

DOSSIER d'OPPORTUNITE CASTRES – VERFEIL – A68 – TOULOUSE nord est

Analyse sur les incohérences et impacts du projet pressenti sur l'organisation des territoires et l'agriculture

L'un des enjeux essentiels du devenir et de l'organisation de nos territoires est la maîtrise de l'étalement urbain. Elle est une préoccupation majeure des acteurs de la région et de tous les schémas d'aménagement du territoire (SCOT, SRADT, AGENDAS 21, PLU).

Que dit la loi ?

☞ « *La nécessité de lutter contre l'étalement urbain* » est inscrite dans la loi de programmation dite Loi 1 du Grenelle de l'environnement, Article 7.

Cet objectif est d'autant plus pertinent dans ce dossier que la quasi totalité de la zone concernée par le projet occupe un territoire à forte vocation agricole qui ne dispose d'aucun mode de transport collectif efficace (ni gare, ni bus interurbain répondant aux besoins qualitatifs des usagers)

L'étalement urbain favoriserait donc les transports individuels et avec eux, les émissions de Gaz à Effet de Serre, la dépense des coûts énergétiques, la consommation de terres agricoles et leur artificialisation.

Or la loi Grenelle 1 le rappelle très justement : « *il est indispensable de limiter la consommation de terres agricoles et leur artificialisation* », Article 31.

Quel constat pose le Conseil Economique et Social Régional Midi-Pyrénées (CESR) sur notre région ?

« *Le secteur des transports est un secteur qui pèse lourdement dans le bilan énergétique régional. La part des transports en région est supérieure de 9 points au niveau national ...* »

« *Sur la période 1990-2005, il a été constaté..., avec comme tendance lourde, le passage d'une voiture à deux par ménage ...* »

« *Le nombre de kilomètres parcourus par habitant en région est également supérieure à la moyenne nationale. Ces résultats régionaux peuvent s'expliquer en partie par l'importance de l'étalement urbain et par la faiblesse des transports collectifs en zones urbaines et périurbaines, ainsi que la taille de notre région* » - Avis du CESR Midi Pyrénées, assemblée plénière du 25 novembre 2008, page 45.

Que dit le dossier du maître d'ouvrage ?

Le risque d'étalement urbain est bien identifié dans le dossier.

☞ Page 91 : « *Le projet de liaison Castres - Toulouse présente un nombre important d'échangeurs puisque 5 points d'échanges sont envisagés ... C'est aussi un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace* ».

Le risque d'étalement urbain est donc important d'autant que « *les territoires sont sur ce point armés de façons différentes et les territoires situés au cœur de ce projet sont sur ce point de vue les plus fragiles* ». En effet, « *Aucune démarche de planification à l'échelle inter communale n'a été lancée ... Cette fragilité est renforcée par l'absence de plan local d'urbanisme sur un certain nombre de communes concernées* », page 92 du dossier.

De plus, ce risque peut être amplifié par une absence de maîtrise de l'urbanisme avec pour conséquences, page 92 : « *dilapidation de l'espace ... Banalisation des paysages* ».

Que dit l'étude socio économique du dossier du maître d'ouvrage, concernant la liaison Castres - Toulouse ?

☞ Page 90 : « *Dans le cadre de l'aménagement de la liaison Castres - Toulouse, on peut se demander si ce projet permettra de renforcer les effets des différentes politiques mises en œuvre ... qui visent à contrer les effets négatifs d'un scénario de développement tendanciel qui fait peser sur l'économie et l'environnement de gros risques* ».

Que fait-on ?

On amplifie ce risque d'étalement urbain par la création de 5 échangeurs. Soit un échangeur tous les 15km environ. Sachant que « *De manière systématique, une autoroute ... introduit une urbanisation des espaces accessibles en moins de 10 minutes depuis les échangeurs* » - page 51, étude 1 du dossier sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse (GCAT).

Pour minimiser ou banaliser les impacts irréversibles de ce phénomène en matière d'aménagement du territoire, on s'en remet :

- soit à des vœux pieux « *il serait important que l'ensemble des territoires s'engage dans des démarches de SCOT de façon à accompagner l'éventuelle arrivée de cette nouvelle infrastructure* » (page 92 du dossier) ;
- soit à un catalogue de bonnes intentions que devraient contenir des projets de territoires qui n'existent pas encore tel le SCOT du Pays de Cocagne ou qui n'ont pas encore été approuvés tels les SCOT du Vaurais, du Lauragais ou du Pays D'Autans (voir documents complémentaires au dossier). L'utilisation du conditionnel est de ce point de vue éloquent.

De quel outil efficace dispose-t-on aujourd'hui ? A notre connaissance aucun.

Certes, comme le dit le dossier, les territoires disposent d'outils, oui mais comment donc maîtriser le foncier, faire cesser l'étalement urbain et le mitage de nos territoires quand les acteurs eux-mêmes s'accordent à reconnaître leur inefficacité pour ne pas dire leur impuissance à endiguer le phénomène qui est généré par l'inflation du prix du foncier et l'absence de maîtrise

de l'urbanisme de la part des collectivités participant ainsi à la création de nouvelles cités dortoirs et une banalisation des paysages ?

Que dit le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) ?

☞ *« L'augmentation et l'éparpillement de l'habitat résidentiel bouleversent les équilibres existants ... Les impacts sociaux et environnementaux de cette nouvelle répartition risquent tout simplement de s'avérer ingérables pour les générations futures : embouteillages, pollution, assainissement, artificialisation des sols, absence de mixité sociale et générationnelle, conflits d'usage de l'espace ».*

D'où le questionnement du SRADT :

☞ *« Arrivera-t-on à mieux articuler SCOT et PLU comme le prévoit la loi ? ... Quelle régulation foncière pourrait éviter un éparpillement trop anarchique de la population qui pose des problèmes d'infrastructures et des conflits d'usage ? »*

En conséquence, la section prospective du SRADT a décidé d'apporter sa vision spécifique à l'avis du CESR sur le thème du devenir du territoire. Le SRADT rappelle notamment les conséquences générales sur les rapports ville campagne :

☞ *« Il y a donc poursuite de l'étalement urbain et de la montée en puissance de la fonction résidentielle des campagnes, spécialisation de certains territoires ... Aggravation des concurrences et des inégalités territoriales et sociales, aggravation des impacts écologiques des activités humaines ».*

Conséquences de la configuration tendancielle « compromis » concernant quelle agriculture en 2040 :

« La surface agricole utile (SAU) a diminué de façon constante au profit de l'habitat (étalement urbain) et de la friche (végétation spontanée méditerranéenne) ...

Il existe aussi des territoires complets sans agriculture ...

***Dans 35 ans, y aura-t-il encore de l'agriculture et des agriculteurs en Midi-Pyrénées ?
Qu'allons-nous manger en 2040 ? D'où viennent les produits ? »***

Or tout le monde a bien conscience qu'aujourd'hui l'agriculture est un secteur devenu désormais stratégique en tant qu'activité pour entretenir et préserver notre environnement et économique pour nourrir les hommes et renforcer une industrie agro alimentaire en pleine expansion.

Devant un tel questionnement et une telle vision prospective des risques que le maître d'ouvrage a lui même énumérés dans le document concernant l'étude socio économique, on ne peut qu'être dubitatif concernant la minimisation et la banalisation des impacts d'un tel projet sur l'aménagement du territoire.

Dans ce contexte :

- ☞ **Quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend ce projet quand il voue à l'urbanisation un territoire agricole à fort potentiel agronomique en l'absence d'outil de maîtrise de l'urbanisme, de régulation foncière et de coordination territoriale entre les différents niveaux de collectivités ?**
- ☞ **Quelle cohérence d'aménagement du territoire permet de ne pas fragiliser l'environnement de la vallée du Girou « *qui constitue un enjeu écologique (page 10)* », des exploitations et une économie agricole devenue désormais stratégique dans l'aménagement du territoire sans pour autant parvenir à « *limiter la consommation de terres agricoles et leur artificialisation* » comme le précise la loi ?**
- ☞ **Quelle est donc la logique argumentaire qui permet alors au maître d'ouvrage d'affirmer et de conclure : « *L'achèvement de la mise en oeuvre de la 2 x 2 voies par mise en concession permettrait d'offrir dès 2015 un outil au service d'un développement régional plus équilibré* » ?**

Voilà une logique argumentaire et une conclusion qui défient pour nous le bon sens et la raison.

On voit bien dans ce dossier que si les bénéfices hypothétiques du projet sont bien listés et déclinés, les pertes certaines sur l'environnement, l'activité et l'économie agricole, les effets pervers sur l'aménagement du territoire, l'économie ne sont pas traités sur le même plan.

De plus si le phénomène de métropolisation des espaces est bien évoqué dans le dossier ce dernier est minimisé voire banalisé alors qu'il constitue bien un risque majeur.

- ☞ Page 95 du dossier : « *Si l'amélioration des conditions de déplacements peut servir l'aménagement du territoire, elle peut aussi avoir l'effet inverse, c'est à dire un effet de démenagement du territoire : une aspiration non maîtrisée au profit de pôles attractifs, comme le pôle toulousain par exemple ... Dans certains cas, les territoires en déclin démographique structurel, et sans réel projet de reconversion, voient leurs difficultés s'amplifier à l'arrivée d'une infrastructure routière majeure, alors qu'à l'inverse les territoires qui disposaient d'un potentiel de développement bénéficient de cette infrastructure* »
- ☞ Page 96 : « *Il existe un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine* ».

Bref, en matière d'emploi, une autoroute, comme les antibiotiques, ce n'est pas automatique !

De plus, loin de nous mener vers un développement et une urbanisation durable, le projet s'avère en totale incohérence « *pour éviter une urbanisation diffuse telle que l'on observe le long des axes routiers et pour favoriser une densification de l'urbanisme autour des pôles situés sur des axes de transport collectif régional, notamment autour des pôles d'échanges multimodaux tels les gares* » - SRADT Midi-Pyrénées, document de travail, partie 3, p. 15 et p. 90 de l'étude socio économique.

D'autant que le maître d'ouvrage reconnaît dans son dossier du débat public :

☞ Page 13 : « *L'urbanisation actuelle suit généralement les axes majeurs de la circulation, elle est particulièrement visible dans le pays toulousain où lotissements et zones d'activité gagnent du terrain sur des terres autrefois cultivées* ».

L'analyse des risques précités et la logique argumentaire nous amènent quant à nous à une conclusion diamétralement opposée.

Considérant l'absence d'outils efficaces de maîtrise de l'urbanisme, le projet pose un problème de fond en matière d'environnement, de développement durable et d'aménagement du territoire.

Il favorise l'étalement urbain et avec ce dernier les transports individuels participant ainsi à l'augmentation des gaz à effet de serre, sur un territoire ne disposant d'aucun transport collectif efficace.

Considérant d'autre part l'abandon du GCAT qui possédait une emprise commune à ce projet, ses impacts significatifs concernant l'artificialisation des sols, la fragilisation de l'activité et l'économie agricole, l'environnement d'un territoire « *La vallée du Girou qui constitue un enjeu écologique* » (dossier de débat public, page 11), le projet ne permet pas d'offrir un outil cohérent au service d'un développement régional, plus équilibré.

Sur tous ces points il se trouve en totale incohérence avec les orientations stratégiques du Grenelle de l'environnement et conforte les incertitudes des acteurs à maîtriser l'étalement urbain.

En conclusion, l'association Les Vallons souhaite que soit reconsidérée l'opportunité de ce projet en l'abandonnant et qu'une solution alternative, plus conforme aux exigences précitées, soit privilégiée.