



Association Les Vallons

(Association membre du collectif RN126)



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

Analyse sur les incohérences et impacts du projet pressentis sur l'agriculture

L'agriculture doit être prise en compte dans l'aménagement du territoire car le secteur agricole « [...] *joue un rôle prégnant dans l'aménagement du territoire en termes économiques et identitaires.* » - P.20 du dossier de la DREAL.

S'« [...] *il existe une dynamique de développement à chaque extrémité de l'itinéraire.* » - P.107 du dossier, une dynamique très forte qui concerne la métropole toulousaine, une dynamique qualifiée par l'état d'« encore fragile » qui concerne l'agglomération de Castres – Mazamet, il en existe aussi une autre entre ces deux extrémités, performante et d'importance stratégique, nous voulons parler du dynamisme du secteur agricole ...

Ce dernier, en effet, qui « [...] *est caractérisé par une grande stabilité dans le temps [...]* » - P.20 du dossier de la DREAL, par son activité qui modélise nos paysages, participe à la préservation de notre environnement fonde non seulement l'identité de nos territoires mais contribue aussi à leur richesse par son économie qui développe une agriculture de production, de proximité et de qualité, alimente nos circuits de distribution locaux, nationaux et internationaux, renforce notre industrie agroalimentaire en pleine expansion, et représente un véritable gisement d'emplois pérennes.

Cette économie doit donc être prise en considération surtout lorsque l'on considère que la quasi-totalité de la zone concernée par le projet est majoritairement utilisée par l'agriculture.

De Soual à Verfeil l'ensemble des terres cultivées par les exploitations agricoles représente 50 à 70 % de la SAU (Surface Agricole Utile) développant un continuum de vastes espaces agricoles

à fort potentiel agronomique qui permettent une pluralité de productions grâce à une grande variété et richesse de sols.

Que dit la loi ?

☞ « *La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon accentuée pour les décennies à venir. Le changement climatique, avec ses aléas et sa rapidité, impose à l'agriculture de s'adapter, de se diversifier et de contribuer à la réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre. Pour cela, il est indispensable de préserver les surfaces agricoles, notamment en limitant leur consommation leur artificialisation.* » - Loi de programmation dite Loi 1 du Grenelle de l'environnement, article 31.

Les enjeux sont identifiés, les orientations et les objectifs clairement précisés par la loi.

Que dit L'état ?

☞ « [...] *La loi de modernisation de notre agriculture devra participer à la protection de nos territoires et à leur développement durable. On ne peut pas laisser partir toutes nos terres agricoles, sinon, il n'y aura plus de production agricole [...]* »

☞ « *C'est parfaitement incohérent.* » - N. Sarkozy, Poligny, Jura, le 27/10/2009

Cette activité économique constitue :

➔ **Un secteur stratégique** dans l'économie nationale « [...] *elle est un atout majeur pour la France [...]* »

➔ **Une nécessité** « [...] *C'est absolument incompatible avec une demande mondiale qui va augmenter [...]* » - N. Sarkozy, Poligny, le 27/10/2009

Et **pourtant, un territoire à fort potentiel agronomique voué à l'urbanisation** par un projet frappé du sceau de l'incohérence au regard des orientations stratégiques pour l'agriculture définies dans le Grenelle de l'environnement, et dernièrement par le chef de l'Etat dans son discours sur l'agriculture à Poligny.

En effet, ce projet, par la création de 5 échangeurs « [...] *est aussi un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace.* » - P. 91 du dossier.

Que dit la chambre régionale d'agriculture de Midi-Pyrénées ?

Si l'étalement urbain menace le devenir de l'activité et de l'économie agricole et constitue l'un des enjeux essentiels des territoires traversés par le projet, il est aussi une préoccupation de la chambre régionale d'agriculture de Midi Pyrénées quand on sait que la SAU de Midi-Pyrénées diminue d'environ **5 600ha par an**, traduisant une artificialisation de l'espace qui s'effectue au détriment de l'espace agricole.

Or, « *l'agriculture et l'agroalimentaire sont le pivot de l'emploi sur le territoire régional.* » - document d'orientation pour l'agriculture de Midi-Pyrénées, lettre N°11, novembre 2008

La DREAL le constate :

☞ « *L'agriculture et l'agro-industrie ont une place essentielle dans l'économie de la région Midi-Pyrénées puisque ces deux activités emploient près de **100.000 personnes** [...] »*

☞ « *[...] 54.000 exploitations agricoles occupent **80%** du territoire régional.* » - P.21 du dossier.

D'autre part, « *[...] agriculture et agroalimentaire représentent un véritable gisement d'emplois avec le renouvellement des actifs agricoles, avec le développement des métiers induits par de nouveaux produits ou services nécessitant des besoins en main d'œuvre qualifiée* » - document d'orientation pour l'agriculture de Midi-Pyrénées de novembre 2008.

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

☞ « *La politique d'aménagement du territoire doit aussi s'appuyer sur la diversité des territoires, notamment leurs spécificités et leurs dynamiques de développement.* »

Or,

☞ « *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 SRADDT :

☞ « *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 SRADDT a décidé d'apporter sa vision spécifique à l'avis du CESR sur le thème du devenir du territoire. Le SRADDT 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 ? »*

Que dit l'étude socio économique et d'aménagement du territoire (n° 1) du dossier du maître d'ouvrage, concernant la liaison Castres - Toulouse ?

☞ Page 90 : « Dans le cadre de l'aménagement de la liaison à 2x2 voies 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. »

Devant un tel questionnement et une telle vision prospective des risques, on ne peut être que dubitatif concernant la minimisation et la banalisation des impacts d'un tel projet sur l'aménagement du territoire.

Car, loin d'assurer la complémentarité des territoires, leur respect identitaire, de renforcer leurs dynamiques propres et permettre un développement régional plus équilibré, le projet de la liaison autoroutière Castres – Toulouse par mise en concession, en l'absence d'une redéfinition claire des espaces urbains et ruraux, des relations d'opportunité entre les territoires et d'outil efficace de maîtrise de l'urbanisme oppose deux logiques et deux dynamiques de développement absolument inconciliables.

Une logique des villes très consommatrice en foncier agricole par l'éparpillement urbain qu'elle génère, menaçant ainsi les équilibres existants en l'absence de maîtrise de l'urbanisation.

Une logique des champs très économe en foncier par la conscience aiguë d'un foncier non renouvelable qui diminue chaque année de manière inquiétante pour ne pas dire alarmante.

- ➔ **Depuis l'an 2000, la Haute-Garonne perd 1 500 ha de SAU chaque année au profit de l'urbanisation et des infrastructures soit 12.000 ha de perdus depuis l'an 2000**
- ➔ **83 ha de terres agricoles disparaissent dans le Tarn toutes les 3 semaines.**
- ➔ **2 700 ha de foncier agricole perdus entre 1988 et 2000 sur le territoire de Castres - Mazamet et sur celui de Sor - Agout.**
- ➔ **760 ha concédés à l'urbanisation pour le seul Pays D'Autan en 10 ans.**

La situation est préoccupante, voire alarmante.

Si l'exigence est de « [...] valoriser et renforcer la compétitivité de notre agriculture » - N. Sarkozy, Poligny ;

De favoriser et de développer une agriculture de production, « Nous avons besoin d'une agriculture de production. » - N. Sarkozy, Poligny ;

- ➔ Quelle est donc la cohérence d'aménagement du territoire de ce projet ?
- ➔ Quelle est donc la capacité de ce projet à respecter l'économie agricole des territoires traversés ?

Il est indispensable de « limiter la consommation des terres agricoles et leur artificialisation », « de lutter contre l'étalement urbain » mais, dans le même temps, on autoriserait un projet qui condamnerait la totalité de ce territoire à l'urbanisation par la création de 5 échangeurs ! Soit un échangeur tous les 15km environ et, ce, en l'absence de tout outil efficace de maîtrise de l'urbanisme.

Or, « De manière systématique, une autoroute [...] introduit une urbanisation des espaces accessibles en moins de 10 minutes depuis les échangeurs », p.51, étude 1 du dossier GCAT (Grand Contournement Autoroutier de Toulouse). A l'évidence, **une logique différente était développée lors du GCAT** : un échangeur tous les 30km !

Alors qu'il faudrait économiser le foncier agricole, on autoriserait un projet autoroutier qui ferait subir sur ce dernier une double perte ?

- ➔ Une perte directe liée à l'emprise de l'autoroute soit la perte estimée de **345ha** de foncier agricole ;
- ➔ Une perte indirecte liée à la rurbanisation inévitable de cet axe grignotant un espace toujours plus grand de terres agricoles par la création de nouveaux équipements ou de nouvelles infrastructures que l'on peut estimer à 7000 ha, (élément chiffré correspondant à l'impact d'une autoroute sur l'environnement, et que l'on estime à **20 ou 25 fois l'emprise « physique »** de l'autoroute, soit la perte estimée de $20 \times 345 = 7\ 000$ ha).

Alors qu'il faudrait pérenniser les espaces à fort potentiel, on autoriserait un projet sur les meilleures terres agricoles qui sont situées sur le relief plat de la vallée, avec des équipements d'irrigation, et qui permettent une diversité de productions grâce à la richesse et la variété de ses sols, une perte de ressources pour les générations futures qui dépasse la simple indemnisation des terres agricoles impactées.

Alors qu'il faudrait préserver les espaces agricoles car ils participent au maintien géoclimatique - ils évitent des terres sèches, participent à la préservation de notre environnement, au maintien des espaces naturellement riches en biodiversité -, on autoriserait bien un projet qui aurait bien un effet de coupure dans la continuité recherchée (ex : la Vallée du Girou, qui constitue un enjeu écologique, la ZNIEFF de la Crémade classée site Natura 2000).

Alors qu'il faudrait pérenniser l'activité et l'économie agricole, on autoriserait bien un projet qui authentifierait :

- ➔ La perte de la fonction agricole du territoire enclavé entre la route actuelle et les éventuels échangeurs ou péages entraînant consécutivement, le morcellement du foncier et la perte de rentabilisation des installations ?

- La déstructuration, le morcellement ou le déséquilibre des exploitations par l'arrivée de nouvelles activités et de nouveaux habitants près de leurs exploitations créant des problèmes de voisinage, voire des conflits ?

Alors qu'il faudrait faciliter l'installation de jeunes agriculteurs pour assurer la pérennité de l'activité agricole, on autoriserait bien un projet qui, par le mitage du territoire, conduirait à renchérir sans cesse le prix du foncier ; tendrait à le déconnecter des résultats économiques qu'un agriculteur peut en espérer le soumettant ainsi à la spéculation foncière et immobilière pour le rendre inaccessible à tout jeune repreneur pourtant nécessaire pour assurer la relève d'une population agricole vieillissante.

Alors qu'il faudrait favoriser une agriculture de production de proximité et de qualité telle l'agriculture biologique, développer les cultures des protéagineux afin de réduire la dépendance aux importations d'aliments pour animaux, des légumineuses pour diminuer l'utilisation de ferments chimiques azotés, permettre le maintien ou la restauration des prairies en herbage, on autoriserait bien un projet qui constituerait en ce domaine un risque important d'inertie.

Dans ce contexte, comment donc développer des productions si on ampute toujours et encore des ha de foncier qui sont l'outil de travail et de production de l'agriculture ?

Comment donc, préserver et pérenniser une activité et une économie agricole si on minimise ou banalise les impacts sociaux et environnementaux de cet éparpillement urbain qui risquent de s'avérer tout simplement ingérables pour les générations futures ?

Si on minimise ou banalise les enjeux agricoles liés à une déstructuration des exploitations : (investissements, organisation du travail, temps de déplacement entre parcelles plus long, voisinage de l'urbanisation) ?

Il faudrait craindre alors une limitation des reprises d'exploitations lors la transmission de celles-ci car une exploitation dont le foncier est déstructuré n'a plus de possibilité de réorganisation foncière et transmet en même temps que ce foncier les difficultés d'usage qui lui sont liées. Ainsi, les exploitations dont le foncier a été mité verraient leur avenir fortement obéré.

→ Quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend alors un tel projet quand on sait que les conséquences de l'étalement urbain sont la résultante d'une incohérence de la gestion des espaces naturels et agricoles généralisant un mitage qui génère un tissu urbain peu structuré et problématique en matière de réseaux comme de services, et constituant à terme des difficultés ingérables de circulation ?!

→ 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 logique argumentaire et quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend un tel projet lorsque la DREAL argumente sur la nécessité de maîtriser l'étalement urbain, page 73 de l'étude socio-économique ? :

☞ «[...] il (l'étalement urbain) consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges toujours plus lourdes de voirie, d'assainissement de réseaux de distribution de gestion des déchets et de transport [...] il augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre ; [...] il dégrade les paysages ruraux, réduit les surfaces agricoles, tend à remplacer l'habitat traditionnel par des constructions plus ou moins stéréotypées, [...] il se fait sous forme d'habitat pavillonnaire peu dense impossible ou très coûteux à desservir en transports en commun. » - P. 73 étude socio-économique DREAL Midi-Pyrénées.

Quelle logique argumentaire et quelle cohérence d'aménagement du territoire sous tend un tel projet lorsque la DREAL indique comment le maîtriser ? :

☞ « Comment peut-on maîtriser l'étalement urbain susceptible d'être généré par une nouvelle infrastructure :

- En faisant le choix d'un nombre limité de points d'accès et d'échanges,
- En inscrivant cette nouvelle infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (SCOT par exemple). » - P. 73 du dossier socio-économique.

Mais fait exactement le contraire :

☞ « Le projet de liaison à 2x2 voies de la liaison Castres Toulouse présente un nombre important d'échangeurs, puisque 5 points d'échanges sont envisagés. » tout en reconnaissant que « c'est [...] un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace. » - P. 91 du dossier.

Et concernant la maîtrise de l'étalement urbain :

☞ « Les territoires concernés sont de ce point de vue armés de façon assez différentes [...] » ; « Les territoires situés au cœur du périmètre d'étude sont de ce point de vue plus fragiles ; en effet, [...] aucune démarche de planification à l'échelle intercommunale n'a été lancée. Cette fragilité est renforcée par l'absence de plan local d'urbanisme sur un certain nombre des communes concernées. »

Voilà pourquoi nous considérons que l'impact et les conséquences de l'étalement urbain sur l'agriculture, son activité et son économie seraient, dans ce projet, toutes à la fois, considérables et irréversibles.

La réalisation d'un tel projet ferait courir sur le secteur agricole non seulement un « [...] facteur de risque majeur d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace. » - P.91 du dossier mais aussi une fragilisation de son activité comme de son économie.

Que des liaisons de qualité soient nécessaires pour « assurer la complémentarité et la solidarité des territoires, renforcer ou développer leurs dynamiques » [...] « permettre d'assurer l'accessibilité du plus grand nombre à l'ensemble des services, équipements ou activités répondant à leurs besoins. » - SRADDT, document de travail, partie 3, p.13 -, nul ne peut le contester.

Il est bien évident que tous les habitants ou acteurs d'un territoire ont bien conscience que des infrastructures de qualité, assurant performance et sécurité pour répondre à ces priorités ou objectifs sont des ouvrages incontournables et nécessaires au développement et à

l'aménagement harmonieux de ce dernier. Mais une fois dépassées ces généralités consensuelles, il importe de se poser les bonnes questions.

- **Quelles infrastructures ? Pour quels besoins ? Et comment ? Avec quel financement ?**
- **Avec quelle vision cohérente et structurante du territoire ? Avec quelle équité sociale ?**
- **Avec quel respect identitaire des territoires leur permettant un développement équilibré et durable ?**
- **Avec quelle complémentarité et adhésion des différents acteurs ?**
- **Avec quelle volonté et complémentarité nationale, régionale et locale de s'investir avec responsabilité dans une politique de développement durable ?**
- **En un mot Avec quelle cohérence ?**

Une liaison de qualité est nécessaire entre Castres et Toulouse. Elle doit permettre entre ces deux pôles économiques une liaison sécurisée sans rupture de niveau de service. Pour autant une liaison autoroutière ou une 2x2 voies sur la totalité de cet axe s'avère inopportune pour l'économie agricole, inéquitable sur le plan social comme territorial et incohérente par rapport aux objectifs stratégiques poursuivis par le Grenelle de l'environnement.

Dans le contexte actuel, où les enjeux agricoles et écologiques nous sont constamment rappelés, la nécessité de bouger autrement, la réalisation d'une nouvelle infrastructure sur la totalité de cet axe nous apparaît singulièrement :

- **Décalée** pour répondre à une problématique de gestion du trafic qui concerne la seule sortie de Castres et entrée de Toulouse ;
- **Inappropriée** pour favoriser une dynamique territoriale dont la logistique est située au secteur opposé du Nord-Est de Toulouse ;
- **Inutile** au vu des aménagements déjà effectués sur près de la moitié du trajet ;
- **Inconsidérée** concernant son coût ;
- **Surdimensionnée** pour un faible trafic routier actuel et futur ;
- **Incohérente** pour répondre aux besoins alimentaires et enjeux agricoles de demain ;
- **Irresponsable** en l'absence d'outil de maîtrise de l'urbanisme.

Le projet apporte une solution obsolète à des préoccupations de développement durable, de transports de marchandises qui, selon la chambre d'agriculture du Tarn elle-même, ne sont 'pas si énormes que cela' (rencontre RN 126 et chambre d'agriculture du Tarn, juillet 2009 - *Voir*

compte rendu en annexe). Une solution de plus contradictoire pour favoriser le développement de solutions alternatives de mobilité, seules capables de réduire sur notre territoire les Gaz à Effet de Serre et les coûts énergétiques engendrés par l'étalement urbain.

La mise en œuvre d'une politique de développement durable nécessite une politique responsable de la gestion de l'espace comme des ressources alimentaires impliquant une gestion construite, raisonnée et partagée.

Ne serait-il pas alors nécessaire, comme les acteurs le préconisent de :

- ➔ **Commencer à préserver le foncier** en garantissant aux agriculteurs des espaces agricoles leur permettant le développement de leur activité ?
- ➔ **Réserver le foncier agricole** par des politiques publiques d'aménagement du territoire cohérentes et responsables permettant d'éviter le mitage du territoire ?
- ➔ **Donner aux agriculteurs les moyens de répondre aux besoins alimentaires** et ou énergétiques des populations pour répondre aux enjeux futurs. ?
- ➔ **S'atteler à une redéfinition claire des espaces urbains et ruraux** et des relations d'opportunité entre les territoires ?

Ne serait-il pas temps de se mettre enfin d'accord sur un projet de territoire pour mettre en œuvre une réelle politique de développement durable responsable, volontariste et réaliste et mettre en place des solutions alternatives cohérentes de mobilité ?

La terre et l'eau sont deux éléments essentiels à gérer pour les générations présentes comme futures. Nourrir près de 9 milliards d'individus, doubler la production agricole, malgré des terres appauvries, une eau toujours plus rare et des rendements en berne, voici l'équation à résoudre pour nourrir la planète en 2040 !

Alors quels choix d'aménagement du territoire permettront à l'agriculture de subvenir aux besoins alimentaires ou énergétiques futurs ?

Quelle agriculture voulons-nous ? Car « [...] une politique de laisser faire aboutirait à des scénarios de régression de l'agriculture régionale » - édito lettre trimestrielle d'information N°11 de la chambre régionale de l'agriculture de Midi-Pyrénées.

C'est pourquoi :

Considérant l'analyse des risques précités, la place désormais stratégique de l'agriculture dans l'aménagement du territoire et une politique de développement durable, notre association s'oppose à un projet incohérent dans ces domaines, et œuvre pour une liaison de qualité entre Castres et Toulouse respectueuse d'une activité, d'une économie et d'un territoire à forte vocation agricole.

Considérant d'une part 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, p.10), 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 au sein du collectif RN126 souhaite que soit reconsidérée l'opportunité de ce projet en l'abandonnant et qu'une solution alternative, plus conforme aux exigences précitées, soit privilégiée.

ANNEXE

COMPTE-RENDU

RENCONTRE COLLECTIF RN126

ET

CHAMBRE AGRICULTURE DU TARN

(28 juillet 2009, Albi)

<u>Objet :</u>	Perspectives d'amélioration de la liaison de bus interurbain Castres – Toulouse
<u>Lieu :</u>	Chambre d'Agriculture à Albi
<u>Date :</u>	28/07/09 (17h30)
<u>Présents :</u>	Chambre d'Agriculture : M. Bou, M. Tardy, Collectif RN126 : J. Carcasses, M. Costadau, R. Herail, F. Manon

Objet de la rencontre

Le Collectif RN126, dans le cadre de ses études sur la mobilité et les déplacements dans le Sud Tarn, a sollicité une rencontre avec **la Chambre d'Agriculture du Tarn** pour évaluer les besoins en déplacements de marchandises des secteurs agricole et agroalimentaire et des filières bois, s'intéresser aux solutions d'aménagements du réseau routier permettant d'y répondre, et de mesurer les impacts d'une infrastructure de type autoroutière sur les territoires agricoles traversés.

L'ordre du jour proposé par le collectif était donc :

- **Besoins en infrastructures** (route, fer) pour le milieu agricole et les filières agroalimentaires (salaisons, coopératives, ...), bois (exploitation et transformation, ...)
- **Intérêts et impacts d'une 2x2 voies Castres – Toulouse NE** pour le milieu agricole tarnais (remembrements, étalement urbain, fractionnement des exploit, ...)
- **Solution d'aménagements de la RN126** pour faciliter et sécuriser les déplacements des engins agricoles (tracteurs, moissonneuses, ...)

La position de la Chambre d'Agriculture : le désenclavement une nécessité

Mr Bou (président de la Chambre d'Agriculture) insiste sur la nécessité du désenclavement du bassin sud du Tarn et de son incidence tant sur le développement économique industriel que sur le développement des activités du secteur agroalimentaire. C'est bien sur la nécessité de désenclavement qu'il convient de raisonner et reconnaît aux associations du collectif RN 126 le souci de partager cette même préoccupation.

Besoins en infrastructures

- La filière porcine : faciliter le transport vers Lacaune.

Sur la question du désenclavement, M. Bou fait remarquer principalement la complémentarité du secteur Castres Mazamet avec celui de Lacaune s'agissant de la filière porcine qui représente un gros pôle de production et génère environ près de 700 emplois directs sans compter les emplois indirects par ce secteur.

Les porcs proviennent de la région Midi-Pyrénées, des régions limitrophes ou de plus loin pour M. Tardy et Bou (Bretagne et Espagne ?) transitant pour ces derniers par Toulouse pour être abattus et transformés (découpe puis salaison) ensuite essentiellement à Lacaune. Actuellement les camions font Toulouse – Albi – Castres – Lacaune, et non Toulouse – Castres – Lacaune car le problème réside essentiellement pour les camions de transport de bêtes dans la traversée de la zone industrielle du Mélou (Castres – Soual) et la traversée de Castres.

Nous demandons quels sont les tonnages qui transitent par Toulouse et Castres, M. Tardy nous invitent à consulter le site de l'interprofession porcine de Midi – Pyrénées « Midiporc » (<http://www.midiporc.fr/>). Après recherche sur ce site, il semblerait qu'il n'y ait que 6% des Porcs abattus et conditionnés à Lacaune qui proviendrait de Bretagne ou d'Espagne¹.

La Chambre d'Agriculture et le collectif RN126 conviennent que l'amélioration de la traversée de la zone industrielle du Melou et de Castres permettrait de raccourcir le trajet vers les abattoirs de Castres et de Lacaune des camions de bêtes en provenance de l'Ouest Tarnais qui effectue aujourd'hui un détour par Albi.

- Les autres secteurs agricoles : pas de besoin identifié

Quant au reste de la production agricole laitière ou céréalière c'est sur un axe nord sud qu'elle s'effectue principalement. Le lait part sur l'Aveyron et la Lozère, les céréales vers le sud (Sète ou Port la Nouvelle).

Concernant les autres secteurs d'activités du milieu agricole tarnais et les besoins en infrastructures pour le milieu agricole tarnais « *les besoins ne sont pas énormes* » il n'y a pas d'exigence particulière en ce domaine.

¹ Après recherche sur le site midiporc, sur tous les porcs abattus en Midi Pyrénées, 30 % sont importés en Midi-Pyrénées et parmi ces 30 %, seuls 20 % viennent des régions autres que l'aquitaine (59%), limousin – auvergne (11%) et Languedoc (10%). Donc on peut dire que sur tous les porcs abattus à Lacaune (ce qui représente 30% d'abattage en Midi Pyrénées), il n'y aurait que 6% de porcs venant d'Espagne ou Bretagne ou d'ailleurs.

▪ Les projets futurs du secteur agricole :

Il n'y a pas de projets importants à court ou moyen terme en matière d'industrie agroalimentaire ou de production agricole justifiant de privilégier tel ou tel axe de déplacement. Aucune nouvelle laiterie n'est envisagée par exemple sur le département, et aucun axe n'est privilégié concernant le domaine agroalimentaire. La préoccupation principale est la pérennisation de l'activité agricole et agroalimentaire, voire le développement de ce secteur d'activité par une stratégie axée sur la recherche de la valeur ajoutée sur un produit déterminé (tel que l'ail rose de Lautrec) et par les labels officiels de qualité.

Enfin, la question de la filière bois n'a pas été abordée.

Intérêts et impacts d'une 2x2 voies Castres – Toulouse NE

Sans vouloir se prononcer sur tel ou tel type d'infrastructure concernant le deuxième volet de notre entretien, M. Bou rappelle l'intérêt du projet de désenclavement du sud du Tarn et l'intérêt d'une liaison de qualité entre Castres et Toulouse.

Cependant quelle que soit l'option choisie, la préoccupation principale de la Chambre d'Agriculture du Tarn se veut attentive et responsable à trouver des solutions économiques en foncier. La préservation des espaces agricoles et du foncier agricole est fondamentale pour pérenniser l'activité agricole.

La CA du Tarn a bien conscience des effets induits d'une infrastructure qui aura inévitablement des impacts négatifs sur le parcellaire avec un démembrement d'exploitations, une perte de foncier non cultivable et le mitage et l'urbanisation non maîtrisée autour des échangeurs, qu'il s'agisse d'une autoroute concédée ou une 2x2 voies aménagée sur place. M. Bou et M. Tardy conviennent en effet que si le projet autoroutier voyait le jour, il faudrait limiter le nombre des échangeurs, rendant sans intérêt l'infrastructure localement, et dans le cas d'une 2x2 voies sur place, un risque de mitage et d'étalement urbain dans la vallée du Girou inévitable du fait du nombre d'échangeurs plus important. Aussi la Chambre d'Agriculture restera particulièrement vigilante sur cette question.

Dans tous les cas, pour la Chambre d'Agriculture, l'infrastructure aménagée ne doit pas devenir une contrainte pour les agriculteurs (temps et travail).

Solution d'aménagements de la RN126

Restant dans la logique d'une solution d'amélioration de l'itinéraire Castres – Toulouse qui soit le plus économe en foncier elle reconnaît le bien fondé des associations voulant sécuriser et améliorer l'axe existant par l'utilisation des réserves foncières déjà effectuées sur cet axe.

Sans se positionner sur le choix d'une solution plutôt qu'une, M. Bou et M. Tardy adhèrent à la démarche qui consiste à choisir la meilleure des solutions (autoroute concédée, 2x2 voies, aménagement raisonné de la route actuelle, aucun aménagement) sur la base de critères de choix (coût pour la collectivité, intérêt collectif, impacts économique, environnemental et social, etc.)

Enfin, M. Tardy a bien rappelé que le débat portait sur l'opportunité du projet autoroutier et qu'à cette occasion la question de l'amélioration de l'axe Castres – Lavar – A68

plutôt que Castres – Toulouse par la RN126 et Verfeil pourra être posée, solution qui lui semble plus efficace et logique pour rejoindre l’A68 en venant de Castres.

En synthèse

On retiendra de cette réunion de travail cordiale de 1h30 que :

- **La Chambre d’Agriculture et le collectif RN126 ont les mêmes préoccupations** d’amélioration de la mobilité et des déplacements pour « désenclaver » le sud Tarn.
- **Les secteurs agricole et agroalimentaire n’ont pas de besoin particulier** en terme d’infrastructure pour importer ou exporter les marchandises. La question de la filière porcine et de l’accès à Lacaune est à étudier en particulier pour faciliter la traversée du secteur de Castres en provenance de l’ouest tarnais (Toulouse).
- **La Chambre d’Agriculture ne se positionne pas sur une solution ou une autre** (autoroute, 2x2 voies, aménagement de la route, aucun aménagement) pour l’itinéraire Castres – Toulouse, mais sera vigilante pour que la solution retenue limite les impacts sur le foncier agricole de façon directe (emprise d’une nouvelle infrastructure ou des aménagements de l’existant) ou indirecte (mitage et urbanisation induit par l’infrastructure). La Chambre d’Agriculture approuve la démarche proposée par le collectif RN126 pour le choix de la meilleure solution d’amélioration de l’itinéraire Castres – Toulouse en fonction de critères de choix (coût pour la collectivité, intérêt collectif, impacts économique, environnemental et social, etc.)
- **Le débat public permettra d’étudier la possibilité d’étudier l’intérêt d’autres itinéraires** que celui du projet autoroutier pour rejoindre Toulouse par l’A68, entre autre l’itinéraire Castres-Lavaur-St-Sulpice-A68.