



Débat public sur le grand contournement de Toulouse

13 novembre 2007 - CASTRES

Le grand contournement et l'aménagement durable du territoire

Avis de Jacqueline ALQUIER, Sénatrice du Tarn, Conseillère régionale Midi-Pyrénées.

Le thème de ce soir pose, à mon avis, une question centrale. La réalisation du grand contournement participe t-elle à l'aménagement durable de notre territoire ? Ce que je voudrais montrer ici, c'est que si on est sûr de devoir répondre non pour aujourd'hui et pour l'avenir à cette question, il faut refuser d'aller plus loin sur ce projet ; si au contraire on pense que cet aménagement pourrait participer, dans l'avenir, à cet aménagement durable alors, il faut poursuivre les études.

1. Qu'est ce que le développement durable ?

La première question que l'on doit donc se poser, c'est de savoir à quoi correspond l'aménagement durable du territoire. La référence à cette notion ne date pas du Grenelle de l'environnement, comme on aurait aujourd'hui tendance à nous le faire croire, elle date de la loi Voynet de 1999 (et avant, de la Conférence internationale de Rio de Janeiro de 1992) qui a introduit la notion d'aménagement durable dans la politique française d'aménagement du territoire.

Cet aménagement durable, tel qu'il est donc défini par la loi, doit permettre un développement équilibré de l'ensemble du territoire national alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement.

Il allie donc le développement économique, en créant les conditions favorables au développement de l'emploi et de la richesse nationale, notamment en renforçant la solidarité des entreprises avec leur territoire d'implantation et en réduisant les inégalités territoriales, avec la préservation



de l'environnement, en garantissant pour les générations futures les ressources disponibles ainsi que la qualité et la diversité des milieux naturels.

Il ne s'agit pas de ne rien faire. Tout aménagement comporte des atteintes au milieu naturel ; Il faut voir si elles sont acceptables, compensables, ... ; ce qu'il faut savoir c'est si la manière dont nous assurons notre propre développement, est compatible avec le fait de permettre aux générations suivantes de poursuivre le leur.

Une des modalités essentielles de cet aménagement durable c'est le développement local. Il doit être assuré dans le cadre de bassins d'emploi et fondé sur la complémentarité et la solidarité des territoires urbains et ruraux.

On est là au cœur de notre débat.

2. La situation dans le sud du Tarn

On a, malgré les handicaps, une économie dynamique dans le sud du Tarn, puisque nous restons le deuxième bassin d'emploi industriel de Midi-Pyrénées. C'est cependant une situation très fragile, puisque les entreprises du sud du Tarn ont perdu 6 000 emplois depuis 1993.

Des efforts très importants de la part des acteurs économiques et de la part des collectivités locales ont été menés depuis des années, afin de lutter contre les effets de la perte de la mono-industrie liée à la filière délainage, cuir et textile qui assurait le développement économique du sud du Tarn. On peut citer la réalisation d'un aéroport sur Castres-Mazamet ou la construction d'un nouvel hôpital sur l'ensemble de l'agglomération de Castres-Mazamet, qui est actuellement le plus grand chantier de ce genre en Midi-Pyrénées. Dans le domaine de l'enseignement, il faut citer la mise en place de nombreuses formations supérieures de niveau Bac plus deux à Bac plus 5, notamment dans le cadre d'un pôle universitaire autour d'un IUT comportant plusieurs formations à Bac plus 2 et 3, mais aussi des formations de masters, ainsi qu'une formation d'ingénieurs.

Un effort aussi très important a été réalisé en terme d'organisation des territoires, avec la création d'une communauté d'agglomération, regroupant Castres, Mazamet ainsi que 14 autres communes, et forte de 85 000 habitants, dans une des premières communautés d'agglomération créées en France et avec le Pays d'Audan, qui regroupe une grande partie du sud du Tarn, soit une communauté d'habitants d'environ 100 000 âmes, représentant 41 000 emplois, sur 33 communes.

C'est toute une organisation, tout un dynamisme qui doit permettre le maintien et la poursuite d'un développement économique, conciliant l'urbain et le rural dans une économie équilibrée. Pour survivre et se dynamiser elle



doit pouvoir échanger avec l'extérieur, car c'est le cadre de vie de nos enfants qui est en jeu, la possibilité pour eux de travailler là où ils ont grandi, ...

Toute cette organisation, tout ce dynamisme, cela a déjà été dit par d'autres, et sans doute mieux que moi, sont mis en péril par l'absence de transport fiable et rapide permettant de les relier à la capitale régionale, ainsi qu'avec les autres villes de la région. C'est vrai bien sûr pour les voyageurs mais aussi bien sûr pour les marchandises, alors que l'on travaille aujourd'hui à flux tendus.

La première nécessité c'est la 2x2 voies qui relie Mazamet, Castres et Toulouse. Et, devant la carence de l'Etat, les collectivités acceptent l'autoroute.

Pour le grand contournement, la réflexion se poursuit ; elle ne fait que démarrer,

3. En quoi le grand contournement peut ici contribuer au développement durable ?

A la fin du grenelle de l'environnement, on a envie de dire qu'il ne faut plus de routes nouvelles.

Avec le prix atteint par le baril de pétrole, on a envie de dire aussi qu'il ne faut plus de routes nouvelles, puisque il devient de plus en plus difficile pour chacun d'utiliser une voiture.

Mais, nous continuerons à nous déplacer. Si on doit tout faire pour favoriser les transports collectifs, et particulièrement les transports par fer, les transports par route devraient aussi perdurer, car ils sont adaptés aux transports nécessitant souplesse et rapidité.

Il faut aussi assurer l'avenir de notre bassin, de l'ensemble des villes moyennes de Midi-Pyrénées.

Le développement durable, en Midi-Pyrénées, comme d'ailleurs dans les autres régions françaises, passe par la dynamisation de métropoles d'équilibre de tailles moyennes, des aires urbaines moyennes, c'est à dire, selon la définition de la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), entre 30 000 et 200 000 habitants. Ces bassins d'emploi doivent être favorisés. Comme le mentionne la DIACT, elles évitent bien des surcoûts dont souffrent les villes plus importantes et bénéficient d'une meilleure image auprès de la population en matière de qualité de l'espace, de cadre de vie et d'environnement urbain.



Pour la DIACT les villes moyennes participent de l'identité de la France et doivent compter parmi les repères et les fondements de nos stratégies d'aménagement du territoire.

C'est particulièrement le cas chez nous où le développement de villes moyennes s'articule autour d'une imbrication d'un tissu urbain et rural très important.

Il y a aussi des conditions. Il faut lutter contre l'étalement urbain, redynamiser nos centres ville pour en faire des pôles attractifs. Il faut favoriser l'émergence et la pérennisation des métropoles d'équilibre, dans la région toulousaine. Il faut poursuivre et amplifier les efforts en matière de transports en commun. La région, cela a déjà été dit, fait déjà des efforts très importants dans ce domaine.

Il semble que l'on ait pris conscience aujourd'hui du problème de l'étalement urbain. Qu'allons nous faire concrètement dans les années qui viennent, les SCOT, les Pays, ..., sont ils prêts à prendre ce problème à bras le corps ?

La présence du Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc qui depuis 1973 regroupe presque 100 communes du sud de Tarn et de l'Hérault, est un premier élément de réponse. Il est aussi une garantie pour que sur le territoire qu'il couvre l'arrivée d'aménagements routiers ne soit pas synonyme de perte de la biodiversité. De ce point de vue, il doit être un modèle sur lequel les collectivités peuvent aussi s'appuyer.

En ce qui concerne la qualité de l'air, une question qui peut nous préoccuper dans le domaine de la santé, c'est un sujet que je suis particulièrement dans le cadre de l'Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées (ORAMIP). Si une nouvelle route paraît toujours synonyme de plus de pollution par les moteurs des automobiles et des camions, la réalité est plus complexe. La réalisation d'un nouvel équipement routier, éloigné du centre ville de Toulouse, si elle est couplée avec d'autres mesures limitant les émissions polluantes, peut améliorer la situation initiale. En fluidifiant le trafic, en l'éloignant des zones urbaines, on peut améliorer la qualité de l'air.

Des études doivent se poursuivre, mais le bilan n'est pas forcément négatif.

Ce n'est donc pas si simple. Il n'est pas vrai, comme a pu le dire Monsieur Carayon lors du débat à Puylaurens que tous les élus se sont prononcés pour le grand contournement de Toulouse.

Aujourd'hui, on discute de l'opportunité de poursuivre les études. Et pour un aménagement harmonieux du territoire, le grand contournement peut être une opportunité.



Car, c'est probablement entre 2012 et 2016, qu'une décision devra intervenir, après enquête publique et en tenant compte de tous les enjeux sur ce projet.

Il ressort du dossier que le grand contournement, s'il doit se faire, devrait plutôt se faire par l'est et le sud, et ce, pour plusieurs raisons : à l'ouest, étant donné la forme d'urbanisation surtout dense autour de Toulouse, il serait surtout intéressant en doublement de la rocade, ce qui évidemment ne doit pas être fait ; en parcours éloigné de la rocade, il faut passer par l'est et le sud pour favoriser d'une part les échanges entre les nombreuses villes moyennes (Albi, Castres, Rodez, Montauban, Carcassonne) et d'autre part les liaisons nord méditerranée et atlantique méditerranée, car le trafic de transit serait plus important sur cet itinéraire.

Mais, on ne peut accepter non plus ce tracé si Auch devient le laisser pour compte de la région en terme d'aménagement durable du territoire ; il me semble donc qu'on ne peut accepter ce tracé que si le Gers bénéficie d'infrastructures de transport permettant soit de pallier à l'absence de contournement, soit d'accès direct par ailleurs.

La réalisation d'un tel équipement peut être une chance pour notre territoire si nous savons mettre en place une politique adaptée, localement, de développement durable de nos territoires. La région a déjà donné l'impulsion, par sa politique des transports de voyageurs, par son action sur les infrastructures ferroviaires, par sa politique des territoires en direction des pays, des agglomérations et des parcs naturels régionaux, par la mise en œuvre d'un agenda 21 régional. Alors je voudrais lancer un défi aux futurs élus locaux qui sortiront des urnes en mars 2008, celui de donner à tous, habitants, grandes collectivités, Etat et associations, par des politiques adaptées, de développement des transports en commun, de lutte contre l'étalement urbain, de régénération des centres villes, les éléments qui les conduiront à dire oui à ce projet lors de l'enquête publique qui pourrait intervenir entre 2012 et 2015.