentaires que génère ce phénomène : services publics de transport, écoles, chaussées, etc.

Un moyen d'y parvenir est de renforcer les villes moyennes

satellites et créer les conditions d'un développement durable et solidaire.

L'autoroute Castres/Mazamet participera positivement au rééquilibrage indispensable de la plus grande région géographique de France.



5 - Aujourd'hui, on est capable de construire des autoroutes compatibles avec le Grenelle de l'environnement

La protection de l'environnement est un impératif ancré dans les esprits de tous les citoyens. Or l'autoroute, à véhicule égal, camion ou voiture, pollue moins que la nationale car la vitesse y est plus stable. En outre les progrès des motorisations sont fulgurants et le véhicule propre n'est plus un rêve inaccessible.

Quant à l'intégration d'une autoroute dans la Nature, des réalisations récentes, comme la déviation de Puylaurens, montrent que l'impact est parfaitement maîtrisé.

6 - Au plan du financement, c'est l'utilisateur qui paie la facture autoroutière au concessionnaire

Au contraire, dans le cas d'une 2x2 voies le coût serait supporté par le contribuable, qu'il soit usager ou non. Est-ce équitable et opportun : non. Autre inconvénient rédhibitoire,

celui d'être condamné à attendre un argent public qui se fait de plus en plus rare.

7 - La 2x2 voies à aménagement progressif sonnerait le glas du bassin de Castres-Mazamet

Parce qu'il n'y a pas de solution de financement public à court terme, une telle option signifierait l'étalement sur 2 décennies de la livraison d'une infrastructure obsolète. Reporter le désenclavement à l'horizon 2025-2030 revient à précipiter le déclin et à provoquer une crise très grave dans un bassin de 150 000 habitants.

La région Midi-Pyrénées, qui repose sur un seul pilier (l'aéronautique dont le barycentre productif et démographique est à Toulouse) est fragile en dépit des apparences, et cela

est d'autant plus vrai que la filière agro-alimentaire, 1^{er} employeur régional, traverse de grandes difficultés, faisant planer des menaces sur la ruralité.

Enfin, l'image d'une région à la traîne d'infrastructures modernes, et déséquilibrée, n'est porteuse ni en terme d'Attractivité ni en terme de Rayonnement au plan national et a fortiori international.

C'est pourquoi, l'Office se prononce en faveur de la mise en concession autoroutière de la liaison Castres-Toulouse, solution la plus performante qui puisse répondre à l'urgence de la situation.

