



L'association des élus est l'organisme décisionnel du Pays d'Autan, 33 communes au sud du Tarn, 100.000 habitants, c'est le lieu où les représentants des intercommunalités et des communes du Pays avec les représentants consulaires se concertent sur la stratégie d'aménagement et de développement et sur les programmes d'actions à mettre en œuvre.

L'association des élus du Pays est l'interlocuteur privilégié des partenaires institutionnels (Etat, Région, Département). Elle est amenée à négocier et gérer des procédures contractuelles, programmer et suivre des projets communs, coordonner les projets d'actions et rechercher leurs financements, susciter des initiatives et générer des projets.

L'inertie est le plus grand risque

Le Pays d'Autan souhaite apporter sa contribution au débat public dont l'objet porte sur le « projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive ».

Le Pays d'Autan retient l'option émise par l'Etat de la mise en concession autoroutière pour achever la mise en 2x2 voies de la liaison entre Toulouse et Castres-Mazamet pour les raisons suivantes :

Le développement de l'aire métropolitaine toulousaine est insoutenable

L'aire urbaine de Toulouse qui ne cesse de gagner de la population (50% d'habitants en plus entre 1982 et 2006) ne parvient pas à maîtriser son étalement urbain (+ 56 000 logements autorisés entre 1999 et 2004).

La zone la plus habitée de Midi-Pyrénées ne parvient pas à développer de manière significative ses infrastructures de transports collectifs pour faire diminuer l'utilisation de la voiture individuelle. Les efforts à fournir sur

les prochaines décennies ne parviendront à peine qu'à maintenir la situation en l'état.

Etalement urbain, difficultés de circulation, problème de logement : face au risque de saturation de l'agglomération toulousaine, les villes moyennes telles qu'Albi, Montauban, Castres-Mazamet, Pamiers, doivent permettre d'équilibrer et de rendre vivable le développement régional.



D'autres modalités de développement sont possibles en s'appuyant sur les bassins d'emploi pôles d'équilibre en Midi-Pyrénées

Un territoire durable pôle d'équilibre : le pays d'autan

Pôle d'équilibre économique majeur en Région Midi-Pyrénées, la particularité du Pays d'Autan tient à l'antériorité et à l'intensité de la politique partenariale entre élus et société civile sur laquelle s'appuie un développement économique depuis de nombreuses années inscrit dans une perspective de développement durable.

Le Pays d'Autan composé de 33 communes (Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, Communauté de communes du Sor et de l'Agout, Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré et les communes de Bout du Pont de l'Arn et Saint Salvy de la Balme), représente près de 100 000 habitants et plus de 41 000 emplois, il est un pôle d'équilibre économique dans le Tarn et en Midi-Pyrénées.

Même si le territoire a été marqué par le déclin de ses industries (cuir et textile), aggravé par la permanence de l'enclavement du territoire, il dispose d'atouts et s'est engagé dans une stratégie de développement volontariste pour réussir sa mutation industrielle. Les actions entreprises depuis plusieurs années lui permettent d'engager une reconquête économique en dotant le territoire d'atouts concurrentiels indispensables à son développement et la redynamisation de son bassin d'emploi.

L'industrie occupe toujours une place importante avec 25,6% des emplois (contre 18,2% pour la moyenne nationale). Les emplois tertiaires représentent les 2/3 des emplois. L'agriculture compte 1.000 emplois, occupe 1/3 de la surface du territoire et propose une grande diversité des types d'exploitation (élevage, culture ...).

Pôle d'équilibre social dans le Tarn et en Midi-Pyrénées, le Pays d'Autan, composé de deux aires urbaines (Castres et Mazamet) se développe comme un bassin de vie solidaire qui mise sur la cohérence et la complémentarité de l'urbain et du rural.

Il se dessine comme un archipel de communes, reliées par des espaces agricoles et naturels préservés. Il combine les services des grandes villes (universités, entreprises innovantes, équipements culturels, ...) et la qualité de vie du monde rural avec ses paysages et ses productions locales.

Le territoire dispose d'un bon niveau d'équipements de services à la population (santé, scolaire, personnes âgées, petite enfance, sportif, culturel et de loisirs) ce qui lui a permis de maintenir sa population, de rester attractif et de limiter l'impact de « l'aspiration » toulousaine.

Pôle de développement durable dans le Tarn et en Midi-Pyrénées, le Pays d'Autan inscrit sa politique dans le respect d'un développement durable et s'est doté d'une charte de développement durable et d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Le Pays d'Autan est conscient de son besoin de préserver ses richesses, l'environnement, les paysages et la biodiversité. Il souhaite satisfaire les besoins économiques et sociaux de son territoire en respectant ces enjeux environnementaux.

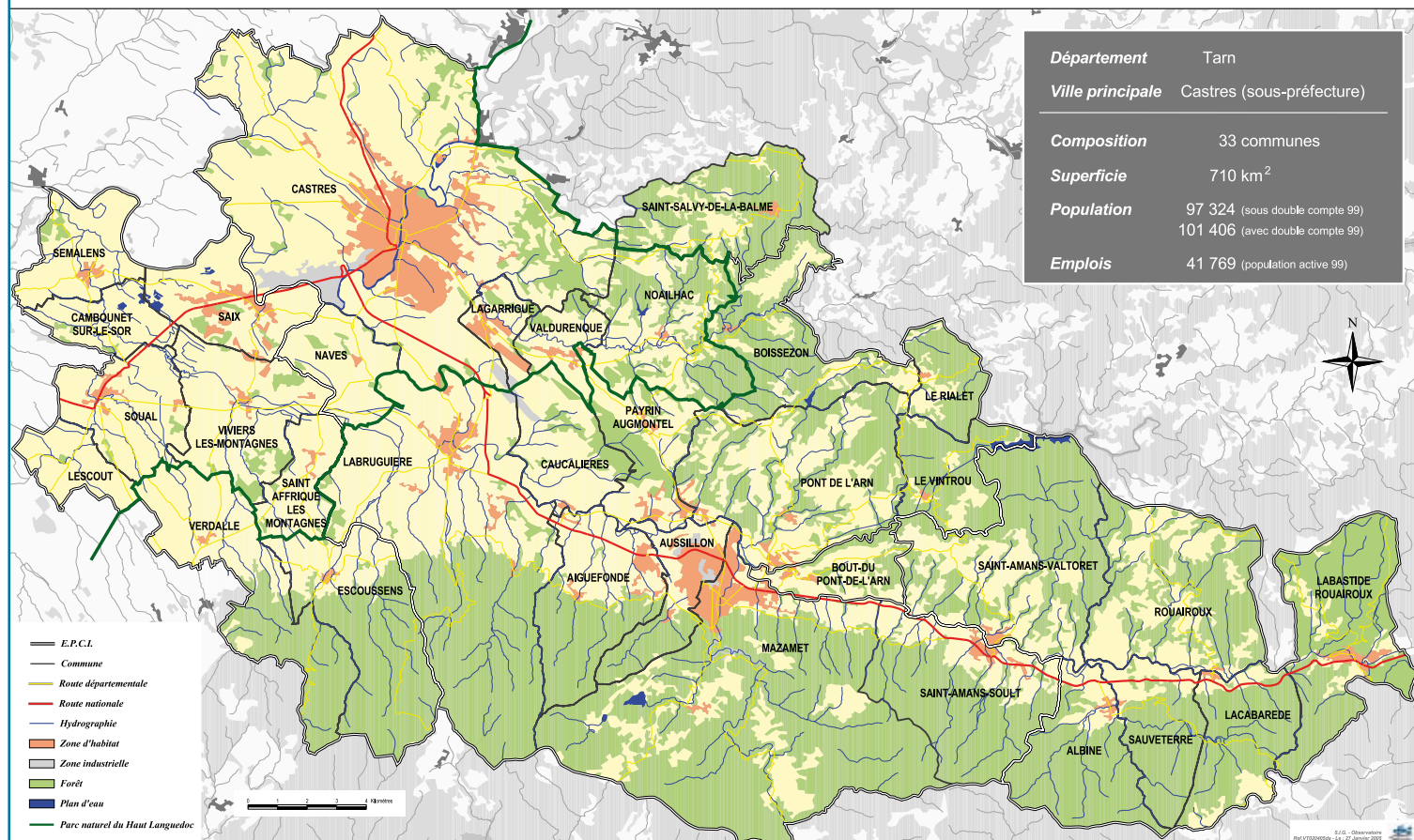
Pour ce faire, il limite sa consommation d'espace, il préserve les terres agricoles, il s'engage dans une stratégie d'aménagement urbain plus conforme aux principes de mixité, de diversité, et de gestion économe des ressources du développement durable.

Le Pays d'Autan est un véritable bassin de développement durable qui dispose d'une politique résolument volontariste pour répondre aux enjeux environnementaux du territoire avec :

un programme de développement des énergies renouvelables (éolien sur la Haute Vallée du Thoré, photovoltaïque sur la Causse, solaires sur les bâtiments publics, ...), une volonté de développer les circuits courts du producteur aux consommateurs (marché des producteurs de pays, magasin de producteurs locaux ...), une politique de préservation de la biodiversité (Causse Natura 2000, réserve naturelle régionale ...), un aménagement territorial tenant compte des trames vertes et bleues (cartographie des continuums écologiques), un projet de mobilité durable (gratuité des transports en commun, schéma de développement de la mobilité douce ...).

Grâce aux efforts fournis par les acteurs économiques, politiques et sociaux du bassin d'emploi du sud du Tarn qui se sont engagés dans une stratégie de redynamisation, mise en œuvre dans un projet de développement durable soutenu par l'Etat, la Région Midi-Pyrénées et le Département du Tarn, ce territoire de contact avec l'arc méditerranéen revendique une autoroute vers la métropole et préserver ainsi un équilibre au sein de l'aire métropolitaine toulousaine et de la Région Midi-Pyrénées.

PAYS D'AUTAN



Le nécessaire a été fait, ne manque plus que l'indispensable pour jouer pleinement son rôle de pôle d'équilibre : l'autoroute. L'autoroute Castres-Mazamet/Toulouse est un des outils du développement équilibré de Midi-Pyrénées.

Une démarche globale de mobilité durable engagée

La dématérialisation des déplacements

Engagé depuis le début des années 90, dans une politique volontariste de développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), pionnier en matière d'équipement numérique, relié à Toulouse par la fibre optique, le sud du Tarn offre à une grande partie des entreprises accès à des services numériques de très haut-débit sécurisé. Des déplacements ont été et seront ainsi dématérialisés, mais il faut constater, étude à l'appui, que le développement induit par les TIC génère un accroissement de déplacements de personnes et de flux de marchandises.

Le transport collectif

Le transport collectif doit continuer à se développer, il est nécessaire et utile en zone fortement urbanisée, mais il est illusoire de vouloir un arrêt de train, de bus ou une station

de métro à moins de 10 minutes de chez soi, surtout sur des bassins de vie comme celui du Pays d'Autans.

Le rail et la route ne sont pas concurrents, ils sont complémentaires. Les villes de Midi-Pyrénées les mieux desservies par la SNCF sont aussi celles qui ont une autoroute vers Toulouse. Malgré les efforts prévus sur le quart Nord Est de Midi-Pyrénées par le Conseil Régional, pour Castres-Mazamet ce sera toujours 30% de trains de moins que les autres pôles d'équilibre pour cause de voie ferrée unique. Et le fait qu'il n'y ait pas toujours pas d'autoroute génère ... un sentiment de double peine.

Le transport individuel

La route est majoritairement utilisée pour les déplacements par les particuliers comme par les entreprises, elle le restera encore pour longtemps.



Des efforts sont faits pour inciter à la marche à pied et à la pratique du vélo. Le Pays d'Autan développe la mobilité douce sur l'ensemble de son territoire de manière coordonnée et en cohérence avec les usages possibles dans le cadre de l'intermodalité avec le rail notamment. Toutefois, l'usage de la route au quotidien reste fondamental à la vie de ce bassin d'emploi, pour des usages internes de services de plus en

Avantage à l'autoroute

Les gains de temps sont considérables pour des distances équivalentes (Albi-Toulouse par autoroute et Castres-Toulouse par la nationale) c'est 40 minutes de gagné sur un aller retour. L'autoroute tue 2 fois moins que la nationale.

A véhicule égal, les rejets dans l'atmosphère sont moindres sur autoroute que sur nationale car la vitesse y est constante. Ce n'est pas la route qui pollue, ce sont les véhicules. C'est une réalité actuelle, les véhicules motorisés produisent des gaz à effet de serre. Qu'en sera-t-il dans 15 ans ? Les émissions de gaz carbonique des voitures et poids-lourds sont en baisse constante et poussée par la raréfaction et l'augmentation du coût des énergies fossiles et par l'impératif de réduction des émissions de gaz à effets de serre, la mutation de l'industrie automobile est en cours. Tous les constructeurs commercialiseront d'ici quelques années des véhicules plus propres (à hydrogène, électrique ou à air comprimé ...).

La gratuité n'existe pas

Les routes à 2x2 voies « gratuites », c'est-à-dire sans péage, sont financées par les contribuables de la Région, du Département, des collectivités locales, et par une contribution

plus concentrés dans les villes et les bourgs centres, ou pour le travail.

Dans une économie mondialisée où les échanges se font à grande vitesse ou ne se font pas, la région Midi-Pyrénées a besoin, si elle veut préserver sa cohésion territoriale, que ses zones d'emploi soient connectées par voie rapide à la métropole.

nationale de l'Etat. On peut dire dans ce cas qu'un habitant du Pays d'Autan contribue 4 fois au financement d'une route gratuite même s'il n'a pas de voiture. (exemple du financement de la rocade « gratuite » de Castres réalisée par l'Etat, d'un montant de 50 millions d'euros, dont 36% soit 18 millions d'euros financés par la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet par un emprunt sur 40 ans).

Pour le cas d'une autoroute, c'est utilisateur/payeur ! De plus les coûts de fonctionnement sont intégrés au péage ; l'utilisateur/payeur paie ainsi les réparations de la route, l'entretien des équipements etc.

Et même dans le cas peu probable où une subvention d'équilibre serait nécessaire (sur les projets récents comme l'A65 ou l'A88, le concessionnaire n'a pas sollicité de subvention d'équilibre) le poids financier de l'infrastructure reste supporté dans sa grande majorité par ses utilisateurs.

La mobilité durable doit exister pour tous et partout.

Le développement durable, économique, social et environnemental de Midi-Pyrénées ne peut se concevoir que dans le cadre d'un aménagement équilibré de Midi-Pyrénées qui vise la cohésion régionale, et qui s'appuie sur la connexion à la métropole de l'ensemble des bassins d'emploi par des voies routières rapides en complément des liaisons ferroviaires et numériques.

Conscient des très longs délais requis pour un aménagement progressif, (il a fallu 15 ans pour aménager 11,5 km de route à 2x2 voies entre Castres et Toulouse, alors même que le financement de ces travaux étaient inscrits au Contrat de Plan), et considérant l'urgence de la situation depuis 1999, le Pays d'Autan fait le choix d'une mise en concession autoroutière pour accélérer l'aménagement en 2x2 voies de Castres-Mazamet/Toulouse.

