



Association Les Vallons

(Association membre du collectif RN126)



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

Analyse des conséquences du projet presenties sur l'aménagement du territoire et le développement économique, en l'absence de projet ou de vision d'ensemble de ce dernier

Une infrastructure, pour jouer pleinement son rôle au service d'un développement économique et social durable, doit être fondée sur un projet de territoire.

Or, le devenir d'un territoire ne s'improvise pas, il se prévoit en un mot il se prépare car un territoire est un espace à gérer pour une population en perpétuel devenir.

Il est bien évident que la résultante de ce territoire partagé ne peut être celle d'une juxtaposition ou d'une mosaïque d'espaces, de constructions, d'activités, d'équipements hétéroclites ne procédant d'aucune vision d'ensemble.

Les conséquences désastreuses qui en découleraient seraient néfastes pour les générations présentes comme futures.

L'aménagement du territoire concerne donc la stratégie de développement économique, social et humain, sa gestion de l'espace, des ressources et des services nécessaires à l'espace vécu de ce dernier.

Il est donc par essence une vision de l'évolution souhaitée d'un territoire qui se concrétise par l'élaboration d'un projet de territoire.

Le projet de territoire est donc un document de stratégie et de prospective qui met en évidence les points de convergence de chacune des entités, leurs solidarités et interdépendances dans tous les domaines mais aussi leurs faiblesses !

De la synthèse de ces différents éléments peut s'élaborer alors la définition des objectifs et les moyens nécessaires pour y parvenir.

D'autre part pour qu'il fasse l'objet d'un large consensus, le projet de territoire ne saurait être conçu ni mis en œuvre sans prise en compte de tous les acteurs et organismes qui participent du développement territorial.

Il est et doit être aussi l'expression de la vision partagée du devenir du territoire.

Et tout ceci prend beaucoup de temps car cela engage de manière irréversible la totalité d'un territoire sur le plan économique, social, environnemental et humain.

Appliquée au projet de Liaison Autoroutière Castres – Toulouse (LACT), cette conception du territoire ou des territoires concernés par le projet renvoie alors directement à la question :

A quel projet de territoire partagé fait -on référence concernant le projet LACT ? AUCUN. Il n'y a pas de projet d'ensemble des territoires concernés par le projet.

Il existe certes des projets de territoires (SCOT ou PLU) mais ceux-ci n'ont fait l'objet d'une quelconque vision d'ensemble correspondant à une vision structurée et partagée permettant d'accompagner le projet en question.

« ... à l'est et au sud ... les collectivités disposent des outils permettant de mettre en place les dispositifs de maîtrise et d'orientation du développement. Les territoires situés au cœur de ce projet sont de ce point de vue les 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 de communes concernées. », page 91 du dossier de la DREAL.

Alors, en désespoir de cause, pour accompagner au moins l'éventuelle arrivée de cette nouvelle infrastructure :

*« L'idée, c'est quand même que, dans l'hypothèse où la décision est prise et que le tracé se fait, qu'il y a la mise en place de cette infrastructure, la stratégie c'est d'anticiper au mieux et d'avoir un schéma qui soit logique. **On va essayer de fédérer un peu les décisions de manière à avoir quelque chose effectivement, qui soit cohérent.** », M. Le Corre à Caraman.*

Il n'existe donc pas de maîtrise et d'orientation du développement pour l'ensemble des territoires concernés par le projet LACT et encore moins une vision d'ensemble et de coordination de ces derniers.

Remarque : pour notre part, il est bien évident que l'important n'est d'ailleurs pas d'élaborer des projets de territoire pour accompagner ou s'ajuster à une nouvelle infrastructure mais d'élaborer des projets de territoires qui définissent les infrastructures correspondant à leurs besoins. Ce n'est quand même pas tout à fait la même chose.

« Idéalement, celle-ci devrait même avoir été conçue à partir des besoins et de la stratégie de chaque territoire... », rapport du sénat n°410, page 22.

Concernant une telle vision cohérente et structurante du territoire on peut alors s'interroger.

- ☞ **Quelles infrastructures ? Pour quels besoins ? Et comment ? Avec quel financement ?**
- ☞ **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 ?

Les enjeux sont importants, voire considérables. Pourquoi ? Parce que la mise en place d'une infrastructure autoroutière implique toujours des changements en ce qui concerne :

- les pratiques quotidiennes,
- l'arrivée de nouvelles personnes ou de nouvelles activités,
- les constructions qui vont avec.

« Là, il y a une responsabilité des élus, très clairement. Ou bien on admet que, ici, cette déconcentration (toulousaine) se fait dans des conditions qui peuvent être quelconques ou bien on génère avant des garde-fous qui peuvent être des garde-fous liés à la planification de manière à maîtriser ces espaces qui vont être remplis par des nouveaux arrivants. », **M. Le Corre à Caraman.**

Il est donc essentiel d'anticiper ces changements et cette anticipation passe obligatoirement par un projet de territoire.

Cependant, si cette anticipation est de la responsabilité des élus elle est aussi de la responsabilité de l'Etat « ... qui reste garant des grands équilibres. », lettre débat public No2

Remarque : si une intervention volontariste des élus est nécessaire, celle-ci ne pourra jouer pleinement son rôle que si elle est menée et élaborée en concertation entre l'Etat et les acteurs locaux et dans une logique de cohérence des projets de territoire du Pays d'autan, du Vaurais, du Nord Lauragais et du Nord Toulousain, et du Pays de cocagne quand ce dernier aura vu le jour.

Ainsi, renvoyer aux seules collectivités locales la responsabilité de « ... *cette intervention volontariste* » est irrecevable dans un état de droit.

Ou bien l'état concourt et veille à appliquer et faire respecter la loi ou bien il cesse de faire des discours incantatoires sur l'économie du foncier, l'étalement urbain, l'aménagement du territoire ...

En l'absence d'une telle vision d'ensemble, quelles sont donc les conséquences à prendre en considération concernant l'aménagement du territoire ?

Le premier enjeu à prendre en considération est l'étalement urbain car une infrastructure autoroutière constitue toujours une incitation à la péri urbanisation et à la rurbanisation.

« 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).

En effet, plus on facilite l'accès aux grands centres et aux grands axes, plus les populations s'en éloignent puisqu'il est possible d'habiter plus loin tout en maintenant son temps de trajet quotidien.

« Tout gain de temps est réinvesti dans l'espace. », SRADT, le devenir du territoire : l'aire urbaine.

Ce n'est d'ailleurs même plus un risque c'est une certitude, pourquoi ?

Parce qu'« On offre la possibilité à des personnes d'effectuer des migrations qui sont des migrations pendulaires », « c'est-à-dire, la possibilité d'aller travailler sur Toulouse et, éventuellement, d'aller résider sur des communes de seconde ou de troisième couronne. », M. Le Corre à Caraman.

D'autant que la cherté du foncier en milieu urbain, le bruit, la pollution, la circulation, les embouteillages, parfois le sentiment d'insécurité, rendent légitime l'aspiration de la population d'accéder à une certaine qualité de vie(maison individuelle, espace, cadre de vie),

Les mobilités accrues par une infrastructure autoroutière participent ainsi à l'éparpillement et à l'étalement urbain.

La population s'installe donc soit en périphérie des centres urbains, soit en fonction des infrastructures de transport.

« La taille des villes ou des villages à proximité des infrastructures dépend de ce fait de la vitesse de déplacement car la contrainte n'est plus l'espace mais le temps. Les distances se calculent en minutes et plus en kilomètres D'autant plus qu'avec l'amélioration des infrastructures et des modes de transport, le temps de déplacement n'est plus subi ni perdu, il est utilisé et devient un temps social. », SRADT, identification de 6 enjeux le devenir du territoire l'aire urbaine.

Cependant la population reste très liée au centre urbain, on veut *« vivre à la campagne tout en travaillant et bénéficiant des fonctionnalités et des avantages de la ville. »* (travail, loisirs, culture, commerces), SRADT le devenir du territoire les infrastructures de transport.

Si ces changements vont entraîner des migrations pendulaires, ils vont entraîner aussi des coûts car ils nécessitent *« ... des équipements, de la voirie qui sont liés à cette approche. », M. Le Corre à Caraman.*

« Il est clair que, là, on a une responsabilité lorsqu'on est élu ou lorsqu'on a en charge l'administration ou la gestion d'un territoire de maîtriser les choses. Il va falloir leur offrir un certain niveau de service à ces personnes. Ces nouveaux

arrivants, généralement, ils ont un profil bien particulier. Ce sont des jeunes actifs, donc, ils ont des besoins extrêmement précis. Ils veulent faire des loisirs, ils veulent que leurs gamins puissent aller à l'école, il faut qu'il y ait un médecin. Cela, cela a un coût. La voirie et les équipements qui sont liés à cette approche, de cet apport de population, cela a un coût aussi.

Il y a une vraie logique, éventuellement, d'accompagnement ou en tout cas, une logique de prise en compte de ces éléments là. Donc, toutes ces questions qui sont liées à l'étalement urbain. », M. Le Corre à Caraman.

Ces équipements vont nécessiter d'autre part une consommation et une artificialisation importante de l'espace qui, à leur tour, vont produire des effets sur l'économie agricole (voir contribution des Vallons sur l'agriculture et l'étalement urbain) comme sur l'environnement

« Il en résulte une augmentation de l'espace occupé par l'habitant et donc une accélération de la destruction d'espaces naturels, qui constitue une réelle menace pour la biodiversité », rapport sénat n°410, page 26.

Et cela aussi a un coût.

Il en est de même concernant les coûts énergétiques. Or, en ce domaine comme celui des émissions de gaz à effet de serre, la région Midi-Pyrénées n'apporte pas un bilan des plus exemplaires.

« 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.

Le second enjeu à prendre en considération est celui de la métropolisation des espaces.

C'est à dire le risque de voir « la polarisation des activités économiques en des points de plus en plus concentrés » - rapport du sénat, n° 410 - car « l'arrivée de l'infrastructure autoroutière, ici, va générer de nouveaux comportements. » - M. Le Corre à Caraman.

« A partir du moment où vous mettez en place une nouvelle infrastructure qui est l'autoroute avec une sortie de péage ici, le flux qui était présent sur la route nationale, vous le faites passer ici, Le trafic baisse cela ne signifie pas pour autant que c'est de la perte sèche parce que, en l'occurrence, il y a eu de nouvelles implantations.

Et elles sont venues s'implanter non pas parce qu'elles ont besoin d'un trafic, parce qu'elles ont besoin d'une infrastructure. D'un côté, on avait des activités qui dépendaient d'un trafic. Maintenant, on a des activités qui dépendent d'une infrastructure, et ce n'est

pas tout à fait la même chose. Ce n'est pas le même mode d'organisation. Ce n'est pas le même mode d'organisation de l'espace non plus. », **M. Le Corre à Caraman.**

En effet, on va réorganiser tout ce qui était disséminé dans un tissu urbain, sur une zone d'activité bien délimitée.

« Le problème de cette recomposition, c'est qu'on puisse poser la question de savoir : est-ce que c'est de la création ou est-ce que c'est du déplacement ? », **M. Le Corre à Caraman.**

Or, *« il n'est pas rare en effet d'assister au déplacement d'activités plus qu'à de nouvelles créations »*, **page 15, étude 2 du GCAT.**

« Dans ce cas-là, on n'a pas forcément de la création, on a des choses qui vont bouger, qui existaient déjà. », **M. Le Corre à Caraman.**

Conséquences sur le plan économique

« Si l'amélioration des conditions de déplacement peut servir l'aménagement du territoire, elle peut aussi avoir l'effet inverse, c'est-à-dire un effet de déménagement du territoire une aspiration non maîtrisée aux profits de pôles économiques plus attractifs, comme le pôle Toulousain par exemple », **page 95 du dossier de la DREAL.**

« Il existe un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine... », **page 96 du dossier de la DREAL.**

« L'aménagement du territoire peut alors tourner à un déménagement du territoire. », **Pour une politique de développement durable, rapport du sénat, n° 410, page 23.**

Autre élément à prendre en compte, c'est la remise en cause de l'équivalence autoroute et développement économique.

Pendant des années, on a cru en une relation mécanique automatique :

⇒ Autoroute = développement économique = création d'emplois = pérennisation des entreprises et des activités.

Les effets de la mondialisation ont bien montré que ce modèle n'était plus de circonstance.

Les entreprises et les groupes industriels se créent, se déplacent ou se délocalisent au gré de leurs opportunités et non au gré des opportunités des territoires concernés.

Croire ou faire croire alors qu'une liaison autoroutière endiguerait la délocalisation des emplois ou des activités, c'est faire preuve de démagogie, de naïveté ou de cécité mentale.

En effet, quelles sont les garanties qui pourraient conduire les entreprises à ne pas délocaliser ou envisager une implantation plus proche des centres logistiques, dans la mesure où ceux-ci sont créés pour cela ?

Une fois encore il suffit juste d'être attentif à l'actualité.

Alors, croire avec fermeté et certitude que « *On constate que là où l'autoroute passe l'évolution de l'emploi est significative* », c'est faire preuve soit d'un optimisme béat, soit cela relève d'une argumentation pour le moins discutable. Cette affirmation mérite d'être très nuancée car elle peut aussi être contredite par de nombreux exemples.

Ainsi, les départements du Nord, Pas de Calais et l'Hérault, 3 départements qui ont un réseau autoroutier important, connaissent aussi un taux élevé de chômage.

« *En fait, on va avoir des évolutions qui sont extrêmement variables selon les dispositions et selon les investissements des élus locaux, notamment.* », **M. Le Corre à Caraman.**

« *Une autoroute exerce davantage un rôle d'accélérateur de tendances, en produisant des effets structurants ou déstructurants ...* », **étude 2, page 15 du GCAT.**

« *C'est vrai qu'une infrastructure autoroutière linéaire, elle va avoir tendance à offrir une desserte qui est une desserte constante du territoire. A partir du moment où vous mettez en place une infrastructure autoroutière, vous allez mettre en place des points d'entrée et sortie qui vont focaliser les changements, et qui vont donner éventuellement l'idée d'une accumulation. Il faut peut-être garder à l'esprit que cette accumulation, elle peut venir ; d'autre part, elle peut être effectivement créée, et cette accumulation, elle peut aussi faire des envieux et créer de nouvelles concurrences.* », **M. Le Corre à Caraman.**

« *Cette différenciation n'a rien d'étonnant dans la mesure où elle confirme que toute ouverture est porteuse d'une mise en concurrence susceptible de creuser les écarts entre les territoires selon qu'ils ont déjà plus ou moins d'atouts.* », **Rapport du sénat, n° 410, page 23.**

« *Si l'autoroute peut apparaître comme un outil de recomposition de l'espace, cette recomposition peut être aussi analysée comme un déplacement de l'activité d'un point à un autre avec ce que cela comporte comme germe de déséquilibres nouveaux et donc de concurrence entre les territoires* », **Lettre débat public n° 2.**

Une autoroute, c'est, en effet, mettre en concurrence deux territoires. Or ce risque évoqué doit être pris en considération dans ce projet surtout si l'on considère non pas le dynamisme territorial de ce territoire mais sa fragilité : « *une dynamique territoriale encore fragile* », lettre de saisine du MEEDDM à la CNDP.

De plus :

« *... la dynamique de développement local que peut induire le projet est même porteuse de certains facteurs de déséquilibre des territoires liés en particulier au risque d'étalement urbain ...* », **page 88 du dossier de la DREAL.**

Le troisième élément à prendre en considération est celui de la spéculation foncière et immobilière.

« *On voit des élus qui se retrouvent, du jour au lendemain, sous des spéculations foncières par définition, là où l'autoroute passe, c'est la commune la moins attractive. Pourquoi ?*

Parce que vous ne voulez pas habiter à 10 mètres de l'autoroute. Par contre, les personnes qui sont ... les communes qui sont juste en périphérie de l'autoroute et qui sont éloignées de 500 à 1 000 mètres, on estompe là les effets de co-visibilité, de nuisances, et cetera, et ce sont ces communes-là sur lesquelles la pression va monter. », M. Le Corre à Caraman.

Et là, force est de constater que l'intérêt n'a de général que le nom 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.

La maîtrise de l'étalement urbain, la limitation des terres agricoles et leur artificialisation, la préservation de l'environnement donnant lieu ici à des argumentaires bien singuliers pour satisfaire des intérêts de tout autre nature.

Mais alors, comment donc maîtriser le foncier, faire cesser l'étalement urbain et le mitage de nos territoires ?

Ne serait-il pas alors nécessaire, comme les acteurs (SRADT) 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 ?**
- 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 ?

Conclusion

Si « les infrastructures constituent bien des conditions de développements ces conditions ne sont pas toujours suffisantes. L'infrastructure doit être en cohérence avec les territoires desservis ... Elle devrait même avoir été conçue à partir des besoins et de la stratégie de chaque territoire. », Pour une politique de développement durable, page 22, Rapport du Sénat n° 410.

« Il est essentiel que les infrastructures s'accompagnent d'un véritable projet et que leurs effets sur le développement des territoires soient maximisés », Rapport du Sénat n° 410.

Si ces infrastructures ne s'accompagnent d'aucun projet d'ensemble, comment peuvent-elles alors participer au développement économique et social tout en préservant l'environnement de ce dernier ?

Nous renouvelons alors notre question : à quel projet de territoire raisonné et partagé fait-on ici référence dans ce projet autoroutier ? A notre connaissance aucun.

D'autre part s'il correspond à une vision claire des relations entre le bassin de Castres - Mazamet et la métropole toulousaine, pourquoi le conseil Général de la Haute-Garonne s'y oppose avec la chambre d'agriculture 31 ?

L'absence de dispositif de maîtrise et d'orientation du développement au cœur du périmètre de l'étude rend peu lisible le projet LACT et rend contestable son efficacité.

Quelle cohérence d'aménagement du territoire sous-tend alors ce projet ?

En revanche, le projet autoroutier met en évidence une incohérence d'aménagement du territoire qui interpelle quant à son adéquation aux orientations stratégiques du Grenelle de l'environnement.

La réalisation d'une nouvelle infrastructure sur un territoire ne disposant d'aucune vision d'ensemble nous conduirait-elle alors vers un développement durable ?

Nous répondons par la négative car une telle infrastructure :

- ouvrirait ipso facto de nouveaux territoires pour la diffusion de l'habitat,
- créerait de nouvelles rentes de situation pour la localisation des activités,
- favoriserait l'éloignement de l'habitat des pôles d'emplois, le développement des activités autour des nœuds routiers,
- relancerait de fait la course entre urbanisme, trafic et infrastructures rendant ainsi difficile ou impossible la mise en place d'un transport collectif efficace. (Voir intervention De M. Le Corre à Caraman)

« Une autoroute peut être un outil au service de l'aménagement du territoire, elle le sera aussi en fonction de ce qu'en feront les acteurs locaux. », M. Le Corre à Caraman.

Encore faudrait-il qu'ils arrivent à se mettre d'accord ! Tel n'est pas le cas dans ce projet.

Au vu des interventions de nos élus ou décideurs dans les différentes réunions, déjà effectuées jusqu'ici, les risques évoqués ci-dessus ont toutes chances de se réaliser plus que de nous engager vers des configurations « nouveaux modèles » ou prospectives « anticipation. ».

C'est pourquoi en :

- **l'absence de coordination territoriale des collectivités concernant l'aménagement du territoire,**
- **l'incohérence du projet avec la charte InterSCOT,**
- **l'impossibilité à respecter l'économie des territoires traversés du fait de ne pouvoir évaluer la capacité du projet à ne pas pénaliser l'activité agricole des territoires traversés,**
- **l'incapacité à préserver les espaces naturels répertoriés du fait de ne pouvoir évaluer l'impact du projet sur ces derniers,**
- **l'incapacité à montrer comment, sur le plan local et régional, le projet participe à la réduction des GES ;**

En attendant que :

- **que les collectivités locales et territoriales s'entendent sur un projet d'ensemble pour les territoires se traduisant par une redéfinition claire des espaces urbains et ruraux et des relations d'opportunité entre les territoires,**
- **que les collectivités se dotent d'un véritable outil de maîtrise de l'urbanisme permettant de réguler le foncier pour éviter un éparpillement trop anarchique de la population,**
- **de mieux coordonner cette politique entre les différents niveaux de collectivités territoriales (région, département, villes, communautés de communes.)**
- **de mieux articuler SCOT et PLU comme le prévoit la loi,**
- **de mettre en place de manière effective des rapports de complémentarité et de solidarité des territoires (populations, industries, entreprises) basés sur une coordination de la gestion et de la régulation de ces derniers ;**

Dans un contexte de rareté de fonds publics et l'obligation d'œuvrer pour un développement durable, nous considérons que l'utilisation des fonds publics doit prendre une autre orientation.

- **Considérant l'opportunité de ce projet non démontrée, si ce n'est peut-être une contribution au développement économique qui reste cependant très hypothétique et très risquée en l'absence de maîtrise des enjeux économiques et territoriaux ;**
- **Considérant qu'en l'absence de maîtrise d'outil de l'urbanisme, loin de recentrer l'habitat autour de bassins de vie autonomes limitant au mieux les déplacements, le projet favorise la déstructuration d'un territoire à forte vocation agricole ne disposant d'aucun transport collectif efficace ;**
- **Considérant que le projet ne procède en rien d'un espace partagé, cohérent et structuré, qu'il renforce d'autre part l'iniquité sociale et territoriale rendant, de ce fait, ce dernier incompatible avec un aménagement durable du territoire ;**
- **Considérant alors que le projet ne permet pas d'offrir un outil cohérent au service d'un développement régional, plus équilibré ;**

Notre association s'oppose à un projet dans l'incapacité de démontrer sa cohérence pour la mise en œuvre d'un développement durable.

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.