

SCoT

PAYS D'AUTAN

*Le Syndicat Mixte du SCoT
du Pays d'Autan*

*Introduits par la loi Solidarité
et renouvellement urbain du
13 décembre 2000, les SCoT
(Schémas de Cohérence
Territoriale) définissent des
orientations générales qui
s'imposent aux documents
d'urbanisme des collectivités
de leur périmètre.*

*Le SCoT du Pays d'Autan
regroupe 3 intercommunalités
et 2 communes isolées, soit 33
communes, 98 000 habitants,
42 000 emplois. Sa superficie
est de 710 km² dont 58% de
forêts et 33% de terres agricoles.*

L'autoroute renforce le projet de territoire porté par le SCoT

Le territoire du SCoT du Pays d'Autan a vocation à constituer, comme Albi et Montauban, un pôle d'équilibre de l'aire métropolitaine toulousaine.

Mais pour remplir pleinement ce rôle, l'amélioration du maillage routier entre la métropole régionale et le bassin d'emploi apparaît indispensable. En effet, les indicateurs socio-économiques montrent que le territoire du SCoT du Pays d'Autan est en décrochage par rapport aux autres villes moyennes régionales, mieux desservies par des infrastructures autoroutières.

Considérant qu'il n'existe pas aujourd'hui d'alternative à court ou moyen terme au projet autoroutier entre Toulouse et Castres-Mazamet, le SCoT Pays d'Autan se prononce en faveur de cette liaison autoroutière.

Il estime en effet que l'ouverture du bassin d'emploi sur l'ensemble régional, condition indispensable à son développement économique et social, revêt désormais un caractère d'urgence.



I - Un scénario volontariste pour les perspectives à 30 ans

Le SCoT développe une vision à 30 ans qui est celle d'un territoire ouvert vers l'extérieur et bien relié avec Toulouse, Albi et Rodez, l'arc méditerranéen, territoire sur lequel les pôles urbains et les bourgs sont renforcés avec des services de

proximité étoffés, et une économie qui préserve un équilibre entre industrie, tertiaire et agriculture. Ce territoire dispose de nombreux atouts et les acteurs locaux développent une stratégie de développement dynamique et volontariste.

Les atouts du territoire et la stratégie des acteurs

- **Son positionnement** au Sud de la France, est au carrefour de flux importants nord-sud (Rodez-Albi-Castres-Revel) et est-ouest (Toulouse-Castres-Mazamet-Béziers). L'amélioration des axes routiers et ferrés sur ces trajets est donc essentielle pour l'accessibilité et l'ouverture du territoire. C'est pourquoi les acteurs du territoire sont engagés en faveur du projet autoroutier entre Toulouse et Castres-Mazamet. Le SCoT prévoit également d'améliorer l'ouverture vers la Méditerranée par la Vallée du Thoré, en lien avec les aménagements déjà engagés sur le versant héraultais.

- **L'offre d'équipements de centralité et de proximité** est liée à la présence de villes centres qui disposent de services, d'équipements culturels, sportifs, de loisirs, de transports en commun, de services publics parmi lesquels un nouveau centre hospitalier.

- **La stratégie des acteurs vise à relever les défis économiques** : le bassin d'emploi de Castres-Mazamet s'est doté d'une stratégie de développement dont la mise en oeuvre a été impulsée par l'intercommunalité, notamment la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. L'animation économique est assurée par «Castres-Mazamet Technopole», positionnée sur les pôles de compétences santé, numérique et chimie fine. A l'échelle du Pays d'Autan, la stratégie économique est axée sur l'ancrage territorial du tissu de PME et l'exploitation des ressources naturelles, bois, granit, agroalimentaire, énergie...

En 2007, au travers de son « porter à connaissance », l'Etat a identifié les enjeux du territoire : « Le Pays d'Autan peut se comprendre aujourd'hui comme un territoire à la charnière des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, des grandes agglomérations de Toulouse et de Montpellier».



Le périmètre du SCoT du Pays d'Autan

Les objectifs chiffrés du scénario de développement à l'horizon 2030

Le scénario volontariste du SCoT est un scénario d'insertion dans les flux, d'équilibre et d'intégration dans la dynamique toulousaine. Ce scénario prévoit un accroissement de population de 10 000 habitants d'ici 2030. Un objectif réalisable et cohérent si on se reporte aux travaux de l'Aire Urbaine Toulousaine qui chiffre à 60 000 habitants le report de population sur l'ensemble des villes moyennes de la métropole.

Entre 1999 et 2006, le territoire du SCoT du Pays d'Autan a gagné 850 habitants, contre une perte de 2 200 habitants entre 1990 et 1999. Mais la progression est plus forte pour les SCoT voisins déjà desservis par des grands axes de communication : Grand Albigeois + 6 640, Lauragais + 10 500, Gaillacois Bastides et Val Dadou + 4 980, Vaurais + 5 680...

Ce scénario volontariste ne vaut que dans la perspective d'une liaison routière de qualité entre Toulouse et le territoire du SCoT.

Le retard dans la mise en oeuvre de l'infrastructure routière génèrerait un retard pour atteindre ces objectifs ou les remettrait en question.



II - Des orientations définies à partir d'une démarche environnementale inédite

Un travail précurseur sur la trame verte et bleue

Piloté par le SCoT, un groupe de travail a réuni des spécialistes du Conseil Général du Tarn, du CAUE⁽¹⁾ du Tarn, de la Communauté d'Agglomération de Castres Mazamet pour réaliser un «plan paysages, espaces naturels, trame verte et bleue». Ce plan identifie les espaces paysagers et les grands espaces réservoirs de nature (ZNIEFF⁽²⁾, Natura 2000, Espaces Naturels Sensibles du département...)

Pour que la biodiversité se maintienne et se développe, il faut que les espèces puissent se déplacer et se disséminer entre ces espaces naturels. C'est pourquoi la trame verte et bleue les relie en formant une maille qui assure les continuum biologiques pour les déplacements et les échanges de la faune et de la flore.

Conjuguer infrastructures de développement et biodiversité

Les zones urbaines à vocation d'habitat et d'économie, les infrastructures et les projets des collectivités ont été analysés en respectant la trame verte et bleue, afin de déterminer les conditions de compatibilité entre le développement urbain

et le maintien de cette trame. Cette prise en compte et cette valorisation de la trame verte et bleue permet de mieux définir le projet de développement durable du territoire.

Cette démarche conduite sur la totalité du territoire du SCoT du Pays d'Autain a notamment permis d'évaluer les interactions éventuelles entre le projet de liaison autoroutière et le maintien de la biodiversité. Les hypothèses de tracé ne soulèvent pas de difficulté pour la préservation de la trame verte et bleue et donc des équilibres biologiques.

III - L'autoroute participe à l'équilibre régional défini dans les projets des territoires : interSCOT⁽³⁾ et SRADDT⁽⁴⁾

La définition d'un scénario de développement durable pour le territoire du SCoT Pays d'Autain n'a de sens qu'en

cohérence avec les orientations d'aménagement des territoires environnants.

Cohérence avec la Charte InterSCOT de l'Aire Urbaine toulousaine

Cette charte a été élaborée conformément à la loi SRU⁽⁵⁾ afin de constituer un document cadre pour une cohérence de l'aire urbaine au travers des 4 SCoT mis en œuvre sur son périmètre.

La charte intègre dans ses « quatre axes pour construire une cohérence territoriale », les territoires structurés par les villes moyennes proches, car elles constituent des « pôles d'appui » du développement toulousain, « dont l'enjeu est d'éviter la conurbation dispersée ... Il s'agit de préserver et de conforter l'espace régional de proximité polarisé autour des villes moyennes.

L'objectif de constitution d'une aire métropolitaine forte demande en effet, un meilleur équilibre de la croissance attendue entre la métropole et les villes moyennes». La Charte InterSCOT souligne que :

«...par grands territoires, des bassins de vie sont en émergence et méritent d'être confortés pour s'inscrire en 2020 dans un vaste espace polycentrique intégrant l'agglomération toulousaine, son aire périurbaine et les villes moyennes régionales».



Cohérence avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire de Midi-Pyrénées (SRADDT)

Il s'agit du document de référence de la politique régionale en matière d'aménagement du territoire. Il souligne qu'il convient de «renforcer la métropole et l'ensemble des villes moyennes comme un moteur de croissance régionale (...). Le maillage de l'armature urbaine se concrétise par la facilité des échanges entre les pôles et notamment des déplacements». Est particulièrement citée la nécessité «d'achever le maillage routier des principaux pôles urbains de la Région et les connexions interrégionales et transfrontalières.... Toulouse-Auch, Toulouse-Rodez, Toulouse-Castres-Mazamet, itinéraires sur l'Espagne...»

En résumé, on voit bien l'importance de l'appui que représentent les villes moyennes et la nécessité de les renforcer :

- **pour l'InterSCOT**, le but est de limiter l'étalement périurbain de Toulouse dans un contexte de forte sollicitation de la couronne périurbaine,
- **pour le SRADDT**, le but est de renforcer la structure urbaine régionale dans un objectif d'équilibre, de cohésion et de développement durable.

Ces analyses confortent l'approche du SCoT Pays d'Autan, qui identifie le territoire de Castres-Mazamet comme ayant vocation à renforcer son rôle de pôle d'équilibre et de cohésion régionale.

Doté d'un projet de développement durable et inscrit dans une perspective d'équilibre et de cohésion régionale, le territoire du SCoT du Pays d'Autan est prêt à accueillir l'accélération de croissance que seule peut générer l'auto-route.

A contrario, tout retard dans l'amélioration de l'accessibilité de ce territoire porterait atteinte à son potentiel économique et social et compromettrait sa capacité à jouer un rôle de pôle d'équilibre régional.

(1) CAUE : conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement

(2) ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique

(3) SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

(4) SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

(5) SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

Le bassin de Castres-Mazamet, qui est l'un des seuls grands pôles économiques à ne pas être relié à Toulouse par une infrastructure autoroutière, connaît une évolution démographique moins favorable que les autres bassins de même importance.

