

Autoroute Castres-toulouse



Les actes des ateliers du développement durable (Castres - le 23 janvier 2012)



Programme

Ouverture par Jean-Marc FALCONE, Préfet du Tarn

Introduction des ateliers par Jean VARLET, professeur, université de Savoie, grand témoin

Atelier 1 : Maîtrise des dynamiques d'aménagement

Introduction par Pascal VIVIER, direction départementale des territoires de Haute-Garonne

Valoriser l'agriculture et le paysage pour maîtriser les évolutions de territoires

Didier LABAT, chercheur, Centre d'études techniques de l'Équipement du Sud-Ouest

Démarches participatives de stratégie et de prospective sur le territoire rural : expériences de l'AC3A

Pascal DAGRON, chargé de mission, association des chambres d'agriculture de l'arc atlantique

Le SCoT (schéma de cohérence territoriale) comme outil d'anticipation et de maîtrise partagée de l'aménagement du territoire

Marc JUILLET, co-directeur du syndicat mixte du Pays de la Provence Verte.

Atelier 2 : Stratégies économiques locales

Introduction par Bernadette MILHERES, directrice départementale des territoires du Tarn

Autoroute et transformation territoriale : exemple de l'A66

Sébastien LE CORRE, enseignant-chercheur, université de Toulouse

Quelle organisation du développement économique lié à l'arrivée d'une autoroute ?

Jean-Pierre CHAMPCLAUX, directeur développement économique de la communauté d'agglomération de Brive

Atelier 3 : Nouvelle mobilité, nouveaux services

Introduction par Fabrice ESCAFFRE, enseignant-chercheur, université de Toulouse, LISST-CIEU

Table-ronde sur la santé et l'organisation des soins avec :

- Jean-Louis DARDE, Directeur général de l'Hôpital du Pays d'Autan
- Docteur Daniel DUPIAS, Président Commission médicale d'établissement (CME) de l'Hôpital du Pays d'Autan, Président de la Conférence du territoire du Tarn
- Docteur Josiane BOULARAN, Chef du service des Urgences de l'Hôpital du Pays d'Autan

Table-ronde sur l'éducation avec :

- Christophe PIAU, Directeur du Lycée Forestier du Haut Languedoc
- Martine FAUVEL, Proviseure du Lycée La Borde Basse
- Dominique PINON, Directeur de l'IUT Paul Sabatier
- Bernard RIGAUD, Directeur de l'École d'Ingénieurs ISIS

Table-ronde sur le tourisme et la culture avec :

- Séverine FRAYSSE, Vice-Présidente de la Fédération Hôtelière du Tarn
- Renaud JEANNE, Hôtel Le Relais Fusies (Lacaune)
- Olivier NICAISE, Directeur du Bolegason

Synthèse des ateliers et mise en perspective par Jean VARLET

Clôture par Colin MIEGE sous-préfet de Castres et le DREAL Midi-Pyrénées



Jean-Marc FALCONE, Préfet du Tarn : Mesdames et messieurs les élus, Monsieur le Président de l'association des Maires du Tarn, Monsieur le Président de la Chambre du Commerce et de l'Industrie, Mesdames et Messieurs les chefs de services, Mesdames et Messieurs les présidents d'associations, Mesdames et Messieurs. En préambule je remercie la présence de Madame Nerte Dautier, qui est la garante de la concertation, présente pour

assister à ces travaux tout au long de la journée. Je vous remercie également toutes et tous de votre présence à cette journée d'échange et de travail autour du projet d'autoroute Toulouse – Castres.

Les ateliers du développement durable, objet de notre réunion aujourd'hui, ont l'ambition de permettre aux acteurs locaux d'anticiper au mieux l'arrivée de l'autoroute. Votre présence indique, à mes yeux, qu'il s'agit d'une ambition que nous partageons.

Je reviendrai plus précisément par la suite sur les objectifs de cette journée, mais permettez-moi de rappeler, en quelques mots, car vous êtes tous des acteurs actifs de celle-ci, où en est la concertation sur le projet.

Cette concertation s'est déroulée en continu tout au long de l'année 2011, sur les fuseaux au 1er semestre, sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution en fin d'année. Par ailleurs, deux groupes de travail, l'un sur l'environnement, le second sur l'aménagement et l'agriculture ont été mis en place.

Comme vous le savez, une nouvelle phase de concertation va débiter dès la semaine prochaine, à partir du 30 janvier. Cette nouvelle étape porte sur les variantes de tracés et permettra d'arrêter le tracé de référence d'une cinquantaine de mètres de large à partir duquel sera fixée la bande de 300 m qui elle sera soumise à enquête publique. Cette concertation associera bien évidemment et très largement les élus; elle permettra à chacun de s'exprimer selon un dispositif que vous connaissez bien maintenant : 5 réunions intercommunales par secteur avec les maires, les présidents d'intercommunalités, les conseillers généraux concernés, 5 permanences de proximité permettant à la DREAL de recevoir nos concitoyens qui le souhaitent. Le dossier de concertation et un registre mis à disposition pendant un mois en mairie permettront à chacun de s'exprimer. Et bien sûr le site internet sur lequel chacun trouvera le dossier de concertation, mais aussi, par exemple, la possibilité de zoomer sur une photographie aérienne et de voir comment se situent les différentes variantes de tracé par rapport à sa maison, à son exploitation agricole, au lieu qu'il souhaite examiner. Et enfin le comité de suivi composé de représentants des 5 collèges dans l'esprit du Grenelle de l'environnement. En mars, à l'issue de cette concertation et après un nouveau comité de pilotage le préfet de région arrêtera le tracé de référence pour la suite des études. Comme vous le voyez, le calendrier initial fixé en 2010 a été jusqu'à ce jour strictement respecté.

Après ce bref rappel sur le déroulement du projet, je souhaite revenir sur ces ateliers du développement durable qui nous rassemblent aujourd'hui. Cette journée n'est pas conçue comme un temps de la concertation sur le projet lui-même, mais comme un temps de réflexion collective sur les enjeux pour le territoire liée à l'arrivée de l'autoroute pour la zone visée.

L'objectif est de débattre des défis à relever, des orientations à prendre pour inscrire ce projet dans une perspective de développement durable des territoires concernés.

Les trois thèmes proposés au débat ont été identifiés à l'issue de la réunion du groupe de travail aménagement-agriculture du 23 septembre dernier. Il s'agit de la maîtrise des dynamiques d'aménagement et des stratégies économiques locales.

Les nouvelles pratiques de mobilité qui vont modifier nos accès aux services comme l'éducation, les soins, les loisirs sont aussi apparus comme des questions faisant débat ; elles seront abordées plus particulièrement cette après-midi.

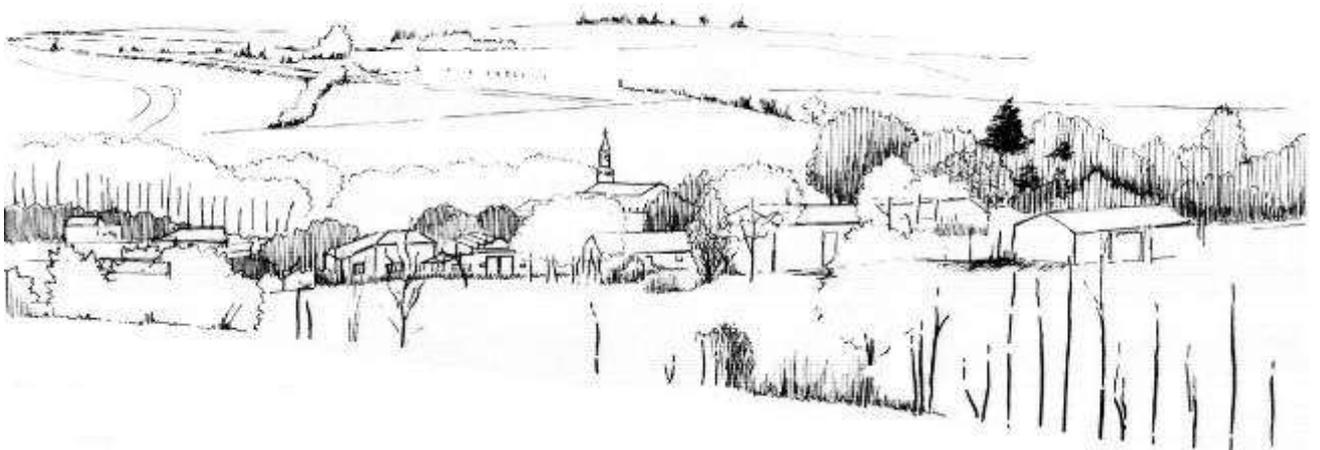
Ainsi, l'ambition de cette journée est d'offrir aux acteurs locaux un temps de réflexion sur les opportunités liées à l'arrivée de l'autoroute, mais aussi sur les stratégies à conduire et à partager pour optimiser les bénéfices apportés par ce nouvel équipement.

C'est pourquoi la journée a été construite autour de 3 ateliers thématiques qui permettront d'apporter une expertise, des témoignages ou des retours d'expérience, mais qui laisseront aussi une large place aux échanges.

L'ambition collective est, sur la base de ces échanges, d'identifier collectivement des enseignements, des pistes de travail, de dégager des recommandations pour que l'autoroute Castres-Toulouse s'inscrive pleinement au service des territoires, des forces économiques qui les animent et de leurs habitants.

A l'issue de cette journée, Jean VARLET, qui nous fait l'honneur d'être le grand témoin de cette journée, nous aidera à tracer les premières pistes ; le groupe de travail aménagement-agriculture sera ensuite amené à retravailler sur la valorisation et les suites à donner à cette journée.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une journée riche d'enseignements et d'échanges fructueux.



Jean WATRIN, animateur : Monsieur le Préfet a esquissé le programme, nous allons le voir à l'écran. Je vous rappelle le principe : trois ateliers, avec des intervenants, certains étant venus de l'extérieur de la région, et cet après-midi des intervenants venant du sud du Tarn.

Nous avons organisé la salle pour que vous vous voyez - c'est presque un hémicycle - pour que l'on puisse travailler, ce n'est pas une conférence. L'idée est de produire de la réflexion et de s'inscrire dans une dynamique de projet. Au-delà de la mise en scène, vous voyez à la droite de Jean VARLET, Emmanuelle Bonneau, paysagiste, qui diffusera tout au long de la journée des esquisses illustrant les paysages du territoire sud tarnais.

Jean WATRIN, animateur : Avant d'engager le premier atelier, permettez-moi de vous présenter Jean VARLET qui a bien voulu accepter d'être à la fois notre référent scientifique tout au long de cette journée mais aussi d'en faire la synthèse et de nous aider à mettre ces travaux en perspective. Jean VARLET est professeur de géographie à l'Université de Savoie, Président de la commission nationale de géographie des transports et ancien directeur de l'observatoire de l'autoroute A89. J'ai parlé de référent scientifique, Jean VARLET dites-nous comment l'Université a-t-elle été appelée à s'intéresser aux autoroutes ?



Jean VARLET : Pour répondre à votre question sur la démarche scientifique, une première personne François Plassard s'est intéressée dans les années 1970 à la question des autoroutes et du développement régional. Plus tard avec la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982), l'Etat a incité les maîtres d'ouvrage à mesurer l'impact de l'arrivée d'une infrastructure de transports, les bilans LOTI ont été imposés à ces opérateurs. En 1985, le Président de la SAPRR (Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône), Jean-Antoine Winghart, a décidé d'aller plus loin et de monter l'Observatoire des effets économiques de l'A71 (Clermont-Ferrand - Bourges). Le comité de pilotage de cet observatoire, qui était national, a proposé aux universités de travailler sur la question pour des raisons d'objectivité, de rigueur des méthodes scientifiques et de neutralité.

Cet observatoire a fonctionné de 1985 à 1996, puis d'autres observatoires ont été montés par la SAPRR, le long de l'A39 au pied du Jura notamment. Puis ASF a monté trois observatoires dans le Sud-ouest : pour l'A64 entre Bayonne et Martres-Tolosane, pour l'A20 entre Brive et Montauban, et pour l'A89 entre Clermont-Ferrand et Bordeaux.

Les universitaires ont été appelés, notamment des économistes, des géographes, des botanistes et des écologues. Au bout du compte, on dispose d'observations depuis plus de vingt ans, on a accumulé un certain nombre de données et la réflexion scientifique est désormais tout à fait riche sur cette question. J'insiste sur cette synergie positive entre l'Etat, les sociétés autoroutières et la recherche scientifique pour parvenir à des résultats.

Jean WATRIN, animateur: déjà 20 ans de travaux, on est tenté de vous demander tout de suite, est-ce que les autoroutes participent au développement ?

Jean VARLET : C'est la question fondamentale.

Sur le strict plan du développement économique global, la réponse peut surprendre car la déception est là. Attention à prendre du recul par rapport à ce propos !

Certes, à l'échelon local, on enregistre des mouvements positifs, des phénomènes de développement économique. Mais sur l'ensemble d'une région traversée, nous ne sommes pas en mesure de dire si l'autoroute a produit de la richesse ou non. Pourquoi ? Parce qu'une autoroute intervient dans un contexte territorial au même titre que d'autres paramètres, notamment les entreprises, les acteurs institutionnels, etc. ; et évidemment aujourd'hui avec l'internationalisation, quel est le rôle précis de l'autoroute prise isolément dans tout le système ? C'est très difficile à dire.

Il se pose bien un problème de méthode scientifique. Sur le plan méthodologique, la seule manière de démontrer que l'autoroute crée de la richesse serait de pouvoir prendre à la fois un territoire sans autoroute et ce même territoire avec une autoroute, et de les voir évoluer pendant 10 ans, ce qui permettrait d'isoler le rôle de l'infrastructure et alors de pouvoir affirmer *« l'autoroute a provoqué telle ampleur et telle forme de développement économique »*. Il va de soi que c'est totalement impossible.

Donc sur le plan de l'économie, effectivement il y a une déception ; mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de développement économique, j'insiste bien.

Par contre, ce qui est intéressant, c'est que les observatoires ont relevé beaucoup d'interactions entre autoroute et territoires. Ce qui est extrêmement important, c'est le rôle fondamental des acteurs économiques et institutionnels, aussi bien au fil de l'avancée du projet autoroutier que lors de la valorisation de l'arrivée de l'autoroute. Il y a vingt ans, quand ont démarré les travaux d'observation, les acteurs se mobilisaient beaucoup plus au moment de la mise en service. Les années passant, on les a vus se positionner davantage au moment du chantier. Vers le milieu des années 1990, on a vu, pour l'A89- notamment sur le secteur de Brive – que les acteurs économiques s'étaient mobilisés dès l'annonce du projet : en mai 1987, alors que le premier coup de pioche date de 1996, la première mise en service de 2000 et la dernière mise en service en 2008.

La manifestation qui nous réunit aujourd'hui se place non pas lors de la mise en service ou du chantier, mais dans cette période d'annonce. Vous vous concertez déjà bien en amont pour voir comment valoriser, je l'enregistre en tant que chercheur.

Jean WATRIN, animateur: Peut-on rentrer dans le détail sur ces aspects, quels sont les enseignements que vous retirez, qui pourraient nous guider ?

Jean VARLET : Au-delà de la question des effets d'annonce ou d'anticipation, les observatoires enregistrent un certain nombre de corrélations fortes entre l'arrivée d'une autoroute et le développement des territoires.

Les questions de l'accessibilité, de l'ouverture des territoires, du désenclavement, sont prégnantes. On enregistre des gains de temps d'environ 40%. Alors que fait-on de ce gain de temps ? Comment les acteurs s'emparent de cette affaire pour transformer le tissu économique ou les territoires ?

Il y a des modifications en matière de mobilité de manière générale.

Sur le plan du développement économique, on enregistre partout un mouvement important de création de zones d'activités, qui accueillent des établissements économiques. Cependant il faut faire attention. Hier, l'espoir était de considérer que « *Beaucoup d'établissements vont arriver de l'extérieur* » ; or sur ce point c'est la déception, car les observatoires relèvent 10, 15, 20% des emplois des zones d'activités qui correspondent à des emplois d'entreprises extérieures. L'essentiel finalement est régional et local. C'est extrêmement important que les acteurs prennent conscience de cela, car ils participent à un mouvement de maintien de l'activité économique locale et régionale. On l'a vu sur l'A71 et sur l'A89, c'est absolument essentiel, des entreprises qui envisageaient de partir, de quitter la région, sont restées parce que l'autoroute arrivait et qu'une zone d'activités performante, accessible, bien équipée leur permettait de moderniser sur place l'outil de travail économique.

Je passe sur les notions de commerce, de tourisme, de services, j'insiste peut-être plus sur les modifications qu'on constate en ce qui concerne les villes, au niveau de la hiérarchie urbaine et de leurs zones d'influence, pour lesquelles des incidences nettes sont repérées en matière de relations entre les villes, de modifications d'attractivité ; on a des résultats tout à fait intéressants.

En revanche il y a des éléments pour lesquels la corrélation est faible ou nulle, d'autres où elle est moyenne et dans ce cas tout dépend du rôle des acteurs locaux, de la position dans le territoire...et du passé qui explique telle ou telle dynamique.

Jean WATRIN, animateur : Peut-on schématiser sur les trois pièges à éviter et les trois conseils majeurs que vous nous donneriez ?

Jean VARLET : Oui, là aussi des résultats apparaissent clairement.

Il faut en finir avec quelques croyances : l'illusion de cette arrivée massive d'établissements extérieurs, c'est fini depuis 25 ans. Cela a été très présent dans les années 1960-70, encore un peu début des années 1980, mais on était à l'époque des « Trente Glorieuses », du fordisme – division spatiale du travail séparant les fonctions de direction au centre et les ateliers de production en périphérie - le développement des réseaux autoroutiers et ferroviaires. C'est la seule période en France où il y eut une politique globale d'aménagement du territoire français sous la houlette de la DATAR.

Il faut rester vigilant par rapport à quelques effets pervers potentiels. Peut-être moins dans votre cas, mais dans le cas de l'A71 Paris-Clermont, l'autoroute a permis à des habitants de l'Ouest français de se rendre également plus vite vers les Alpes et la Méditerranée. Autrement dit, les stations de sports d'hiver d'Auvergne ont perdu un peu de leur clientèle habituelle, mais à l'inverse elle en gagna par ailleurs.

Effet pervers aussi surtout, sur lequel la vigilance s'impose à tous les acteurs, et j'insiste beaucoup, « *une autoroute fonctionne à double sens* » : un territoire est plus accessible et accède mieux ailleurs, espérant ainsi conquérir de nouveaux marchés, mais attention les

extérieurs raisonnent de façon identique et espèrent conquérir des marchés dans ces régions que la nouvelle autoroute va traverser : des stratégies économiques suivent toujours les réseaux autoroutiers : l'hôtellerie, les transports et la logistique, la grande distribution commerciale. Donc il faut se préparer à cette concurrence qui va arriver et qu'il faut canaliser.

Effet pervers aussi, la déstructuration interne du pays traversé du fait de conflits éventuels entre territoires. Je ne connais pas assez votre région pour retenir un éventuel exemple, mais sur l'A89 près de Périgueux on a rencontré un cas d'école, de mésentente intercommunale qui a pâti à toute l'agglomération périgourdine. Il convient de veiller à rester vigilant par rapport à des risques dans les processus d'acteurs.

La complexité des montages institutionnels et financiers est un autre risque. Vouloir faire des choses très compliquées avec beaucoup d'acteurs, des montages financiers complexes, demande du temps et finalement le temps passe : le projet de grande plateforme logistique publique de Clermont-Ferrand restera un cas d'école désolant. Les acteurs n'ont pas réussi à s'entendre rapidement et à faire un montage simple, la plateforme qui était prévue dès 1989 n'est toujours pas là.

Eviter tous les comportements d'individualisme. On voit bien que chacun peut vouloir tirer son épingle du jeu, mais une concertation globale, en termes d'aménagement global du territoire, est une nécessité pour mieux concentrer les aspects positifs, ne pas créer de dispersion, d'autant plus actuellement dans un contexte de politiques de développement durable.

En tout cas, l'autoroute apparaît comme un instrument de travail, de réflexion, un instrument de développement des territoires.

Jean WATRIN, animateur: merci, le but de cette journée est justement de réfléchir ensemble avant d'agir ensemble. Jean VARLET je vous remercie, je vous solliciterai plusieurs fois, vous êtes à la fois grand témoin, mais aussi référent scientifique. Il est temps d'engager le premier atelier et c'est Pascal VIVIER, Chef du Service Prospective et Stratégie à la Direction Départementale des Territoires de Haute Garonne qui va introduire le premier thème de réflexion "Maîtrise des dynamiques d'aménagement". Je demande aux trois intervenants de nous rejoindre également sur l'estrade : Didier LABAT, Pascal DAGRON et Marc JUILLET.

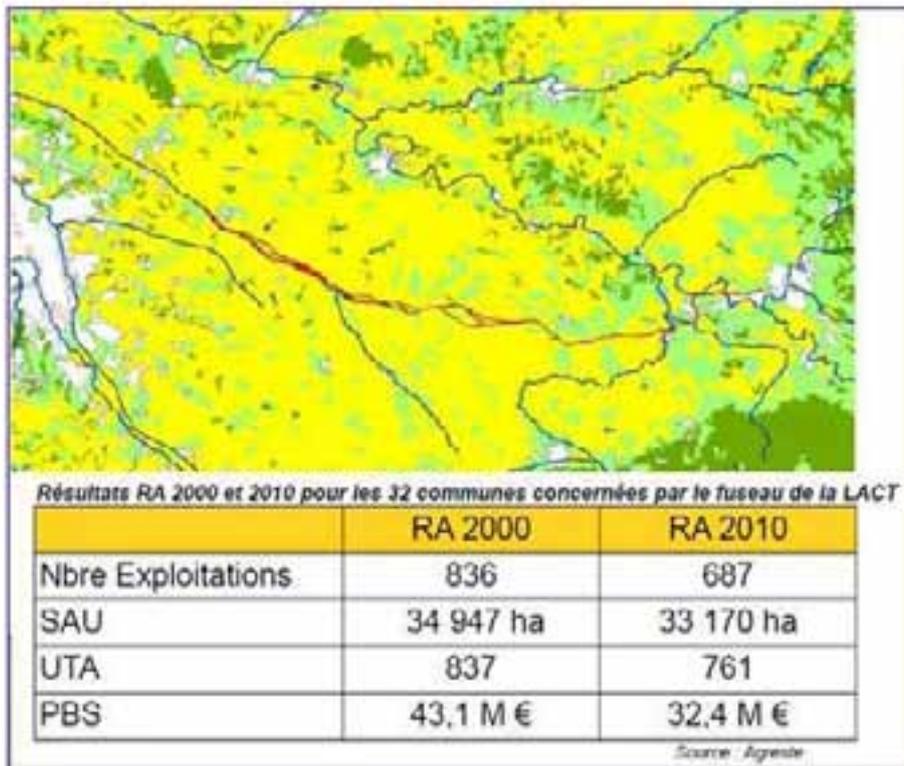




Pascal VIVIER : Bonjour à tous, je tenais à excuser mon directeur Thierry VATIN qui n'a pu être présent parmi nous. Je vais vous présenter en quelques mots et illustrations cet atelier pour le placer dans la poursuite des réflexions engagées dans le cadre de l'atelier aménagement du territoire et agriculture du 23 septembre.

Pour revenir sur la maîtrise des dynamiques, j'ai pensé qu'il serait intéressant de regarder les dynamiques déjà en œuvre sur le territoire. Puisqu'on voit souvent que les projets d'infrastructures accompagnent et parfois accélèrent ces dynamiques.

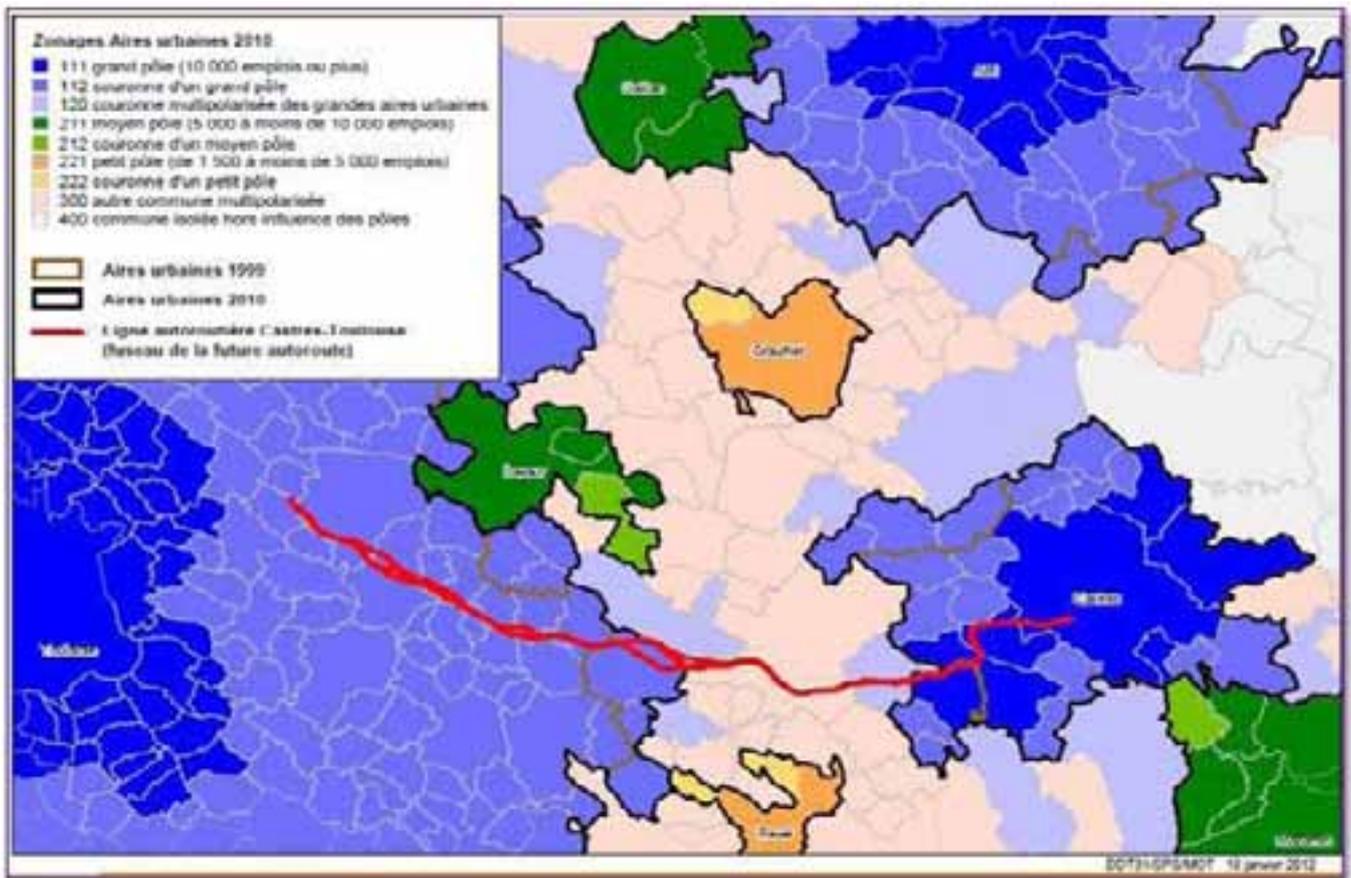
Le premier élément frappant, notamment quand on prend la route entre Castres et Toulouse, c'est l'absence de friche, on est sur un territoire à forte dominante agricole, ça se voit dans les paysages. Un territoire où les terres ont un très fort potentiel agronomique, vous le voyez sur cette carte qui représente les espaces de grandes cultures, les espaces forestiers ou de polyculture élevage. Donc un territoire très marqué par l'activité agricole et les grandes cultures.



(RA : Recensement Agricole/ SAU : Surface Agricole Utile/ PBS: production brute standard/ UTA: Unités de travailleur agricole)

Vous avez en dessous les résultats du recensement agricole 2000-2010 le long de l'autoroute, avec effectivement les tendances que l'on observe au niveau régional : diminution du nombre d'exploitation et augmentation des surfaces par exploitation. On est sur des exploitations de taille moyenne (48 ha, 50 000 € de production brute) et donc en regard du contexte et de la proximité de l'agglomération toulousaine on est quand même sur une agriculture qui reste dynamique et résiste bien à la pression urbaine.

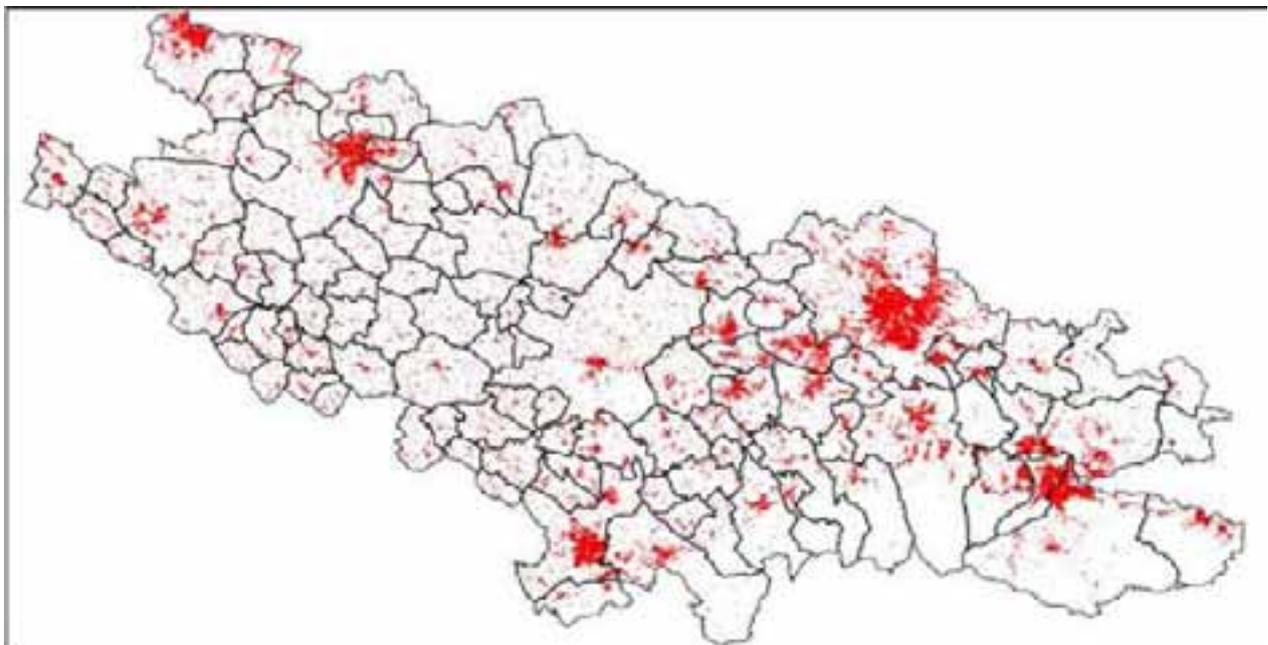
L'autre élément sur les dynamiques en œuvre sur le territoire c'est aussi l'influence de plusieurs pôles urbains dans un contexte plus général, de ce qu'on appelle le développement de la métropolisation : par le développement des mobilités, une déconnexion des bassins d'emploi et des bassins de vie. On retrouve donc un territoire qui va être sous plusieurs influences : l'aire urbaine de Toulouse qui progresse, mais peu comparée à ce qui se passe à l'ouest de Toulouse (entre 1999 et 2010). On voit aussi un territoire avec de nombreux pôles qui viennent justement structurer le territoire : l'agglomération de Castres-Mazamet, mais aussi des bourgs ruraux comme Revel, Graulhet, Lavaur.



Le corolaire de ce processus de métropolisation c'est bien sûr l'étalement urbain avec tous les risques liés à l'arrivée d'une infrastructure : la progression de cet étalement, risque évoqué lors de l'atelier du 23 septembre. Pour illustration, vous avez l'urbanisation de 1962 et l'urbanisation en 2006.



Urbanisation en 1962 : source MAJIC

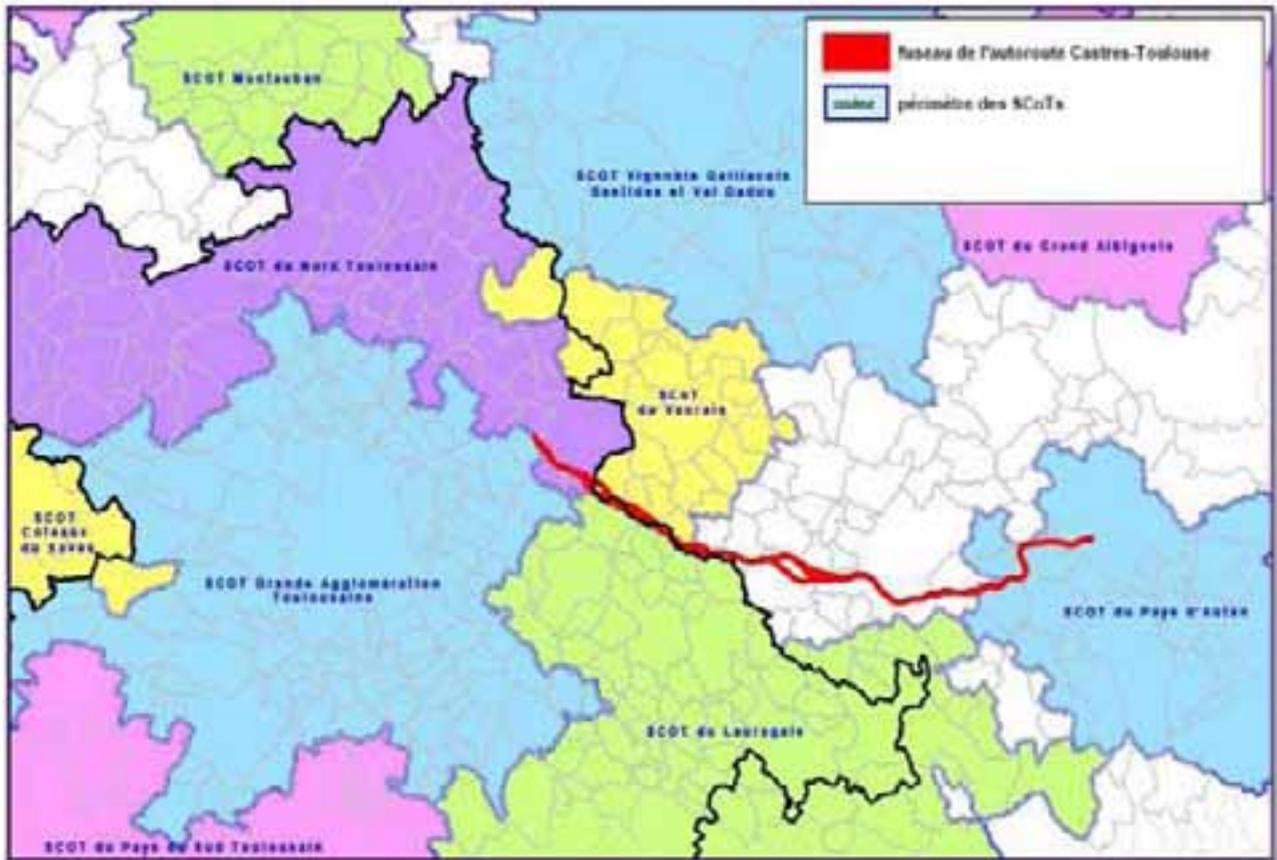


Urbanisation en 2006 : source MAJIC

Donc on voit sur une période de 40 ans que les surfaces urbaines ont plus que doublé sur le territoire, elles ont augmenté plus rapidement que la croissance de la population, et on voit aussi que le phénomène touche les agglomérations et les bourgs, mais aussi l'ensemble des territoires ruraux.

Au regard de ces éléments de contexte, quels enjeux aujourd'hui pour la maîtrise de l'aménagement sur ces territoires? Vis-à-vis de la maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation des espaces agricoles et naturels, la question est effectivement : « *quel rôle et quelle place pour les outils de planification, PLU (Plan Local d'Urbanisme), Scot (Schéma de Cohérence Territoriale) ?* ».

A titre d'illustration vous avez ici la carte des Scot, qui retrace ce que je disais : on a une infrastructure sous l'influence de nombreux pôles, donc sous l'influence de plusieurs Scot.



Autre aspect, la planification ne saura être le seul outil de lutte contre l'étalement urbain. L'arrivée d'une autoroute permet de mobiliser les acteurs du territoire autour d'un projet porté sur les espaces et activités agricoles.

Puis le dernier point, évoqué dans l'introduction et lors de l'atelier suivant, l'arrivée d'une infrastructure peut être un outil levier de développement local qui peut s'appuyer sur différentes stratégies : entre l'accueil de nouvelles populations – économie résidentielle -, la création et le développement de zones d'activités au droit des échangeurs, mais aussi des projets de valorisation des ressources locales qui trouvent un plus grand bassin de chalandise avec l'autoroute avec donc une question et une gouvernance : comment assurer la cohérence de toutes ces stratégies locales ?

Jean WATRIN, animateur : je vous présente maintenant Didier LABAT, chercheur au Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) du Sud Ouest. Comme chercheur, on a envie de vous demander : vous recherchez quoi ?

Didier LABAT : Bonjour, je travaille sur l'évaluation des politiques publiques et plus particulièrement sur les documents d'urbanisme. Il s'agit de mieux comprendre le fonctionnement de ces outils de planification et d'en identifier les effets. J'analyse l'investissement des acteurs sur ces outils et les méthodes qu'ils y déploient, ainsi que les résultats.

Jean WATRIN, animateur : Vous allez nous montrer à partir d'un exemple pris dans le monde viticole comment on peut associer la profession agricole à une démarche de planification du territoire ?



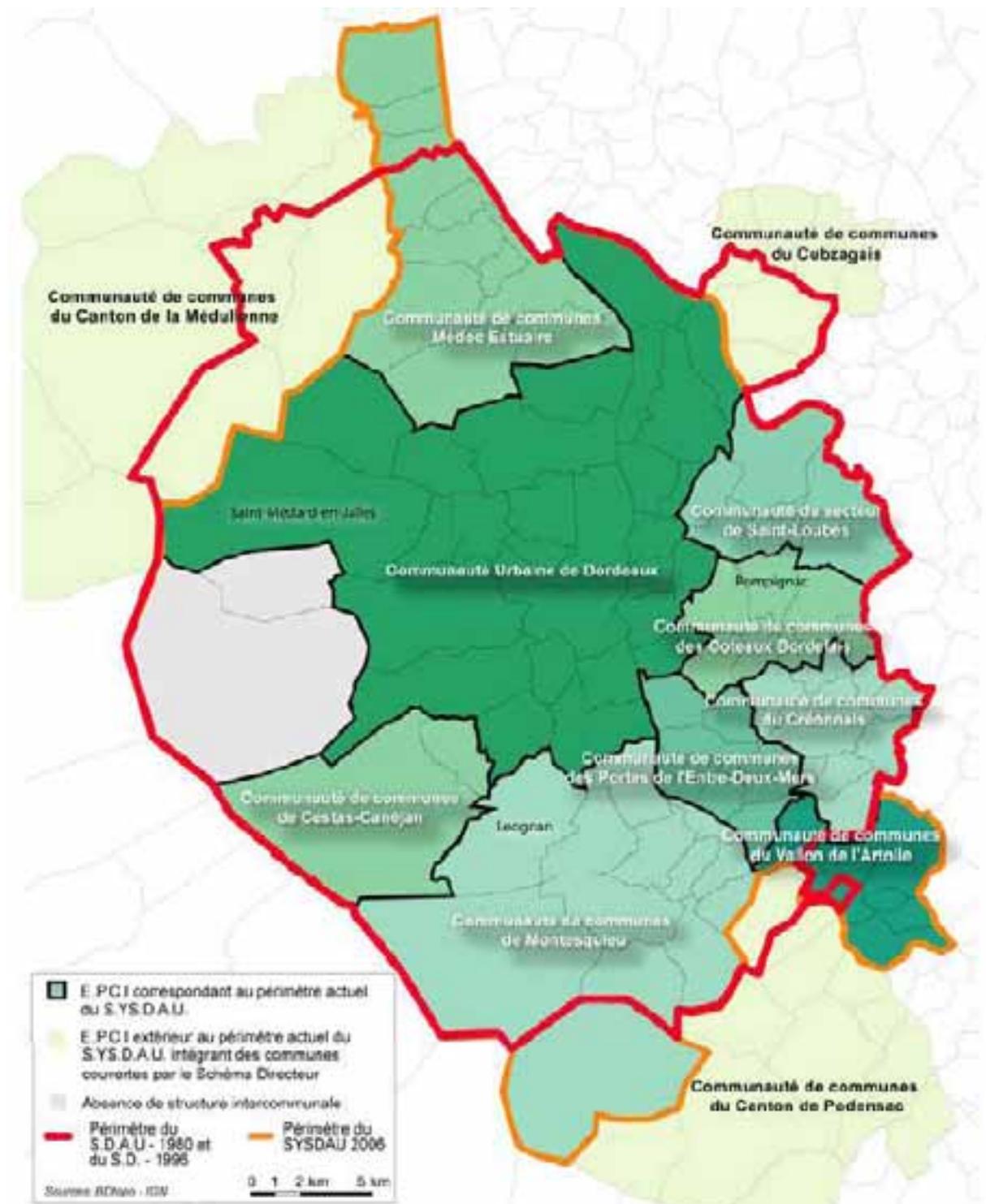
Didier LABAT : Oui, le sujet de la maîtrise des dynamiques de développement et du développement urbain en particulier reste un objet de débat. Les documents d'urbanisme sont, à ce titre, des outils tournés vers ces objectifs. Comment mobiliser ces outils de planification, comment les rendre plus efficaces? Si le cadre réglementaire est nécessaire pour traduire

des orientations opposables, il convient également de mieux associer les acteurs des territoires pour l'élaboration des documents d'urbanisme. L'exemple présenté a pour objet de témoigner de la démarche entreprise par les élus du syndicat pour construire une politique paysagère de lutte contre l'étalement urbain, qui sert également de valorisation de l'agriculture.

Il s'agit ici de vous proposer une lecture historique de la mobilisation d'acteurs de la planification spatiale mais aussi d'acteurs économiques pour conduire les dynamiques de développement urbain. L'exemple proposé est celui de la métropole bordelaise. Bien qu'étant différent du territoire concerné par le projet de la LACT, il me semble qu'un certain nombre d'observations peuvent servir au débat d'aujourd'hui sur les relations entre les perspectives de développement liées à un projet et les enjeux d'une meilleure maîtrise de ces dynamiques, non pas pour servir un intérêt unique, mais pour mener une réflexion commune sur le partage de la ressource.

Un projet de développement, qu'il soit une infrastructure ou une extension urbaine constitue une modification du territoire qui fait apparaître de nouvelles ressources. Se pose alors la question des modalités du partage de ces ressources, qui, dans un contexte de développement durable sont au cœur des préoccupations.

Alors pour rentrer dans le cœur de ma présentation, je vous présente rapidement le territoire métropolitain de Bordeaux. Ce territoire métropolitain est actuellement représenté par le SYSDAU (Syndicat Mixte du SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise) institué en 1996.



Le SYSDAU comprend en son centre la communauté urbaine de Bordeaux (27 communes et 82% de la population du SYSDAU) et un chapelet de 66 communes périphériques qui se sont constituées en communautés de communes suite à la loi sur la coopération intercommunale, dite loi Chevènement en 1999.

Cette métropole couvre un des fleurons de l'industrie viticole française, de par le rayonnement des vins bordelais dans le monde. Même si elle ne couvre que 17 % de l'ensemble des appellations, ce territoire constitue une synecdoque à travers laquelle le paysage a été mobilisé dans le cadre du SD (Schéma Directeur) de 2001.

La mobilisation des acteurs sur des dynamiques d'étalement urbain débute dans les années 1970 par l'élaboration d'un SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme). Conscient du processus d'étalement urbain, les acteurs mettent en place une politique d'espaces verts pour tenter de maîtriser ce développement. Le constat se base sur une très forte disparité en matière d'offre de service environnemental, et plus particulièrement en espace vert. La couverture territoriale est inégale. Des communes sont carencées sans logique territoriale particulière.

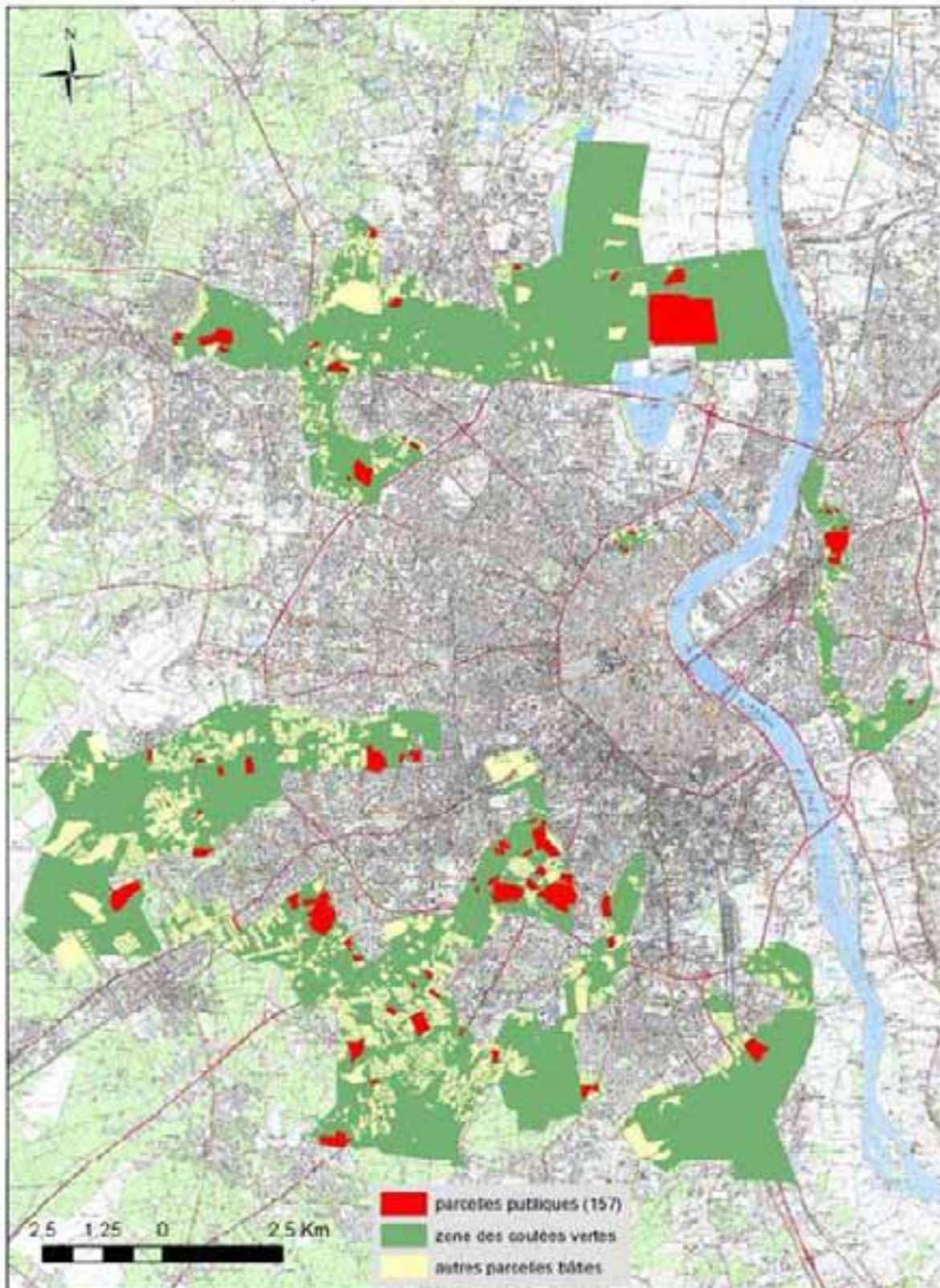
Les acteurs s'appuient sur ce constat pour élaborer une politique ambitieuse de maîtrise de la périphérie métropolitaine selon trois axes :

- créer une ceinture forestière en considérant la limite de 1972 comme une limite fixe, à inscrire dans les POS (Plans d'Occupation des Sols)
- protéger des espaces privés et publics (coteaux, vignobles intra urbains, ruisseaux et sources, activités maraîchères),
- localiser les espaces verts publics à créer, grandes propriétés pouvant devenir des parcs après aménagement, espaces libres proches des zones urbanisées ou à urbaniser.

Les acteurs élaborent un schéma directeur des espaces verts. Mais, l'observation des dynamiques d'urbanisation montre l'inefficacité des mesures entreprises. Cette situation s'explique selon plusieurs paramètres :

- La forte hésitation des acteurs pour « oser » prendre des mesures efficaces. Il n'y a aucune ironie dans mes propos, mais le simple constat que si les problématiques ont bien été identifiées, les mesures opérationnelles ne sont pas adaptées à l'ampleur des problèmes.
- L'absence de mobilisation de partenaires extérieurs au projet, et je reviens sur ce point sur la notion de partage de la ressource. Concrètement, les premiers concernés, les agriculteurs et les viticulteurs ne faisaient pas partie des partenaires. Il s'agissait dans les années 1970-1980 d'un fait établi et non d'une spécificité locale.
- la déconnexion des échelles de projet. Ce qui était prévu à l'échelle métropolitaine ou intercommunale n'était pas appliqué à l'échelle communale dans le cadre des POS. Je ne ferai pas d'analyse sur ce sujet, je pense qu'il s'agit là d'un problème bien connu de beaucoup d'acteurs.

Parcelles publiques dans les zones de coulées vertes



Au final, une grande partie de la ressource foncière agricole a été consommée sans vision à long terme des conséquences :

- fragilisation de la structure économique agricole (fragmentation parcellaire, coupure des réseaux, développement des conflits, etc.). Au-delà des espaces consommés, de nouvelles contraintes liées aux usages urbains ont fortement contraint ce qui restait d'agricole.
- perte de terroirs viticoles parmi les plus prestigieux au centre de la métropole. Et cette remarque appelle à la reconnaissance d'autres valeurs qu'uniquement économiques. La négation des espaces agricoles a servi de catalyseur à la révolte des professionnels de la viticulture. A tel point que la révision du SDAU de 1980 débute en 1996 lors de la création du syndicat mixte, par un contentieux adressé par l'interprofession. Juste un chiffre qui témoigne du changement de la structure viticole : 1950 - 58000 exploitants - 1990 - 18000 exploitants. Leur demande est simple : être associé à l'élaboration d'un projet qui les concerne, leur donner la parole, et leur permettre de défendre leur vision de la ressource.

La liaison entre paysage et vignoble intervient en 1998-1999 lorsque dans le cadre des conférences entre experts et élus, des chercheurs et des professionnels (architectes, urbanistes, paysagistes) sont intervenus en développant des discours sur l'importance des outils de planification dans le développement territorial.

Le SYSDAU perçoit à ce moment l'intérêt qu'il peut retirer de cette situation. Il transforme alors le conflit avec l'interprofession en opportunité partenariale. La première politique d'espaces verts ayant échoué, il va s'appuyer sur cette mobilisation de l'interprofession pour mieux définir la problématique de l'étalement urbain, et lui donner du sens. Initialement uniquement dévolue au développement urbain et économique (au sens industriel et tertiaire), le SYSDAU se positionne comme garant de l'économie viticole en lui donnant une place nouvelle dans la vision de la métropole. Le discours de l'interprofession sur la perte des valeurs culturelles et patrimoniales du vignoble a sensibilisé les élus du SYSDAU. Et c'est ce risque, bien illustré, qui a permis de faire de la lutte contre l'étalement une priorité forte pour les élus.

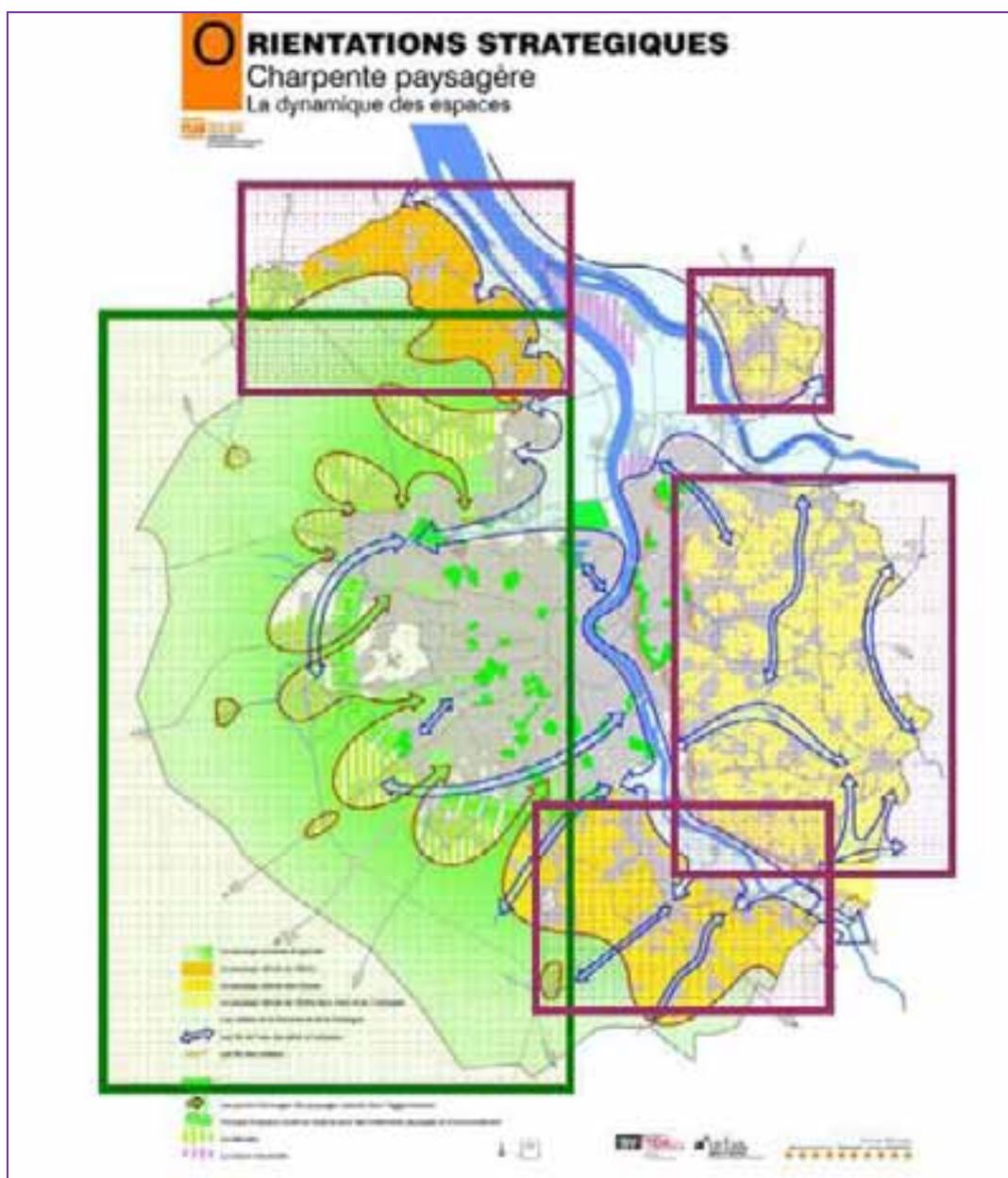
Des notions telles que « Ressources », « Economie territoriale » ou « gestion des interstices » ont été déployés et ont permis au maître d'ouvrage d'ancrer l'idée maîtresse que le futur SD 2001 devait être mis au service de toutes les problématiques territoriales, au-delà de la seule définition de la destination foncière.

A partir de cette étape, l'avancement de la définition du projet de territoire ne se fait plus selon une distribution des droits au développement en conformité avec le seul cadre réglementaire, mais se construit selon une ambition plus forte de coordination des réponses des acteurs du SYSDAU face aux problématiques identifiées dans la phase de diagnostic.

Un nouveau partenariat s'instaure avec les acteurs de la viticulture. Ils s'organisent de leur côté et construisent un diagnostic précis des enjeux concernant la préservation de leur ressource foncière. Ce diagnostic reprend une analyse historique des plantations de vignobles, de la valeur agronomique des sols et permet de spatialiser un potentiel de terroir à la parcelle sur l'ensemble de la métropole.

Les acteurs de la filière viticole se sont positionnés comme défenseurs de leur patrimoine foncier en construisant des repères pour le SYSDAU (foncier, qualité, patrimoine). En faisant valoir la dimension patrimoniale de leur terroir, ils ont fait du vignoble un facteur identitaire majeur. Il ne s'agit pas uniquement d'une ressource économique, mais également une ressource culturelle, qui accompagne la métropole et lui donne une large visibilité. La vigne apparaît alors comme un capital (foncier, économique, culturel, patrimonial et paysager) que le document d'urbanisme se doit de protéger.

Pour intégrer cette demande de l'interprofession, le SYSDAU a conçu une politique paysagère qui a sanctuarisé ces espaces viticoles ainsi que toute parcelle identifiée par l'INAO (Institut National des Appellations d'Origine). Il en ressort un volet paysager qui représente 1/3 des orientations du schéma directeur. Entre 1999 et 2001, des objectifs de qualité des paysages sont définis et insérés dans le projet de territoire. Les élus affichent un résultat à atteindre par des croquis commentés d'orientations fortes qui ont une vocation globalisante, en s'appliquant sur l'ensemble du territoire périurbain.



La politique paysagère est une politique d'objectifs, laissant aux PLU (Plan Local d'Urbanisme) le soin d'une traduction spatiale et opérationnelle de visions du projet...

Ces objectifs de définition de qualité paysagère offrent une vision spatiale des attentes en matière d'évolution des paysages, et dans lesquelles sont intégrés les objectifs de préservation des vignobles et de limitation du processus d'étalement urbain. Ce type de représentation, de description idéale a permis aux acteurs de donner du sens à leur action, a apporté de la légitimité et a servi d'exemple démonstratif et pédagogique du projet du SD/SCOT.

Des mesures strictes d'interdiction d'urbanisation ont été utilisées. Le vignoble a été sanctuarisé

Ces mesures ont été épaulées à l'échelle communale lors de l'élaboration des PLU avec une forte représentativité de la profession viticole via la chambre d'agriculture ou l'INAO.

Un des points essentiels de la réussite d'une certaine partie du SD 2001 est d'avoir su mobiliser l'outil de planification comme objet de démonstration du projet choisi par les élus, et ce par un discours sur le paysage. Par ces efforts de démonstration, un signal fort est donné sur la volonté de maîtriser les dynamiques d'extension urbaine en protégeant les espaces agricoles et forestiers. Cette reconnaissance, ou cette attribution de valeur aux espaces, permet d'argumenter les mesures de maîtrise des dynamiques d'étalement urbain qui peuvent parfois être impopulaires.

Le paysage sert ici à argumenter l'enjeu agricole, à conserver son potentiel économique et des valeurs difficilement quantifiables. Il est également mobilisé comme ressource, notamment dans le cadre du développement oenotouristique. Il devient un capital et une ressource économique.

Si cette démonstration peut paraître somme toute quotidienne car elle s'est développée depuis ces années 2000, ce qu'il faut reconnaître ici c'est la capacité à résister aux dynamiques de développement en les accompagnant, en donnant du sens au projet et en s'appuyant sur les valeurs multifonctionnelles de l'espace, élément aisément partageable par nombre d'acteurs.

Cet exemple montre que le paysage est porteur d'une multitude de valeur sur lesquelles le projet peut être fondé. Il a servi ici de révélateur et a permis au document d'urbanisme d'intervenir sur l'espace viticole.

L'engagement de l'interprofession lors de la conception du schéma directeur de 2001 ne s'est pas arrêté là, puisqu'en 2008, elle conçoit une charte intitulée « *Volet viticole. Charte terroirs. Pour une meilleure prise en compte de l'activité viticole A.O.C. dans l'aménagement du territoire* ».

L'engagement attendu porte sur 4 points:

- garantir une concertation avec les instances de l'interprofession,
- réaliser une étude agro-viticole dans le cadre du diagnostic du document d'urbanisme,
- établir des documents d'urbanisme en concertation avec les communes limitrophes et favoriser les documents intercommunaux,
- privilégier la concertation intercommunale en s'inspirant de la démarche entreprise dans le SCOT de la métropole bordelaise,

L'objectif est de fédérer l'interprofession, de convaincre les plus réticents et de sensibiliser les élus. Car l'enjeu de la rente foncière reste tentante pour les vignobles les plus en difficulté. Il s'agit essentiellement de toute la partie Est de la métropole, sur des appellations telles que l'Entre deux Mers ou Bordeaux.

« 1 hectare de vigne urbanisé est un hectare de terre agricole à jamais perdu. »

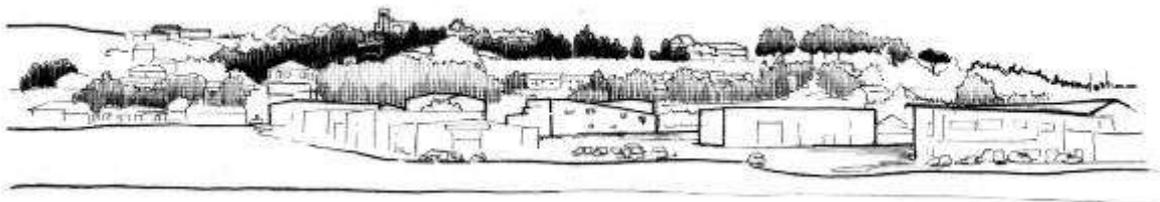
Concernant les effets de déprise qui sont souvent soulevés et conduisent à justifier de nouvelles urbanisations, il faut aussi intégrer de nouvelles attentes émergentes en périphérie urbaine. Des associations d'habitants se créent pour réinvestir ces terres au profit d'une agriculture de proximité (AMAP, accueil de jeunes exploitants, etc.). L'enjeu de la préservation du foncier agricole ne concerne pas uniquement les grandes industries agricoles telles que la viticulture.

Dans le cadre de la révision du SCOT qui est en voie de finalisation, ce partenariat s'est renforcé puisque désormais, une commission « viticole » spécifique étudie les impacts du projet sur le foncier viticole et vérifie que l'objectif de préservation est bien respecté. Toutes les instances de l'interprofession sont présentes. Le SYSDAU construit ainsi un projet consolidé et limite les risques de contentieux. Par la même il s'adjoint l'engagement de l'interprofession dans le cadre d'élaboration des PLU. Pour le SYSDAU, il s'agit là de l'un des meilleurs moyens pour faire respecter sa politique de maîtrise de l'étalement urbain. Tout en se préservant des confrontations politiques possibles entre échelle communale et échelle du syndicat, il fournit une concertation plus efficace, plus pédagogique auprès de la population qui perçoit mieux cet enjeu agricole.

L'interprofession de son côté, dispose de garanties quant à la prise en compte de ses enjeux. A tel point que dans le cadre d'une démarche « Bordeaux demain », plan de développement partenarial de la filière avec une orientation spécifique sur les outils de planification (pilier 1 – projet de portage foncier et de sa mobilisation dans le cluster « Inno'Vin »), elle a inscrit toutes les démarches faites dans le SCOT bordelais, comme une démarche exemplaire à élargir sur l'ensemble des appellations bordelaises de la Gironde. Une structure juridique pour gérer le contentieux est créée au CIVB (Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux), attestant d'une mobilisation déterminée.

En associant la profession au projet de SCOT, le syndicat conduit l'interprofession à s'organiser, réfléchir à son projet. Le lien projet économique/valorisation des paysages est mobilisé pour renforcer la faisabilité du SCOT et le rendre plus efficace.

Cette démarche permet ainsi de faire accepter de nouvelles conditions d'urbanisation dans un cadre concerté et rendu évident par l'engagement des acteurs.



Que ce soit dans le cadre d'une métropole, ou dans le cadre d'un projet tel que la LACT (liaison autoroutière Castres-Toulouse), l'élaboration de projets destinés à mieux conduire le développement urbain est possible à condition de le construire en associant les acteurs économiques au portage des orientations.

En associant l'interprofession agricole, les élus ont su transformer une situation conflictuelle pour créer une plateforme de débat et de négociation. Le projet de territoire du SCOT tend alors vers une réflexion plus aboutie et plus efficace de son objectif de maîtrise de l'étalement urbain. Et la comparaison avec les méthodes antérieures, montre qu'il s'agit là d'une démarche pertinente.

Les élus ont répondu à une question importante et à poser particulièrement dans les documents d'urbanisme, et que nous soumet le géographe Jacques BETHMONT (2002): « *Quels paysages pouvons-nous ou voulons-nous produire et à quelles fins ?* »

Je vous remercie de votre attention.

Jean WATRIN, animateur: merci monsieur LABAT. On a prévu de nombreux échanges, on peut commencer dès maintenant ; il y a certainement parmi vous des responsables de Scot, des personnes représentant le monde agricole, je vous laisse le soin de demander des précisions, de poser vos questions.

Monsieur Paris, Président du Scot du Pays d'Autan : on a beaucoup entendu parler au cours de la concertation des Scot, on en entend encore beaucoup parler aujourd'hui, on en reparlera... C'est vrai qu'une des préoccupations majeures c'est cet étalement urbain, le mitage de l'ensemble du territoire. Dans ce cadre, je pense que localement, en ce qui concerne le mitage, il est important d'avoir des outils de planification. Je pense que le Scot est un élément de planification à une échelle plus large que celle des PLU ou des cartes communales.

Nous avons œuvré, dans notre Scot (approuvé, en révision d'ici 2 ans), en concertation étroite avec l'ensemble des partenaires et communes, dans la lutte contre ce développement urbain, à la fois dans la taille des zones à construire, la prévision très modeste de la croissance de population et de l'emploi (10 000 habitants et 4 000 emplois en plus d'ici 20 ou 30 ans.)

Dans ce processus, il y a aussi l'aspect économique, mais on pourra y revenir en détail plus tard, notamment sur les relations entre la métropole toulousaine et nos pôles économiques.

Ce que l'on peut regretter à l'heure actuelle, c'est qu'il y a le long de la future autoroute deux Scot (Nord Toulousain-Vaurais-Lauragais et Pays d'Autan), mais qu'entre les deux il n'existe pas d'outil global de planification du territoire. Je crois avoir entendu qu'une intercommunalité va se créer sur ce territoire, qui permettra une planification harmonisée de l'ensemble.



Jean WATRIN, animateur: Merci, passons maintenant la parole à Pascal DAGRON, chargé de mission à l'Association des chambres d'agriculture de l'Arc Atlantique. Pouvez-vous nous préciser en quoi consistent vos "missions" ?



Pascal DAGRON : Bonjour, je ne suis pas de la région, je viens de Nantes. Je suis venu vous proposer un certain nombre de témoignages dans le cadre de mon activité au sein de 28 chambres d'agriculture qui se sont organisées pour essayer de conduire des travaux innovants. Deuxième élément, le législateur a prévu dans la Loi que les Chambres d'Agriculture avaient, en plus de leur mission de représentation de l'agriculture, également celle du territoire. Automatiquement on a été amené à devoir créer des outils pour intégrer cette question.

Je vais vous présenter une démarche que l'on qualifie de participative. Je ne reviens pas sur les questions territoriales, sur l'emprise des aménagements - quelle que soit leur nature - sur le foncier agricole tout comme le mitage lié à l'urbanisation.

Monsieur VARLET disait qu'il fallait éviter l'individualisme, oui, mais il existe donc il faut le prendre en compte. Automatiquement on a été amené à devoir

s'en accaparer. Je voudrais aussi mentionner les différentes corrélations avec l'agriculture en ce qui concerne la mise en place de l'infrastructure, car je pense qu'il pourrait se passer des choses.

Jean VARLET : Je précise que, malgré leur envie, les observatoires d'autoroute n'ont jamais pu travailler sur l'agriculture proprement dite parce que les maîtres d'ouvrage n'y voyaient pas un intérêt et ne souhaitaient pas travailler sur ce sujet.

Jean WATRIN, animateur: On prend note pour l'avenir...

Pascal DAGRON : Sur notre démarche, je vais vous développer trois points. Le premier est pour répondre aux enjeux divergents : il est clair que quand une infrastructure s'implante dans une région, elle cause un certain nombre de perturbations et automatiquement il y a des enjeux collectifs, des enjeux individuels et des enjeux qui sont alternatifs entre les deux.

Le deuxième but de cette démarche est d'avoir une vision partagée du territoire. Il semble essentiel, si on veut faire avancer les choses, que ce soit dans une vision territoriale, spatiale et partagée. Le partage de tout cela n'est pas aisé.

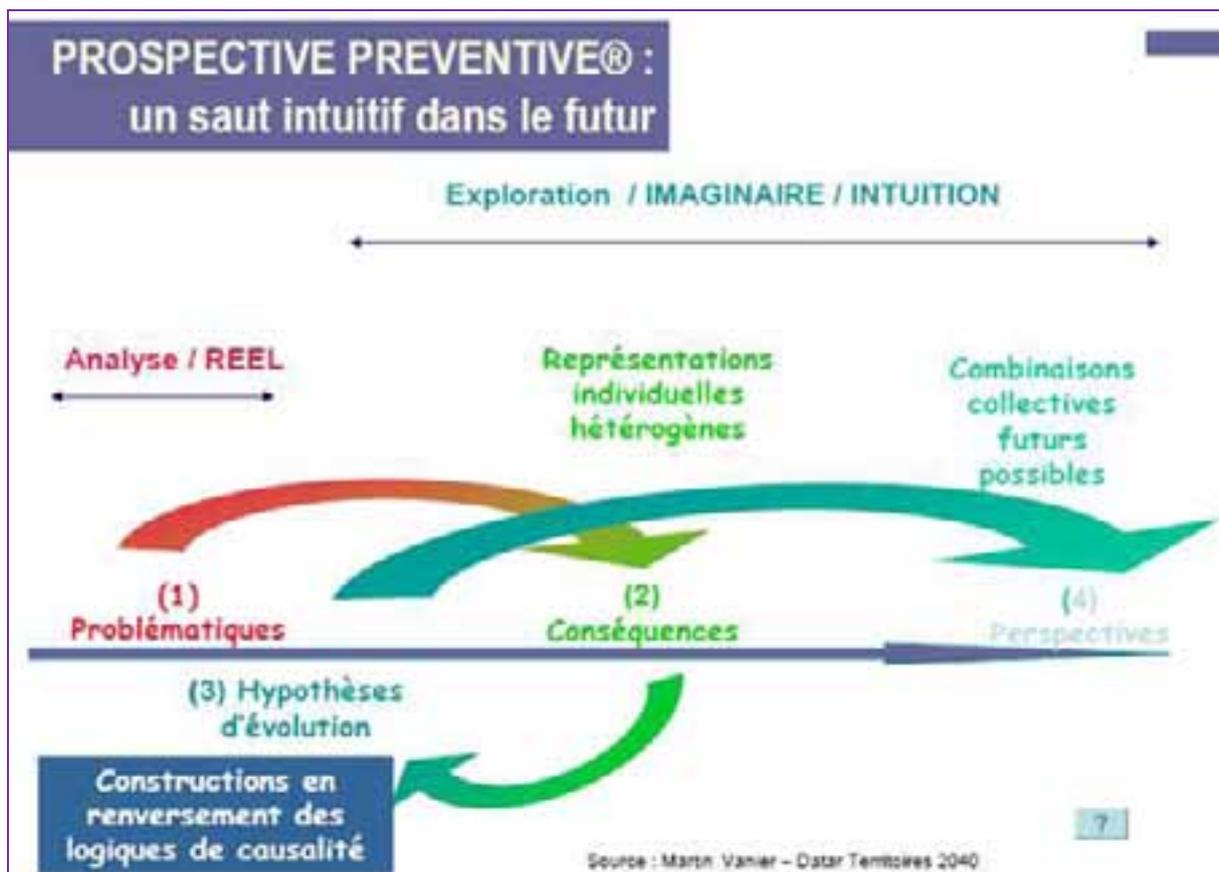
Le troisième point qui est un objectif, mais aussi un peu un moyen : penser au futur pour éviter de cristalliser sur des problèmes du présent qui sont les plus ennuyeux. Le futur est un excellent levier pour avancer. On y reviendra puisqu'il y a eu des travaux sur ce sujet, on va utiliser l'imaginaire et la capacité de création pour passer d'une situation A à une situation B

qui reste à inventer, avec des choses à mettre en œuvre. Prendre en compte les situations locales, ça va être notre point de départ et ensuite on va collectivement penser à l'avenir. Le fait de le faire collectivement évite de cristalliser sur les situations personnelles.

La démarche est la suivante : « comment le groupe arrive-t-il à se créer sa propre boussole ? » On met un groupe de 20 à 25 personnes qui sont de différentes représentations (agriculteurs, élus, représentants des associations, consommateurs, jeunes, vieux, enseignants) qui composent le territoire. Il faut un animateur qui définisse un objectif spatial et temporel, qui trouve des compétences pour les faire venir puis qui fasse vivre le groupe.

Passer du réel au virtuel en avançant étape par étape : on arrive à la vision future, aux perspectives d'évolution, mais ce qui suit va nous intéresser : les signaux précoces. « Qu'est-ce qui est en train de bouger » durant les travaux que l'on fait ? On a vu des initiatives fortes intéressantes émerger du fait que l'on donne la possibilité aux gens de s'impliquer dans le sujet.

Je reprends ici un travail que vous pouvez trouver sur le site de la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale), rubrique territoire 2040, travail réalisé en 2010 par le géographe Martin VANIER, qui a utilisé la méthode que nous utilisons depuis 2000. Il représente ce que je viens d'évoquer : explorer l'imaginaire en provoquant l'intuitif, et avoir des formes de représentation à partir d'individuel qu'on met en collectif, les conséquences que les gens peuvent en voir, des hypothèses d'évolution qui nous amènent à des combinaisons collectives du futur.



C'est un travail de scénario, sauf qu'au lieu d'être fait par des experts il est fait par des gens du terroir. Ce qui fait que cette capacité qu'ils ont de se projeter leur donne une possibilité de dépasser leurs propres problèmes.

Quelques exemples très différents : le premier, la ligne TGV entre Paris et la Normandie, il y a des enjeux de dessertes entre Caen et Rouen, villes qui n'ont pas les mêmes poids politiques ni stratégiques. Nous avons fait un travail avec le CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) de Basse-Normandie sur ces questions, l'impact qu'aurait cette ligne TGV sur les villes moyennes. Le président du Conseil régional de Basse Normandie a trouvé ce travail très intéressant... ce qui ne veut pas dire que le projet est réalisé.

Deuxième témoignage, le projet très médiatisé d'aéroport Notre-Dame-des-Landes, sur lequel la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique s'était impliqué très tôt avec la Préfecture. Les jeux sont faits puisque Olivier Guichard avait dès 1987 fait une acquisition des terrains, donc on connaissait leur devenir. Par contre, ce qui nous a plus intéressés, ce sur quoi on a eu un travail avec la préfecture, c'est quelles pouvaient être les activités pour les agriculteurs. C'est là je pense qu'il y a, avec des infrastructures comme celles-ci, des possibilités d'activités futures qui n'ont pas été envisagées : il y a des agriculteurs, leur métier c'est agriculteur, mais il y a des choses à faire autour de cela.

Le dernier concerne une autoroute reliant Angers-Nantes et Angers-Paris. Avant, l'autoroute passait au cœur de la ville d'Angers, on a créé un contournement. Comme tout contournement, il y a eu une forte consommation de foncier, notamment dans une zone horticole – dotée d'équipements coûteux - et il était intéressant d'utiliser cette méthode, sur de tous petits secteurs : on a raisonné avec des groupes très locaux.

Je voulais terminer mon propos pour vous dire qu'on utilise aussi ce type d'approche pour travailler avec des communes pour la mise en place d'un SCOT ou encore sur les filières pour lesquels les enjeux d'acteurs ne sont pas toujours les mêmes entre les producteurs, l'aval de la filière ou l'amont de la filière ; qui ont souvent des enjeux internationaux.

Jean WATRIN, animateur: Petite question pour lancer le débat en matière de prospective : pour avoir été associé à des démarches de même type, à la fin il y a plusieurs scénarios pouvez-vous nous dire qui choisit le scénario ?

Pascal DAGRON : Alors justement il s'agit d'une démarche prospective et sa particularité c'est qu'on ne choisit pas de scénario. Les scénarios sont un moyen pour que les gens se mobilisent autour de leur futur, de leur territoire. Ce qui est intéressant c'est que l'on observe lors de la fabrication de ces scénarios, les signaux émergents, ou signaux précoces : les gens se lancent dans des dynamiques personnelles et créent leur propre stratégie en fonction de ce qui pourrait se passer. Au final le scénario importe peu par rapport à notre type d'activité. Il est clair que quand il s'agit d'aménagement du territoire, les scénarios n'ont pas le même objet. Mais pour nous c'est plus un moyen d'animation, de réflexion et d'anticipation pour pousser les gens à se projeter plutôt qu'à définir un futur collectif. Car ils auront le futur qu'ils veulent individuellement.

Jean WATRIN, animateur: La durée de la démarche?

Pascal DAGRON : Il faut laisser un peu de temps, le collectif se retrouve cinq à six fois sur des temps très courts, ce qui fait une dizaine d'heures, il faut que ce soit très bien orchestré en termes d'animation. L'autre élément est de permettre un temps de maturation individuel, puis les participants reviennent et font avancer le groupe.

Jean WATRIN, animateur: Merci beaucoup. Je vous présente à présent Marc JUILLET, du syndicat mixte de la Provence Verte, chef de projet du Scot en cours d'élaboration.



Marc JUILLET : Bonjour Mesdames et Messieurs. En effet je codirige le syndicat mixte de la Provence Verte qui est à la base un syndicat mixte d'études qui porte un Pays (Loi Voynet). Il a élaboré une Charte, construite sur le même type d'animation que celles expliquées par Pascal DAGRON, donc quelque chose de très ouvert à la société civile. Son petit défaut : ne pas s'appuyer sur des éléments concrets de diagnostic de territoire, diagnostic que nous avons refait à l'élaboration du Scot.

Ce syndicat mixte est une structure de 10 personnes qui existent depuis 10 ans, c'est une émanation du conseil général, avec une coopération intercommunale très récente (avec des intégrations et des prises de compétences pas toujours optimales). Cela a commencé avec le tourisme sur la Provence Verte et le label Pays d'Art et d'Histoire (Direction Régionale des Affaires Culturelles). On a tous ces territoires (Pays, Scot, label pays d'art et d'histoire) sur le même périmètre, ce qui présente un certain nombre d'avantages en termes de moyens.

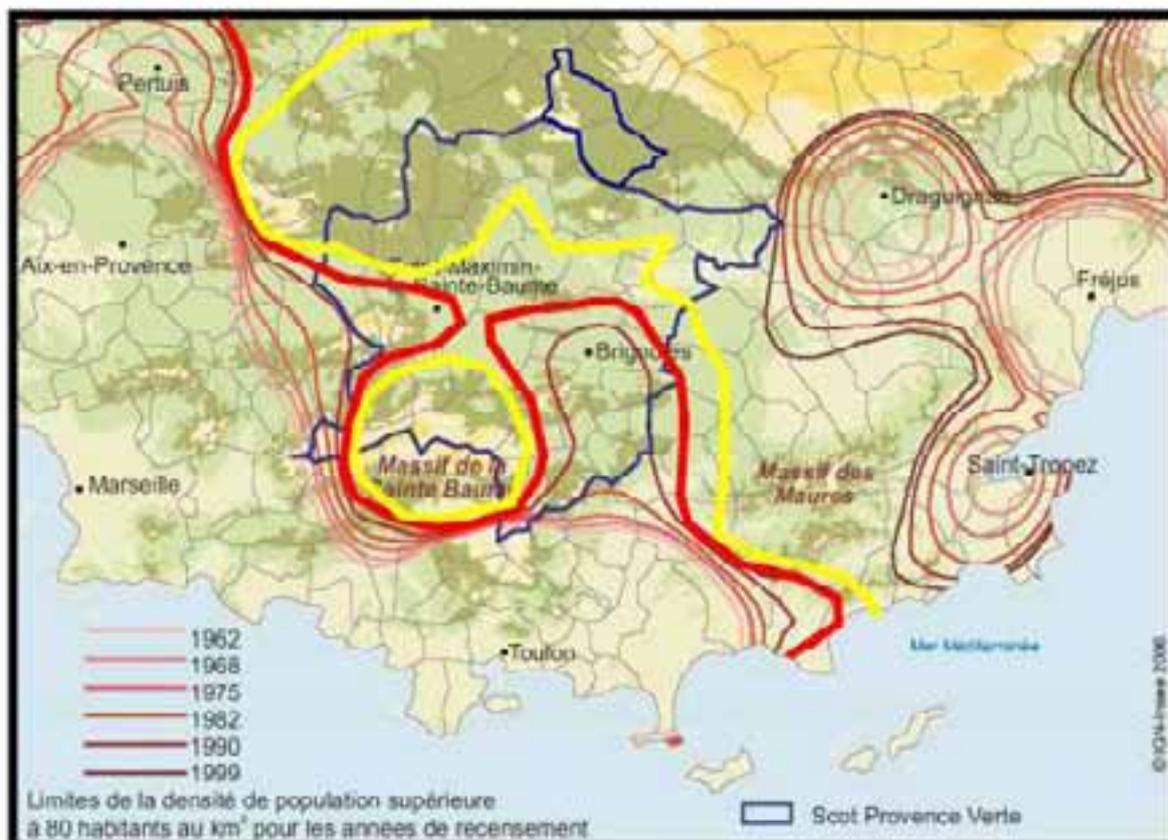
La Provence Verte et SCoT voisins



Le syndicat mixte du pays de la Provence Verte, c'est 39 communes, 4 intercommunalités, un président, Michael Latz, maire de Correns, village agricole qui se dit premier village Bio de France et dont l'agriculture a connu un regain d'intérêt puisque les viticulteurs de la cave coopérative ont une moyenne d'âge de 35 ans. On ne trouve plus de terres agricoles disponibles dans ce village ; cela donne encore de l'espoir pour l'activité viticole et agricole de manière générale.

Situons le territoire du pays de la Provence Verte : sur l'arc méditerranéen, vous avez Brignoles et, derrière, la Provence Verte. Vous pouvez voir ici la Provence Verte avec les territoires organisés voisins. On a des territoires de Scot, des territoires d'agglomération, les agglomérations de Marseille, d'Aix-en-Provence, de Toulon et plus à l'est l'agglomération niçoise et le département des Alpes Maritimes.

Phénomène périurbain



La Provence Verte est donc un territoire d'arrière-pays, il n'est pas la première destination des touristes de France, néanmoins on voit de plus en plus de gens venir chez nous et quand on regarde l'évolution de ce territoire on constate une petite vague démographique : ce que vous voyez à l'écran ce sont les densités lissées de population entre 1968 et 1999. C'est une carte de l'INSEE.

Les deux courbes rouge et jaune sont en fait des représentations des dernières densités connues sur le territoire ; il ne manque plus que les axes de communication, mais vous imaginez bien sûr la carte : il y en a un qui remonte du Sud et dessert l'agglomération toulonnaise, un autre axe Est-Ouest qui va de Nice à la vallée du Rhône, puis l'Italie. En fait la vague jaune que vous voyez suit les axes départementaux et remonte au nord de l'autoroute A8. On a donc ce déplacement de populations qui a tendance à revenir sur le territoire.

Ce petit article paru la semaine dernière dans Var Matin parle de l'étude faite par l'INSEE sur le moyen Var (l'arrière-pays varois).

Comme dans toute la région PACA les entreprises se sont installées le long de la côte, mais la croissance de l'habitat s'est faite dans l'arrière-pays.

Ce que vous voyez en jaune surligné représente l'impact de la création d'une autoroute sur la croissance démographique. L'autoroute A8 a été créée sur notre territoire en 1973 et on a connu les plus fortes croissances démographiques dans les années 70, 80 et 90. Vous verrez tout à l'heure les conséquences que cela a eues sur le territoire.

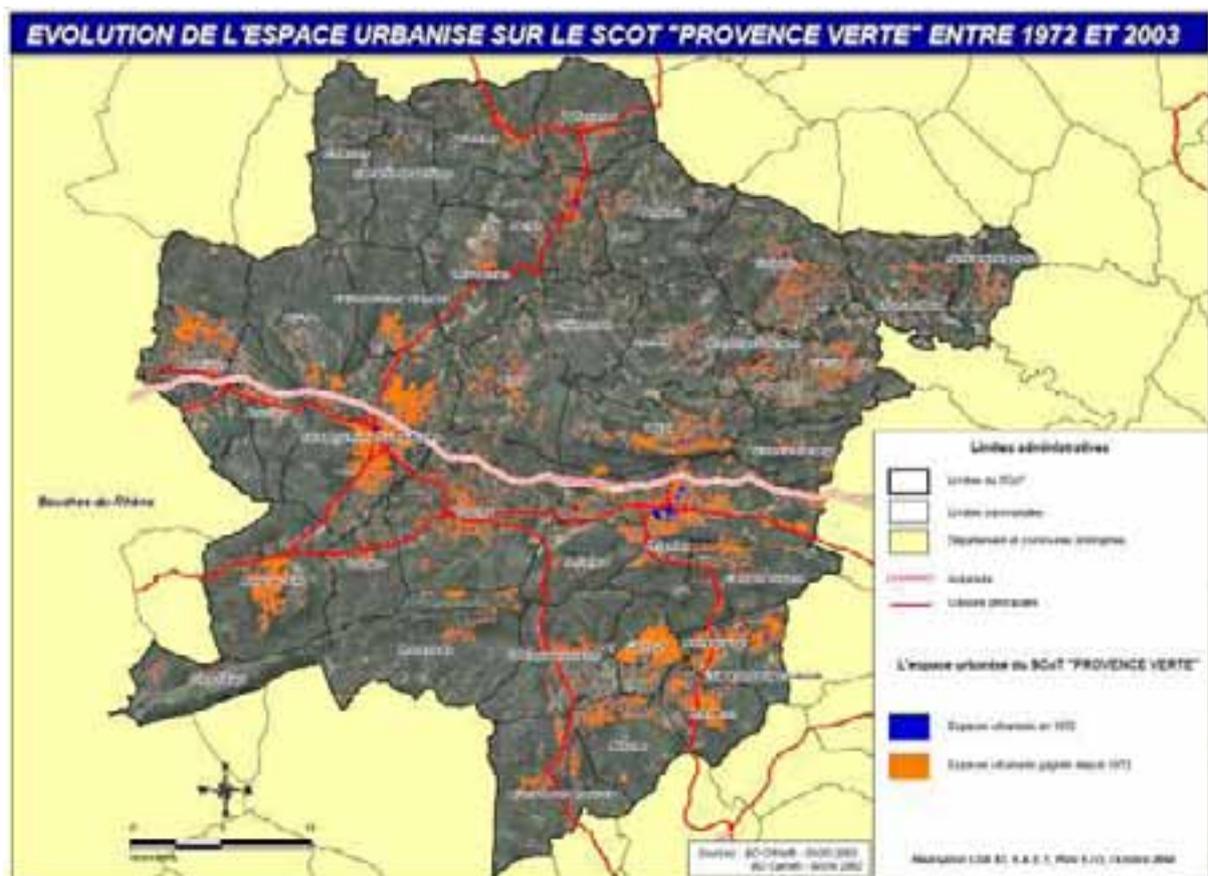


Qu'est-ce qui a motivé les nouveaux arrivants à venir s'installer en Provence Verte ou Haut Var ?



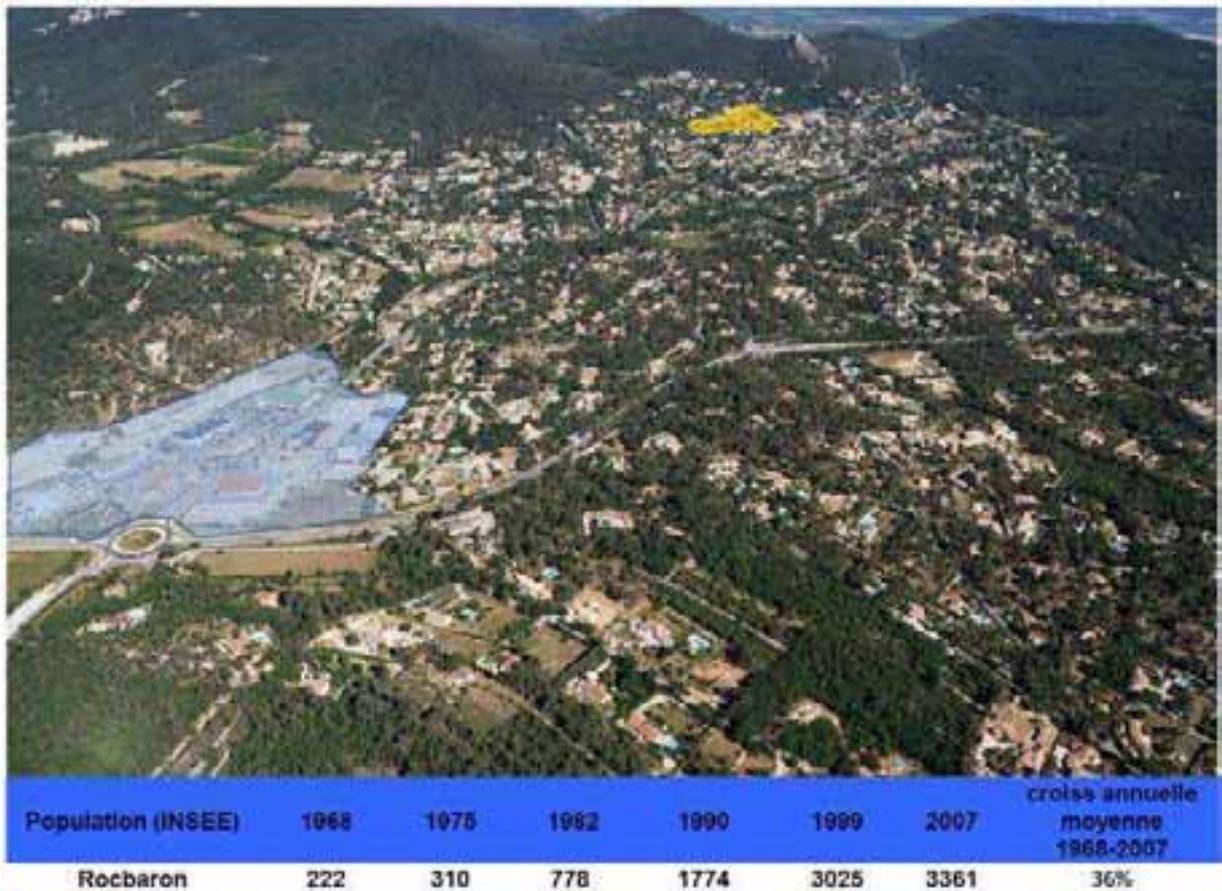
Sce : Enquête sur les nouveaux arrivants, MDEF Provence Verte - Janvier 2012

Ce que vous voyez sur le graphique est très récent, la Maison de l'emploi et de la formation de notre territoire a fait une enquête auprès des nouveaux arrivants pour leur demander pourquoi il venait s'installer en Provence Verte. La plupart répondent : « pour des raisons d'évolution professionnelle ». Il est vrai que ce territoire est extrêmement dynamique et ce sont essentiellement les jeunes actifs et les familles qui y viennent; c'est d'ailleurs la principale cause de la croissance démographique puisque le solde naturel est plutôt bas. 37 % des gens qui viennent sont attirés par le cadre de vie et le climat. C'est un territoire agricole avec des qualités paysagères avec aussi la question de l'attractivité des loyers et du foncier. C'est intéressant puisqu'au niveau de l'agriculture, celle-ci subit la spéculation foncière et un grignotage des terres agricoles. D'où un phénomène de réorganisation bien sûr.



Sur cette carte vous voyez en bleu les surfaces bâties avant 1972, en orange tout ce qui s'est construit depuis. On avait le double avantage chez nous d'avoir des documents d'urbanisme (POS et PLU) avec deux particularités : la première est que tous les espaces naturels étaient classés en espaces boisés classés, l'État faisant en sorte que tout nouvel opérateur qui voudrait déboiser devait en référer à l'ONF (Office National des Forêts).

L'autre particularité est la forte proportion de zones classées « zones d'habitat diffus ». Si vous ajoutez à cela des temps de parcours qui sont réduits par des infrastructures comme les autoroutes ou les départementales et une capacité financière des nouveaux arrivants actifs supérieure à ceux des actifs locaux... De plus, l'activité viticole qui bénéficiait des AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) Côtes de Provence, AOC Coteaux d'Aix, AOC Coteaux varois, n'était pas aussi lucrative qu'aujourd'hui, c'était la déprise. Bref, on avait à l'époque tous les facteurs réunis pour consommer du foncier agricole.

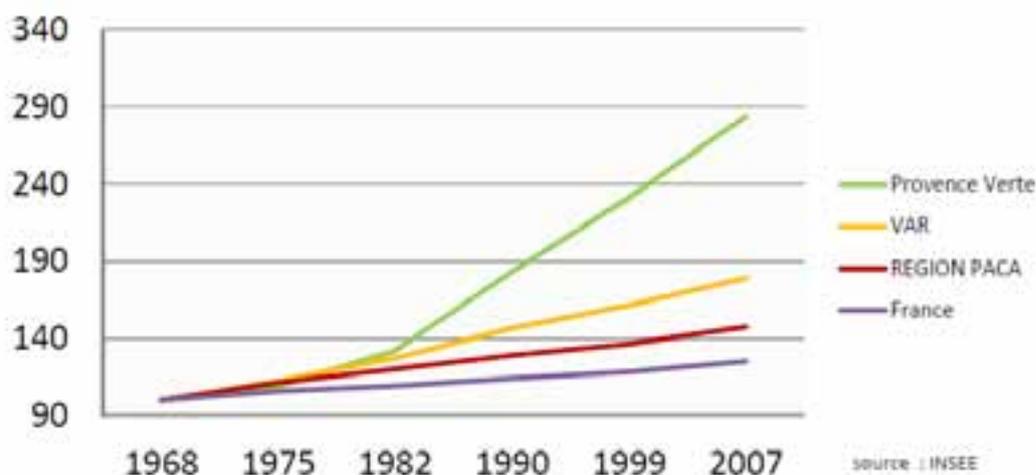


(en jaune sur la carte, le village historique)

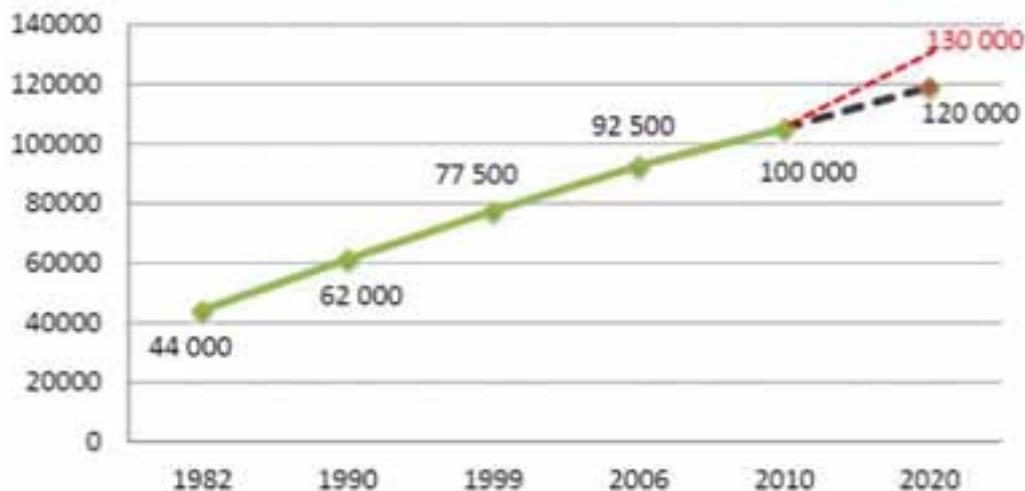
Petit exemple : la commune de Rocbaron, petit village de 200 habitants en 1968, on est aujourd'hui à 3361 en 2007 avec 33 % de croissance démographique par an en moyenne. Tout ce qui s'est construit autour est de l'habitat diffus avec quatre logements par hectare, des droits à bâtir pouvant aller de 1000 m² à 5000 m². Ce que vous voyez en gris c'est une zone commerciale qui a moins de 10 ans et le maire souhaiterait pouvoir franchir la départementale pour l'agrandir. La départementale a été ouverte en 1995, tout ce que vous voyez autour a été construit depuis. Ce n'est pas une autoroute, mais c'est la même chose : avec aucune anticipation en matière d'urbanisme.

Pour en revenir à la Provence Verte et à la démographie, les diapositives qui suivent sont celles que l'on présente en réunion publique : la croissance démographique du territoire comparé aux croissances départementales, régionale et nationale. On a 2,5 % de croissance moyenne par an supplémentaire alors que la moyenne en France est de 1,3.

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE COMPAREE DE PROVENCE VERTE (base 100 en 1968)



Habitants

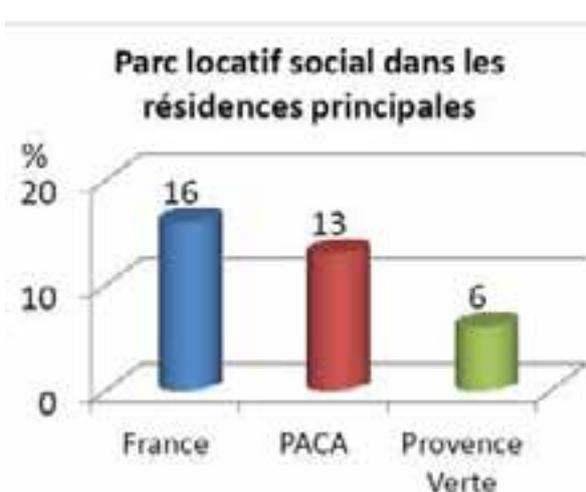


Une dynamique importante et donc un enjeu majeur pour le territoire : à l'horizon 2020, combien d'habitants sommes-nous prêts à accueillir et surtout comment les accueillir ? Si on continue notre croissance au fil de l'eau, on sera 130 à 140 000 habitants en 2020. Est-ce vraiment cela que nous voulons quand on connaît les conséquences en matière d'équipement d'infrastructures ?

Les élus, après un an de discussions, ont convenu qu'il ne fallait pas dépasser 120 000 habitants. L'objectif est de savoir maintenant comment accueillir ces 120 000 habitants et où les placer. Si on observe la chose du point de vue du logement, quatre logements à l'hectare, cela fait une consommation importante, surtout que neuf logements sur 10 sont des maisons individuelles. Nous sommes à l'heure du tout individuel : chacun veut sa propre maison, sa propre voiture, sa propre piscine.... Cela a pour contrepartie de se retrouver très loin du village (6 km parfois du centre) sans assainissement, parfois sans eau, donc on multiplie les forages ce qui peut avoir des conséquences sur les nappes phréatiques...A tel point qu'il y a trois ans on a eu une période de sécheresse qui a duré cinq mois, les élus se sont dit : « *les niveaux de nos captages d'eau sont largement en dessous de la norme habituelle forcément il doit y avoir plusieurs milliers de personnes qui pompent dans la même nappe.* »

	Tendance des logements construits depuis 1990	Rythme de construction	Part
	Logements individuels	4 logt/ha	91 %
	Logements collectifs	70 logt/ha	9 %

Se pose aussi la question des logements sociaux sur notre territoire : comme vous voyez, nous n'avons que 6% de logements sociaux alors qu'en France on est plutôt autour de 16 %. Nous avons pourtant 70 % des ménages de notre territoire qui sont éligibles aux logements sociaux. Cela pose des problèmes en termes de location. Aujourd'hui si vous voulez louer un studio chez nous, il vous en coûtera 500 à 550 €. Il y a très peu de logements collectifs- donc peu de locatifs- et ce qui se construit, ce sont surtout de l'investissement sur de la défiscalisation : la sortie de prix est autour de 3100 €, quand la capacité d'endettement des ménages au mètre carré est plutôt de 2700€. Soit un décalage entre ce qui se produit et la demande des ménages. Il y a des choses à anticiper sur ce point.

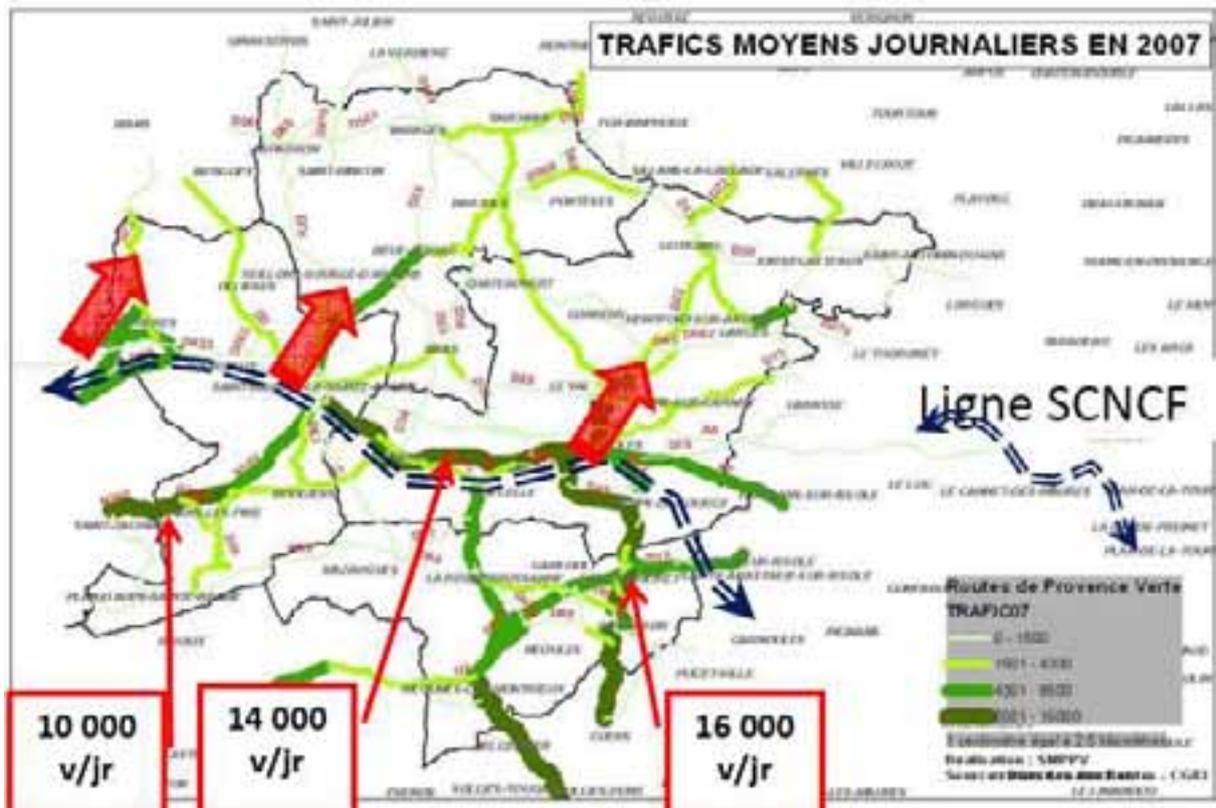


Il faut signaler aussi qu'un logement social sur deux se trouve à Brignoles. Il y a en effet une mauvaise répartition, avec deux villes centres : Brignoles et saint Maximin. Une ville qui est le chef-lieu d'arrondissement, sous-préfecture de ce territoire depuis plus de 100 ans, (Brignoles), tandis que l'autre avait 4000 habitants dans les années 60 et en compte aujourd'hui 15 000.

On va parler maintenant de mobilité sur le territoire de la Provence Verte. On a tous les matins quatre actifs sur 10 qui partent travailler sur Aix-Marseille ou Toulon. C'est beaucoup de monde sur la route et si on regarde la carte des trafics moyens journaliers (réalisée par le conseil général) on se rend compte que les flux sont importants : 16 000 personnes partent sur Toulon par la départementale que je vous ai montrée tout à l'heure, où une ville avait connu une explosion démographique.

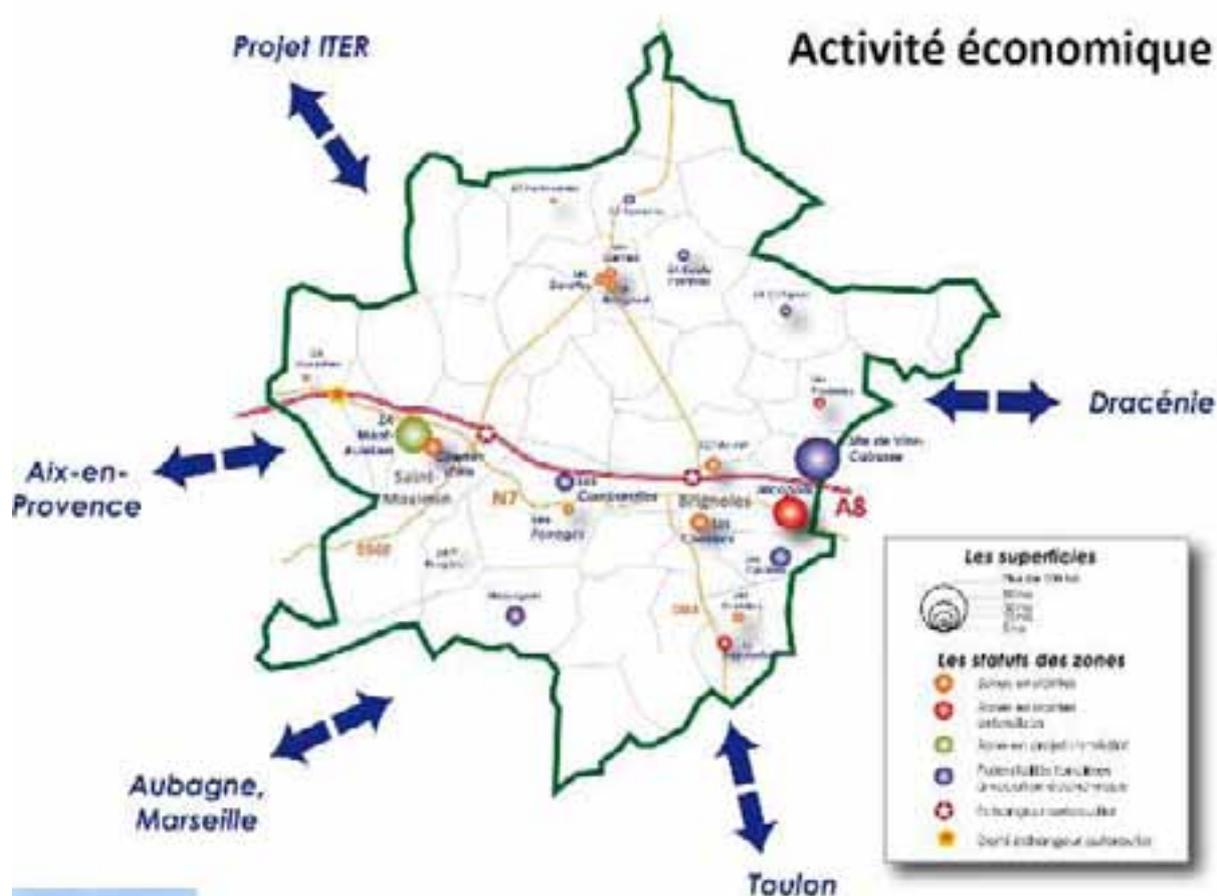


Cela pose aussi des problèmes en termes d'armature urbaine, on pourra revenir sur ce thème tout à l'heure si vous le souhaitez. Sur la N7, c'était 14 000 véhicules jour en 2007, plutôt 18 000 aujourd'hui avec une progression de ces flux de plus en plus importante surtout dans le nord du territoire.



Vous pouvez aussi voir la ligne SNCF complètement désaffectée et aujourd'hui gardée par l'armée, car stratégique. Elle a pourtant l'avantage de desservir les pôles d'emplois d'Aix, Marseille et Toulon, elle passe par la Provence Verte. Il y a certainement un autre système de déplacement qui permettrait par exemple de déposer sa voiture pour prendre un train. Cela veut dire aussi qu'au niveau de la région, il faut un réseau de transport express régional qui soit performant. D'où des discussions engagées au niveau de l'État, de la Région, des autres partenaires et territoires voisins, c'est une façon de construire un projet au sein même d'une entité plus large.

Maintenant la question de l'activité économique. Nous avons récemment réalisé des études en termes de consommation foncière. Nous nous sommes rendu compte que 97 % de la consommation de l'espace est faite pour de l'habitat, 3 % pour l'activité économique. Cela veut dire que depuis que les tanneries de Barjols et que les mines de bauxite de Brignoles ont fermé, il n'y a quasiment pas eu de développement d'activités économiques sur ce territoire. Sauf depuis huit ans avec la zone d'activité économique la plus importante - et quasiment unique- de notre territoire (Nicopolis, 2500 emplois).

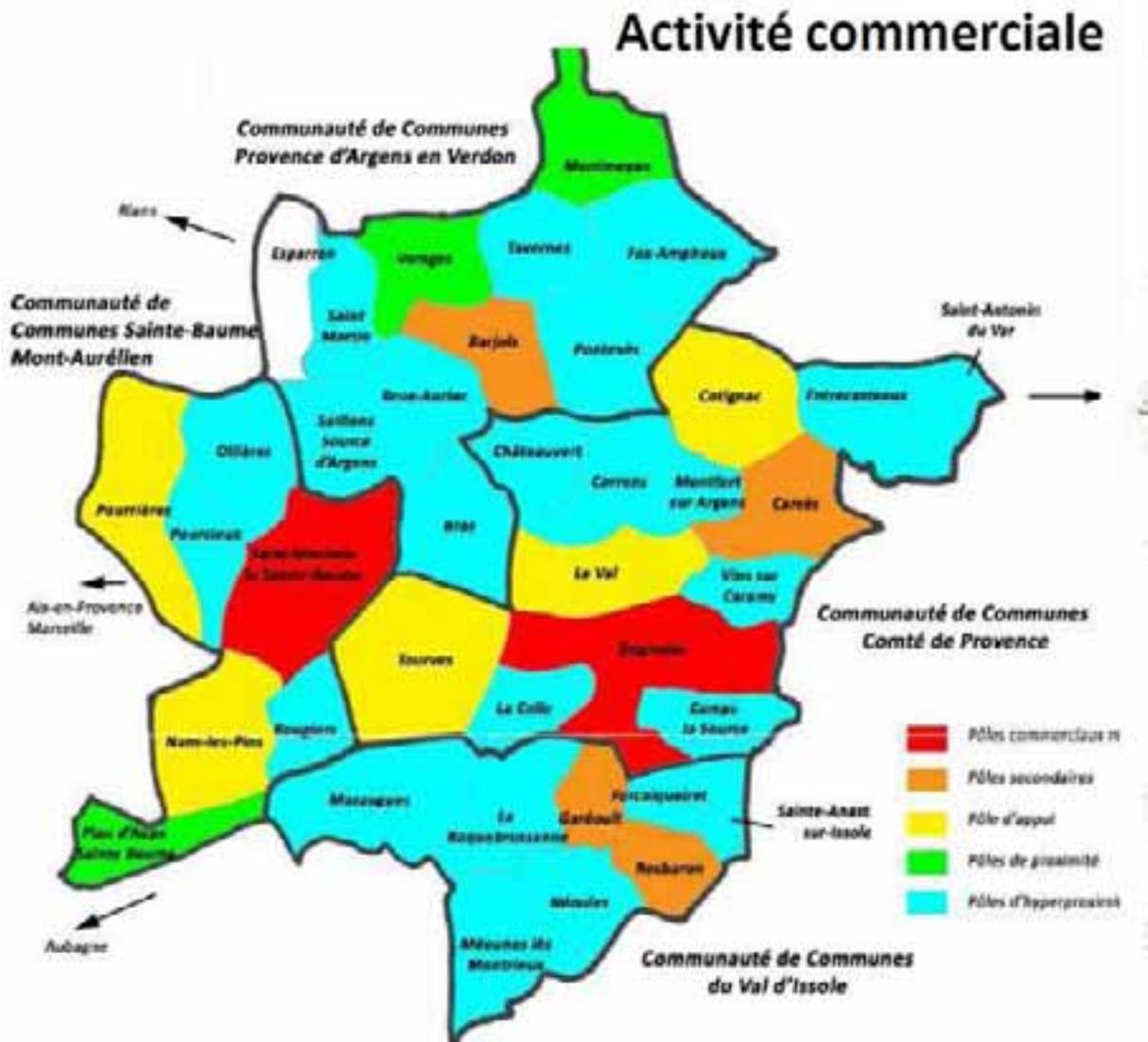


Par contre on peut s'inquiéter quand on regarde les zones d'emplois définies par l'INSEE : on se rend compte que le bassin de Brignoles qui était autrefois autonome est aujourd'hui complètement inclus dans le bassin de Toulon. Ce qui voudrait dire - à moins que l'INSEE ait changé sa méthode - que nous avons de plus en plus de gens qui vont travailler à l'extérieur.

L'objectif de notre projet de territoire est de vivre et travailler au pays : il faut produire de l'activité endogène sur le territoire. Nous avons 4 millions d'habitants dans notre région, donc l'enjeu du territoire de la Provence Verte est de trouver sa place. Nous parlions tout à l'heure de Martin VANIER, qui est intervenu sur notre territoire : son objectif est d'en faire un territoire central au développement contrôlé.

Aujourd'hui, la seule production endogène est l'agriculture, le reste n'existe pas pourtant nous avons de la matière première : nous sommes le premier département boisé de France (après la tempête sur les Landes) et nous avons - même si le bois n'est pas d'excellente qualité - de quoi produire de l'énergie. Notre objectif est donc de développer cette filière bois. On se pose donc la question : « comment dégager du foncier économique pour répondre à la demande ? » Aujourd'hui par exemple sur la communauté de communes qui accueille la zone Nicopolis, 6 entreprises sur 10 ne peuvent être installées parce qu'il n'y a pas eu d'anticipation en matière de foncier.

Autre volet abordé par les Scot, c'est la question de l'urbanisme commercial. Nous avons vu tout à l'heure une zone d'activité sur la commune de Rocbaron, cette zone commerciale qui s'est créée a complètement déstabilisé les flux commerciaux, l'équilibre avec le chef-lieu de canton, à l'époque la commune d'à côté. Avec la même tendance à prendre quelques clients à la commune de Brignoles, puisque cette zone se trouve sur l'axe Brignoles-Toulon.



Il est important au niveau d'un Scot d'analyser où placer les activités commerciales pour éviter de couler les commerces de centre-ville. Cela peut être sur les pôles de Brignoles, Saint-Maximin et sur les pôles secondaires. Depuis très longtemps, les communes de Brignoles et Saint Maximin se défiaient. Mais l'avantage du Scot, si on veut avancer, c'est

qu'il faut dialoguer ensemble, sortir de son échelle communale pour voir un territoire beaucoup plus vaste (ici 1/5^e du département du Var).

Il faut regarder non pas à court terme, mais sur les 10, 20 ans qui viennent. Les élus de Brignoles et Saint Maximin se sont rencontrés pour voir quelles étaient leurs stratégies respectives de développement commercial : Saint Maximin a limité l'évasion commerciale vers Aix et Marseille en répondant à 70 % des besoins, par contre Brignoles a un appareil commercial obsolète donc l'évasion commerciale existe. Les élus se sont mis d'accord pour ne pas se faire concurrence en interne, donc en plaçant les zones de commerce en respectant le commerce centre-ville.

La question de l'agriculture est fondamentale : 5 000 ha de consommation foncière (en rouge sur la carte), 8 000 ha liés à la déprise agricole. Un des objectifs majeurs est donc de préserver les terres et l'activité agricoles. Aujourd'hui on a près de 14 % de SAU (Surface Agricole Utile) en Provence Verte, l'objectif est de ne pas descendre en dessous de ce seuil. Quand on regarde ce qui s'est passé à côté dans le 06, il y a 30 ans, ils avaient 14 % de SAU, ils sont tombés à 10 % et toute l'économie agricole a décroché ; il n'y a pratiquement plus aujourd'hui d'agriculteurs dans le département des Alpes Maritimes.

Aujourd'hui nous souhaitons transcrire cette volonté dans les PLU, être très clair au niveau de la spéculation foncière : « *aujourd'hui c'est fini ce qui n'est pas constructible dans les documents urbanisme ne le sera pas après.* » Bien sûr on est conscient qu'il y a des problématiques d'aménagement, des communes devant respecter la loi SRU en densifiant l'habitat, en créant des logements sociaux ou de l'activité économique. Géographiquement elles n'ont pas le choix et doivent aller sur les terres agricoles, on est donc en train de travailler sur un système de compensation visant l'agriculture. Jusqu'à maintenant ce principe est inscrit dans une Charte au niveau départemental. Mais une Charte reste une charte : elle n'est pas opposable aux tiers. Alors qu'un SCOT est opposable, cela fait toute la différence. Notre président qui a participé à la rédaction de la Charte agricole du département - lui-même agriculteur et membre de la Chambre d'agriculture - en est revenu et a souhaité que l'on inscrive ce principe de compensation et de préservation des terres agricoles dans le Scot. Cela pose des difficultés sur le plan juridique, mais on tente. L'objectif étant, qu'avant d'ouvrir un espace à l'urbanisation, un terrain de compensation soit trouvé, pas forcément sur la commune concernée, mais sur le territoire plus vaste du Scot. Les opérateurs pourraient, par exemple, avoir la possibilité d'abonder un fonds afin de redonner à l'agriculture certaines terres parmi les 8 000 ha qui ont été pris par la forêt.

Quand vous allez faire un Scot, vous allez aborder la question de l'environnement, en passant de la notion de contraintes environnementales à celle d'atouts environnementaux. L'environnement, c'est ce qui vous permettra de protéger l'évolution de vos communes, de maintenir la biodiversité sur notre territoire. Nous travaillons sur les logiques de trames vertes et bleues, de corridors écologiques, de protection des espèces, et lorsque l'on travaille sur la question environnementale, on aborde la question de la potabilité de l'eau, des inondations ; car toute imperméabilisation du sol génère de l'inondable si elle n'est pas anticipée.

Autre aspect, la question des déchets - très complexe bien sûr - et le développement de la filière bois : nous pensons qu'il vaut mieux brûler la forêt en hiver qu'en été, cela crée de l'activité économique et remet les hommes au cœur de la forêt. Et ça permet aussi de limiter la consommation énergétique de notre territoire.

Si vous souhaitez aller plus loin n'hésitez pas à consulter notre site Internet pour voir l'ensemble des études réalisées. Aujourd'hui nous sommes en concertation publique auprès de la population pour l'informer du constat et des enjeux identifiés. On continue à travailler avec les élus sur les orientations à prendre pour notre territoire.



Jean WATRIN, animateur: Merci Monsieur JUILLET, je pense maintenant qu'à travers ces trois interventions, il y a matière à réflexion, j'imagine qu'un certain nombre d'entre vous veulent apporter leurs témoignages.

Jean-Claude HUC, président de la FDSEA du Tarn, vice-président de la chambre d'agriculture du Tarn : J'avais deux questions à poser : la première s'adresse à M. DAGRON. Je souhaitais avoir une vraie définition de ce que vous appelez les « signaux précoces ». L'autre question s'adresse à M. JUILLET, vous avez évoqué les compensations pour les terres agricoles je n'arrive pas à voir comment on peut compenser des terres agricoles dont on sait qu'elles ne sont pas extensibles et parfois non transposables ailleurs ? Je regrette souvent que les agriculteurs ne soient pas considérés comme des acteurs économiques, alors qu'ils sont là depuis plusieurs générations et connaissent bien leur territoire et ses évolutions.

Pascal DAGRON : Les signaux précoces ce sont des éléments qui sont perceptibles dans notre décor et qui montrent que des choses sont en train de se passer, elles viennent renforcer ou contredire une tendance. En termes de prospective on dit qu'un signe précoce infléchi l'évolution d'un scénario ou à l'inverse l'accélère.

Un exemple en Vendée : nous travaillons sur un Scot, le maire sollicite un animateur et constitue un groupe pour regarder ce que la population imagine en termes d'aménagement du territoire... Dans les questions qui sortent spontanément en marge des réflexions sur le Scot : « *on va attirer des populations nouvelles, il y a des jeunes qui font des enfants, où sont les crèches ?* » Dans les signaux précoces, on a vu la création d'une crèche parce qu'il n'y en avait pas. Pour résumer la démarche, c'est une boîte à idées qui va produire des choses pour le Scot mais aussi un projet de crèche qui n'était pas du tout attendu.

Jean WATRIN, animateur: Marc JUILLET vous avez parlé de compensation par anticipation si j'ai bien compris...

Marc JUILLET : En général quand on parle de la politique agricole que l'on souhaite mener chez nous, on bondit de suite sur la question de la compensation. Le préalable quand même c'est que l'on préserve le foncier, la compensation est secondaire. Premier. L'un des objectifs du Scot, la préservation des terres agricoles, est traduit dans les PLU et dans les POS.

Comment fait-on ? Que font toutes communes qui souhaitent urbaniser des terres naturelles ou agricoles ? L'article L. 122 1 du code de l'urbanisme dit qu'il faut l'autorisation ou un avis favorable du maître d'ouvrage porteur du Scot autorisant une commune qui souhaite changer la destination d'une zone dans son document d'urbanisme. On a vu partir comme ça, 30 à 40 ha d'un seul tenant de plaine agricole et viticole extrêmement rentable à Pourrières, commune ayant de plus une cave coopérative la plus florissante de notre territoire.

Alors vous disiez : « *les agriculteurs sont les mieux à même de parler de leur territoire* ». Chez nous c'est vrai. Mais la semaine dernière par exemple, une agricultrice m'a appelé pour dire que depuis des générations la terre agricole nourrit sa famille, mais qu'elle veut aujourd'hui développer des projets de construction... alors ça veut dire que cette terre agricole va devenir urbaine et que ce qui était un patrimoine familial va devenir l'objet de placement : c'est un changement complet. Au final chacun des agriculteurs est libre de faire « ce qu'il veut » de sa terre, mais à terme vous n'avez plus de surfaces agricoles cultivables sur le territoire. On entend beaucoup de sons de cloche différents, le premier étant que l'agriculture n'est plus rentable. Or quand on regarde une commune où un travail important a été réalisé avec la SAFER, on a vu s'installer huit nouvelles exploitations en trois ans en contactant les propriétaires fonciers et en développant des baux d'affermages avec eux, etc., donc il y a encore des agriculteurs.

Et ce qui est pratiqué comme agriculture chez nous c'est surtout la viticulture, mais demain ça va évoluer. Et comme on a 4 millions d'habitants autour de nous, on pense que développer les circuits courts et le maraîchage sont une option économique importante pour notre territoire. Donc pour nous, l'activité agricole est une activité économique à part entière forte.

Le principe de compensation en lui-même et secondaire, nous sommes encore en train de travailler dessus, mais il est possible qu'il soit tellement difficile à mettre en œuvre qu'on n'arrive pas jusqu'au bout : c'est un risque que l'on prend. Mais il est possible aussi que l'on y arrive et que ce soit tellement complexe pour la commune d'ouvrir à l'urbanisation qu'elle ne le fasse pas in fine. C'est l'objectif.

A priori il ne doit pas y avoir d'ouverture à l'urbanisation dans les terres agricoles. On a fait le tour des 39 communes avec l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulonnaise, on a référencé tous les projets des communes. Si on prend l'ensemble des objectifs communaux, nous avons 1 500 ha qui devraient être consommés dans les 10 à 15 prochaines années.

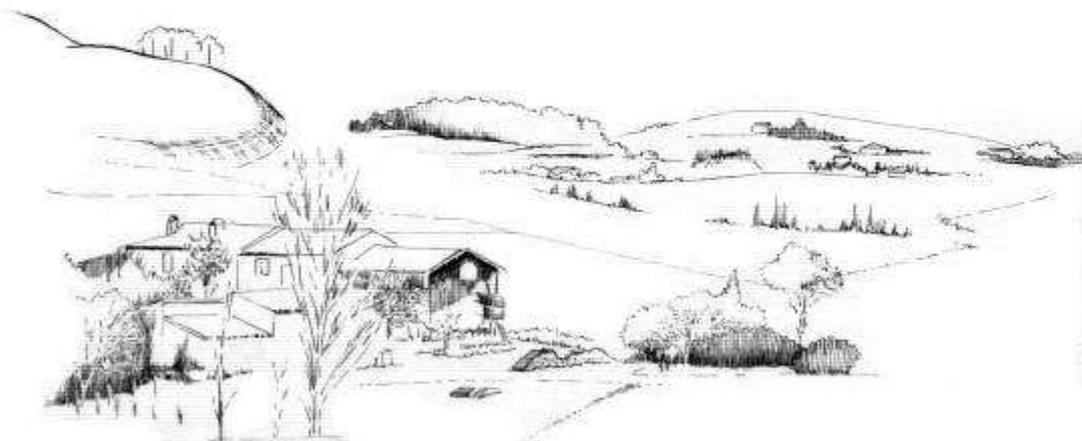
Premier problème, c'est supérieur à ce qui s'est consommé les 10 dernières années. Deuxième problème, sur ces 1 500 ha, 10% sont des terres agricoles. Or on ne veut pas que ces terres agricoles soient consommées. Alors c'est une compensation préalable sur laquelle on essaie de travailler. C'est-à-dire avant que la commune change la destination des terres, puisqu'elle a quand même le droit du sol, elle va faire en sorte qu'elle remette en culture qu'un fonds soit mis en place pour défricher.

Évidemment, le potentiel agronomique se calcule - on a travaillé avec un bureau d'études (BLEZAT-Consulting) - en prenant en comptes plusieurs critères : la pente, la qualité du sol, l'hygrométrie... Mais cette compensation est vraiment le dernier recours.

Jean-Claude HUC : Vous répondez à ma question. Vous avez cité un article du code de l'urbanisme, est-il opposable partout en France où n'existe-t-il que sur votre schéma de cohérence ?

Marc JUILLET : Il est valable partout en France.

Jean-Claude HUC : C'est important à savoir. Deuxième observation dans la présentation de la Direction départementale des territoires de la Haute-Garonne, la question a bien été posée dès le début : quand on part de Toulouse pour aller à Castres, on ne traverse que des paysages qui aujourd'hui sont travaillés. Contrairement à chez vous -et ce n'est pas pour dénigrer votre région- il y a encore beaucoup de territoires qui sont récupérables.



Marc JUILLET : En fait toutes les terres agricoles qui étaient à proximité de l'autoroute ont été consommées par l'urbanisation. Elles étaient à l'époque travaillées. Mais ce qui est vrai, c'est que tant que l'activité agricole est économiquement viable, elle se défend très bien contre l'urbanisation. Mais à partir du moment où vous avez un changement de catégories d'âge, qu'il n'y a pas de renouvellement des exploitants, pas de repreneur derrière, elle est en péril. Si la collectivité, à travers ses documents d'urbanisme, n'anticipe pas ce changement, vous avez inévitablement une perte de surfaces agricoles, une perte définitive.

Jean WATRIN, animateur: Vous parliez tout à l'heure à la fois de rendre de la terre agricole à partir de la forêt et à un autre moment vous avez dit que vous allez travailler sur tout ce qui était bioénergie...

Marc JUILLET : Les deux ne sont pas incompatibles. Nous avons étudié une comparaison des photos aériennes de 1972 et de 2003 pour voir l'évolution des surfaces agricoles. On en a retiré beaucoup d'éléments qui sont disponibles pour les communes lorsqu'elles font leur PLU. 8 000 ha de terres agricoles sont liés à la déprise, une fermeture des paysages, une reforestation essentiellement constituée de pins. Le pin n'est pas un bois d'ouvrage, mais il brûle très bien, surtout l'été.

Autre problématique, quand l'urbanisation se fait sur un rythme de quatre logements par hectare, les gens ont tendance à vouloir se mettre sous les pins. Même si on leur demande de défricher 50 m autour, le premier risque qu'ils ont en cas d'incendie, c'est qu'on protège les gens, mais pas leur maison. Il faut connaître les feux qu'il peut y avoir dans le sud de la France.

On porte un important projet sur notre territoire qui est passé en commission de régulation de l'énergie (CRE), avec l'implantation d'une centrale biomasse. Cette centrale intéresse EDF, car elle permettrait de produire de l'énergie électrique à partir du bois. On a fait faire une étude en matière de consommation, on sait que chaque année la masse végétale produite représente 750 000 tonnes à 100 km autour de Brignoles. Or la centrale consommera 150 000 tonnes seulement. Donc il y a du potentiel à utiliser le bois pour alimenter cette centrale biomasse qui produit l'électricité, mais aussi de produire de la plaquette bois pour tout ce qui est chaufferie bois en réseaux de chaleur pour les communes, pour les lotissements, pour les bâtiments publics ...

A un moment ou un autre c'est à la collectivité d'impulser ce type de projet. Car chez nous, il y a 90 % de la forêt privée, et 90 % des propriétaires qui possèdent au maximum 3 ha. Donc la forêt n'est pas du tout rentable en l'état. Des communes forestières se sont regroupées en association, elles ont un potentiel à développer ce patrimoine pour répondre à la demande future.

Sylvain FERNANDEZ, Président de la communauté de communes Sor et Agout : Notre territoire est concerné par le Scot pays d'Autan, mais avec la mise en place de la nouvelle carte intercommunale, notre communauté de communes va intégrer en grande partie la communauté de communes du pays de Cocagne. Ce territoire n'est pas à ce jour couvert par un Scot. Il s'avère donc que cette partie de territoire est en limite du Scot du Lauragais, du Vaurais et du Scot du pays d'Autan.

Donc quid de l'avenir ? On peut faire des prospectives, car il n'est pas souhaitable de laisser une partie du territoire du Tarn non couvert par un Scot. Néanmoins dans cette perspective de couvrir en intégralité notre territoire intercommunal, il est souhaitable que nous discutons avec les services de l'État en prenant en considération la volonté des élus.

Jean WATRIN, animateur: Vous êtes plusieurs concernés, est-ce qu'on peut rebondir sur cette réflexion ?

Marc JUILLET : Chez nous les élus sont au cœur du dispositif. Ce n'est pas forcément l'État qui pilote, c'est un changement de vision fruit de la décentralisation. Bien sûr l'Etat est fortement associé et c'est forcément lui qui boucle le processus d'élaboration par un arrêté préfectoral. Nous avons six commissions thématiques pour faire le PADD. Le diagnostic, ça a été 500 participations d'élus. On fait un séminaire par semestre, et on a des commissions avec 50 personnes en moyenne, 25 personnes qui travaillent. Toutes les propositions ce sont les élus qui les ont portés, vous êtes au cœur du dispositif, mais ça veut dire aussi que pour développer cela vous avez besoin de moyens, de moyens financiers pour faire les études et d'ingénierie pour les suivre.

Pour répondre en partie sur cette question vous êtes sur un territoire sans Scot avec des Scot autour, aujourd'hui on se rend compte quand on élabore un Scot : les élus qui ont travaillé sur un Scot ont un temps d'avance en matière de vision des choses on le voit bien chez nous lorsque des communes viennent d'arriver, on est « à des années-lumière » sur la conception du futur du territoire. Je vous dis « bon courage ».

L'autre chose est que l'on se rend compte qu'on ne fait rien sans Scot. Le Scot est un élément de négociation avec les territoires voisins, il n'a de sens que si on développe ce que l'on appelle un InterScot. Dans les Bouches-du-Rhône, c'est l'État qui l'a porté et s'est fait animateur de la démarche. Dans le Lyonnais - je suis également à la fédération des Scot - on se tient au courant, ce sont les élus eux-mêmes qui ont développé une conférence et mettent ensemble leur moyen (agence urbanisme) pour construire ensemble. Et on voit bien que ce qui commence à manquer dans le Var, c'est ce lien entre les Scot varois, et les Scot des Bouches-du-Rhône, car les problématiques de croissance démographique, des déplacements de populations et de politique économique ne tiennent pas compte des limites administratives.

Jean WATRIN, animateur: Vous avez évoqué le Lyonnais, mais on sait ici qu'il existe la démarche interSCoT au niveau de l'agglomération toulousaine et je crois que des contacts sont déjà avancés.

Louis CAZALS, Conseiller général du Tarn : Je voudrais replacer dans l'esprit de la matinée la notion de l'étalement urbain. C'est une notion centrale et on s'égaré toujours un peu quand on essaie de l'aborder par des petites parties. L'étalement urbain ce n'est qu'un problème de gouvernance politique. On retrouve au cœur de la problématique l'agriculture. Mais où installer la population qui arrive - les chiffres donnés par monsieur Paris correspondent à peu près au solde naturel de la population - et qu'il faudra bien intégrer ?

Je pense qu'il ne faut pas être hypocrite, que l'étalement urbain, qu'il se produise à Toulouse ou sur l'itinéraire Castres Toulouse ou encore sur la région de Castres, c'est une donnée qu'il faut aborder de façon concertée. Vous parlez beaucoup des Scot, dans notre région même si Sylvain Fernandez dit qu'une petite partie du territoire en est démunie, c'est quand même une réflexion ancienne qui a été mise en œuvre ici de façon très forte. Je crois même que depuis 2001 et la révision en 2008 de la Charte d'agriculture et d'urbanisme qui a été signée par le préfet, l'association des maires et la chambre d'agriculture en 2011... Il y a des documents très ambitieux, on est aujourd'hui sur un SAGE, schéma d'aménagement et de gestion des eaux qui concerne tout le patrimoine...

Toutes ces données nous les avons et je crois que ce n'est qu'une question de volonté. Ce sont des questions qui de toute façon sont posées depuis longtemps qui sont des questions naturelles de la vie d'un territoire que ce soit pour héberger la population ou pour permettre aux gens d'avoir une activité. Ce qui est central ici c'est que la volonté de ce bassin est d'accueillir une population tout en menant de concert une activité économique.

Je connais un peu la Provence, car mes enfants y sont, mais notre région a largement autant de qualités. On n'a pas le rosé d'Aix-en-Provence, mais c'est une région magnifique. Il faut bien avoir cette discussion en disant que les réponses sont sous nos yeux, loin des raisons antagonistes qui peuvent se poser.

L'agriculture est toujours au cœur de ces questions d'étalement du territoire, « *il faut en consommer le moins possible* ». Il y a une trentaine d'années, l'État avait mis au point un mécanisme qui était peut-être un peu comme celui du carbone sur le plan mondial, qui était la possibilité dans les Scot d'écrire des transferts de COS.

C'est-à-dire quand on considère que l'on veut protéger l'agriculture : si une zone est absolument inconstructible, pour ne pas pénaliser complètement les propriétaires, on leur permet de disposer d'un droit à bâtir virtuel qu'ils peuvent vendre dans une zone qui elle est devenue constructible.

Et pour que celui qui est dans la zone constructible ne bénéficie pas d'un enrichissement sans cause - la valeur de son sol est multipliée par 10 ou par 20 alors que son voisin souhaitant garder son patrimoine n'a qu'une terre à destination agricole - ce transfert pourrait être pris en compte dans le cadre d'un Interscot. Soit une façon simple de gérer le territoire en se donnant les moyens de mutualisation. Car effectivement des gens se sentent déshabillés d'un droit, qui profite à quelqu'un par ailleurs.

J'insiste : il existe une Charte signée par le préfet, la chambre d'agriculture et l'association des maires, cette Charte dit des choses extrêmement pertinentes sur le devenir de l'agriculture, l'occupation des sols et leurs qualités agronomiques. Il y a un schéma d'aménagement et de gestion des eaux, il y a des Scot, l'étalement urbain est une question élémentaire qu'il faut que l'on règle, une question qui se pose partout dans le monde.

Jean WATRIN, animateur : Merci Monsieur le Conseiller général.

Claude REILHES, Maire de Maurens-Scopont : Notre village se situe à la jonction du département du Tarn et de celui de la Haute-Garonne. En quelques mots je veux présenter notre commune, son évolution : 160 habitants en 1970, sept enfants à l'école primaire puis 180 habitants en 2011, 21 enfants à l'école primaire. 70 emplois dans le secteur tertiaire (notamment le médical), 21 emplois dans le commerce et l'industrie, 15 dans l'agroalimentaire, 8 dans l'artisanat.

Notre commune se préoccupe de l'arrivée de l'autoroute. Nous avons mis en place un plan local d'urbanisme et en même temps nous pensons à la réalisation d'un coeur de village pour aller dans le sens de ce qui était dit ce matin c'est-à-dire utiliser le moins possible de terres agricoles.

La problématique pour notre commune est que deux tracés de l'autoroute sont possibles, ils traversent notre commune avec une option qui nous impacte très fortement. Quand j'entends ce matin les propos des intervenants, qui place en définitive le foncier et l'agriculture au coeur de leurs préoccupations, je souhaiterais qu'au niveau des gens de la DREAL, soit pris en compte les soucis de notre commune, des associations qui regroupent plusieurs communes et plus particulièrement l'association Avenir 81 qui se préoccupe de l'utilisation du foncier et de la problématique de la préservation des terres agricoles.

Jean WATRIN, animateur : Merci Monsieur le Maire. Comme l'a rappelé Monsieur le Préfet tout à l'heure nous sommes à la veille d'une phase de concertation sur les tracés, cette réunion n'en a pas tout à fait l'objectif aujourd'hui, par contre il est bien évident que les préoccupations des uns et des autres peuvent être largement exprimées.

Henri BLANC, Maire de Saïx : Notre commune est bien évidemment concernée par le projet, mais je voudrais revenir sur la thématique des Scot. Monsieur JUILLET vient de répondre à notre président, c'est évidemment aux élus de se préoccuper de cet aménagement du territoire.

La question que je voudrais poser est : « *les élus oui, mais pourquoi alors que dans la plupart des territoires il existe des Pays ?* » Un Pays qui me semble-t-il - et c'est le cas du pays d'autan - a l'avantage d'associer les divers représentants de la société civile (acteurs

économiques syndicats professionnels, dirigeants associatifs et chambres consulaires, etc.) aux recherches prospectives des élus.

D'ailleurs il est préconisé que le périmètre des Scot recoupe celui des pays : ici nous avons un Scot qui fonctionne avec un conseil de développement, rassemblant les différents acteurs de la société civile, qui ont joué un grand rôle dans cette plate-forme partenariale avec les élus, dans la démarche faisant suite au débat public.

Je pense que l'aménagement du territoire ne concerne pas seulement les élus, mais aussi, et surtout les habitants, pourquoi les Scot ne font-ils pas suffisamment appel aux Pays ? Nous avons ici deux pays qui sont concernés par le projet qui nous rassemble : le Pays d'autan et le Pays Monts de Lacaune-Sidobre. Il n'y a pas de pays organisés avec un conseil de développement sur le secteur de cocagne, comment essayer de concilier ces deux aspects : c'est-à-dire oui un nouveau Scot peut-être, mais en prenant en compte toutes les avancées du Pays d'Autan ?

Marc JUILLET : C'est toujours un peu lapidaire, on va toujours un peu vite dans ce type de réunion... On est un territoire de Pays avant d'être territoire de Scot. Tout ce qui est projet de développement durable du Scot, cœur politique du projet, a été passé au tamis de la Charte de pays.

Nous avons un conseil de développement, ses membres sont dans les commissions thématiques au même titre que les élus. Lorsqu'on remet les cahiers des charges pour les études, nous le faisons avec les services de l'État, de la Région, du Département. Monsieur le Conseiller général parlait de tous les documents qui étaient produits : on s'en est inspiré pour rédiger le diagnostic du Scot.

On ne va pas réinventer ce qui a été fait ailleurs, on ne va pas dépenser de l'argent alors que des études ont déjà été faites par ailleurs. Et on associe la population pour qu'elle s'exprime à travers un certain nombre de documents, de registres, dans les communes et lors des réunions publiques ou par Internet.

Mais au final, il n'en reste pas moins que ce se sont les élus qui votent le projet, et vous serez seuls à le voter. On vous en remerciera ou on vous le reprochera. Mais vous aurez fait le nécessaire en matière de concertation et de consultation. Nous, nous faisons presque de la co-élaboration, c'est parfois un peu long...

Monsieur PARIS Président du Scot du Pays d'Autan : Je voulais simplement dire que dans l'élaboration du Scot qui a été voté nous avons effectivement réuni l'ensemble des acteurs. Tout ce que j'ai entendu jusqu'à présent a été fait : avec le conseil de développement, les acteurs socio-économiques et les acteurs locaux, les trois intercommunalités et les deux communes libres que nous avons encore et qui ont bien voulu nous rejoindre.

Je sais que des communes ont voulu rejoindre la communauté de commune Sor et Agout et nous sommes prêts à travailler ensemble avec les nouvelles communes ou les nouveaux pays qui voudraient entrer dans le Scot. Sylvain le sait très bien.

Jean WATRIN, animateur: Tout est prêt et il y a les moyens, la volonté. Que manque-t-il ?

Christian MAS Président de la Communauté de communes Pays de Cocagne : J'entends parler de Scot, nous en sommes convaincus au sein de notre intercommunalité puisque nous sommes la partie blanche au mieux la carte. Nous sommes un Pays, le pays de cocagne c'est-à-dire que nous ne sommes pas sur le même pays que la communauté de communes que nous allons rejoindre. Aujourd'hui nous nous préoccupons du Scot, de notre pays, nous allons essayer d'avancer dans un Scot que nous allons essayer de définir nous élus. D'un côté

nous avons le Scot du pays d'autan, de l'autre côté nous avons le Scot du Vaurais, il y a des rapprochements à faire avec d'autres intercommunalités qui sont libres au milieu (Pays d'Agout, le Lautrecois...) Tout cela il faut que nous le prenions en compte pour nous y retrouver bien, nous élus du territoire. Nous sommes prêts à travailler avec tout le monde.

Jean-Paul ROCACHE, vice-président du Scot du Vaurais : Notre Scot est en cours de formation. Dans notre étude de Scot nous avons depuis le début pris en compte le tracé de l'autoroute. Quand vous élaborez un Scot, vous ne pouvez ignorer cela surtout quand on a l'exemple de l'autoroute A68 et le développement que cela a provoqué autour de Saint-Sulpice... Dès lors où des SCOT sont en place et qu'un projet d'autoroute existe, ce projet impacte beaucoup la réflexion. On a parlé d'InterScot, si des SCOT se mettent en place autour du nôtre, nous aurons des relations avec eux peut-être serons-nous ensemble je ne sais pas...

José CAMBOU, France Nature Environnement Midi-Pyrénées : J'entends bien un ensemble de déclarations d'élus qui sont convaincus de vouloir faire des choses dans des Scot existants ou en gestation. Ce qui n'est pas clair pour moi, c'est comment vous prenez en compte l'autoroute ? Vous prenez en compte l'autoroute pour faire des zones d'activités ou d'habitat, vous prenez en compte l'autoroute pour faire en sorte que les zones agricoles aujourd'hui - sauf ceux qui seront expropriés- restent des zones agricoles ? Et ce d'autant plus qu'on est sur des distances d'échangeurs qui sont dans tous les cas très proches. Donc les risques d'impact en termes d'étalement urbain sont très forts j'aimerais bien voir clair dans vos positions.

Jean WATRIN, animateur: Je rappelle que ce que nous disons là est relayé et sera relayé par le groupe de travail aménagement du territoire et agriculture, dont la prochaine réunion est prévue début mars. Donc les idées - y compris celles formulées par Mme CAMBOU - est de stimuler ces échanges, car on entend beaucoup de volonté effectivement, mais on souhaite ressentir les synergies et l'interactivité telle que cela a été défini.

Jean-Paul ROCACHE : Notre souci, vu notre position par rapport à Toulouse, c'est justement de trouver un équilibre et de ne pas stopper net tout développement qu'il soit urbain ou industriel ou commercial. L'idée c'est de trouver le bon équilibre et c'est pourquoi il ne faut pas aller trop loin dans la consommation des terres agricoles. Nous ne sommes pas dans la situation où certaines communes ont déjà tout consommé, on n'en est pas encore là, mais il s'agit de trouver l'équilibre pour bien gérer.



Atelier 2 : stratégies économiques locales

Jean WATRIN, animateur: L'intérêt de cette matinée était notamment de montrer qu'il fallait réagir assez tôt. Nous allons maintenant commencer l'atelier sur les stratégies économiques locales et pour commencer je demande à Mme Bernadette MILHERES, Directrice départementale des territoires du Tarn de me rejoindre pour introduire l'atelier pendant que Sébastien LE CORRE et Jean-Pierre CHAMPCLAUX viennent s'installer, puisque ce sont nos deux intervenants pour cet atelier.



Bernadette MILHERES Directrice départementale des territoires du Tarn : Bonjour Mesdames et Messieurs. Quelques mots pour introduire cet atelier sur les stratégies économiques locales. L'autoroute projetée, par son caractère linéaire, va intervenir sur deux espaces relativement différents qui s'interpénètrent. Un qui est urbain - l'agglomération de Castres Mazamet - un qui est rural et agricole et sera irrigué par la voie avant qu'elles ne viennent frapper à la porte de l'agglomération toulousaine. Cet atelier qui porte sur les stratégies économiques locales est là pour apporter des éclairages sur la capacité des acteurs de ces territoires à saisir l'opportunité qui se présente. Vous avez été nombreux lors du débat public à évoquer ce point et à mettre en avant le potentiel local.

En première approche à partir des données dont nous disposons : quel est le potentiel économique ? En ce qui concerne le bassin de Castres Mazamet, son potentiel industriel est relativement rare pour une agglomération de cette taille avec 20 % des emplois sur cette agglomération, ce qui est nettement supérieur à la moyenne nationale.

C'est un territoire qui a été marqué par un déclin de l'activité du cuir et du textile, des secteurs nouveaux ont depuis été investis : la pharmacie, la chimie, l'agroalimentaire, les techniques de communication et d'information, ce territoire dispose d'un aéroport, d'un centre hospitalier, de lycées, d'écoles supérieures.

Malgré ses atouts ce territoire est encore en reconquête économique et c'est son enclavement qui est le plus souvent présenté comme la cause de ce manque d'attractivité. Toulouse concentre la majeure partie des emplois de la région. Comment agir pour enclencher ce processus de desserte de l'activité vers ce territoire ? On l'a vu tout à l'heure, l'autoroute n'attire pas forcément des emplois de très loin, mais ça peut redéployer des emplois. Ne serait-ce pas là une réponse au Grenelle de l'environnement avec un bassin de vie qui offrirait à toutes les générations la possibilité de trouver emploi, service à la personne et qualité de vie ?

Le second sujet, c'est l'agriculture : autre atout économique, c'est l'activité dominante de l'espace rural avec la grande culture, la polyculture, l'élevage soutenu par la présence d'abattoirs ; les circuits courts pour la viande se sont développés. Avec l'autoroute les producteurs et consommateurs beaucoup plus nombreux vont se rapprocher. C'est peut-être le moment de se poser la question du développement d'autres filières comme le maraîchage, le bio, le tourisme vert... Bref se tourner vers un projet d'agriculture pour ce territoire.

Pour finir - et cela fait le lien entre les deux composantes, agriculture et industrie - j'attire votre attention sur les zones d'activités. Certaines existent déjà et devront être complétées, d'autres sont programmées, d'autres encore sont espérées. Une gestion coordonnée fondée sur un projet global et cohérent construit à la bonne échelle par tous les décideurs ne serait-elle pas opportune pour éviter des phénomènes de concurrence et de mutation du foncier agricole non organisé ? C'est bien l'objectif de cet atelier : comment l'économie locale peut-elle se servir de ce projet autoroutier pour en faire un facteur de développement ?

Jean WATRIN, animateur : Merci Madame ; je vous invite à vous asseoir avec nous. Notre premier intervenant est Sébastien LE CORRE, enseignant chercheur à l'université de Toulouse 2, vous êtes géographe, vous travaillez sur les infrastructures et vous allez nous parler des changements que l'on a pu observer.

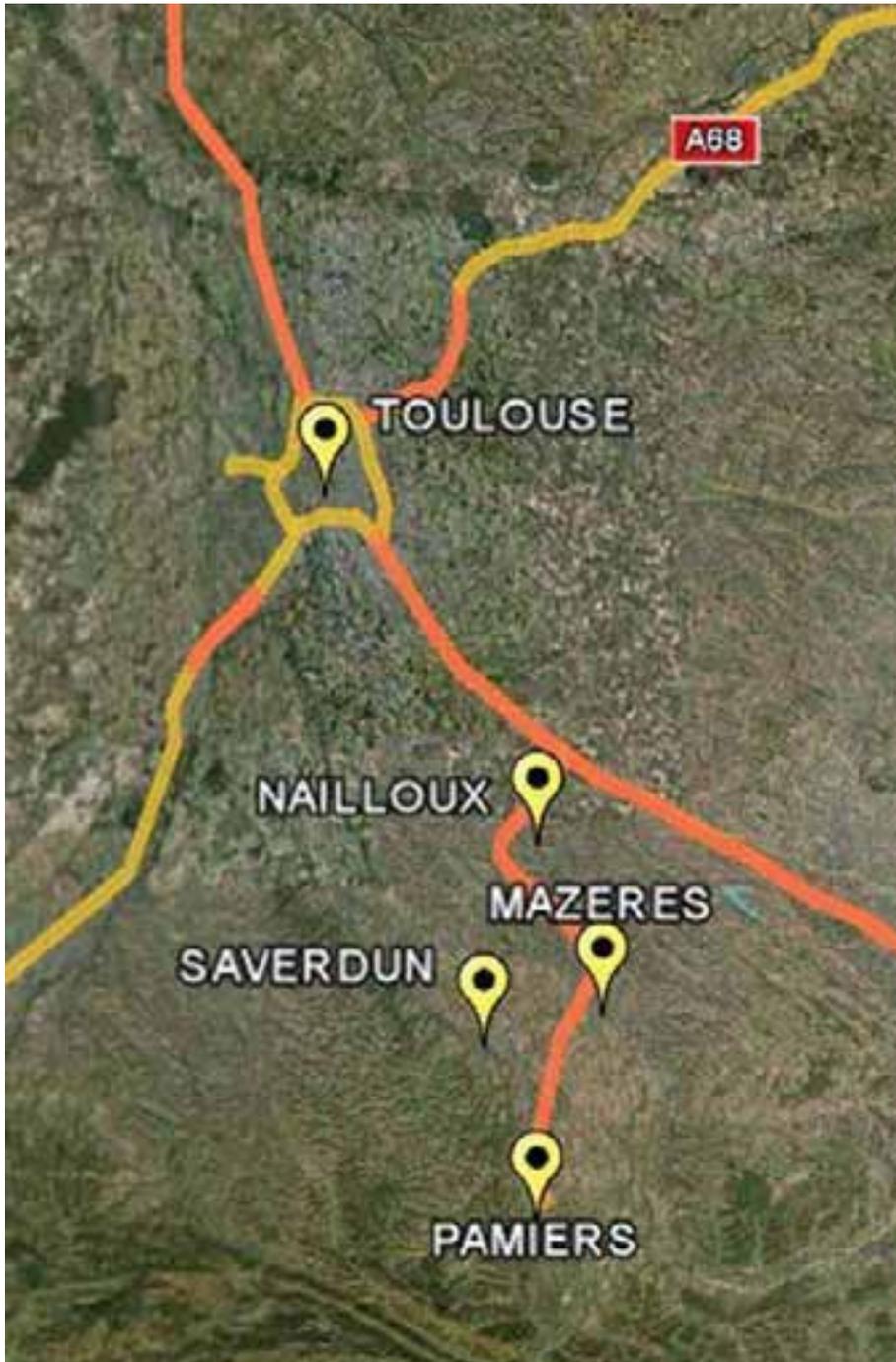
Sébastien LE CORRE : Bonjour à tous, je suis enseignant-chercheur au département de géographie de l'université de Toulouse Mirail. Parmi les thèmes de recherche sur lequel l'équipe à laquelle j'appartiens travaille, il y a plus spécifiquement les études d'impacts des infrastructures autoroutières.



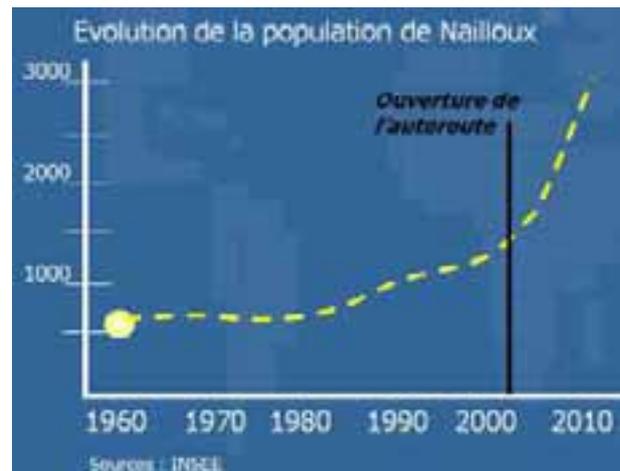
On travaille sur différents outils, qui vont utiliser de l'imagerie spatiale, du traitement statistique des données, pour essayer de mesurer les changements qui sont effectivement imputables à l'infrastructure autoroutière. Alors on est toujours dans une certaine difficulté à mesurer ces changements, on va insister notamment sur un point : *y a-t-il corrélations ou concomitances ?* Autrement dit est-ce que les changements sont effectivement liés à l'infrastructure autoroutière ou est-ce que ces changements seraient survenus de toute manière parce que c'est une évolution naturelle de certains espaces ?

La demande qui nous a été faite était de mettre en place un observatoire qui travaille sur plusieurs thématiques et notamment sur l'A66 que je vais essayer, à travers certains focus, de vous présenter. Ceci afin de montrer ce que l'on est en droit d'attendre, de craindre ou d'espérer avec l'arrivée d'une infrastructure autoroutière.

Pour situer la zone très rapidement : l'A66 est une infrastructure relativement courte qui fait une quarantaine de kilomètres et vient se brancher à l'A61 pour desservir les communes de Nailloux, Saverdun et Pamiers. Cette infrastructure s'inscrit dans les logiques de continuité européenne, visant à terme à relier Paris à Barcelone appelée E9 ; il s'avère que l'on a pris un certain retard par rapport à cette ambition européenne. Autrement dit les éléments sur lesquels je vais m'appuyer aujourd'hui sont spécifiquement liés à la portion comprise entre Pamiers et Nailloux.



On va travailler sur un premier élément qui concerne les modifications liées à l'arrivée des populations : j'ai pris exemple de la commune de Nailloux à proximité de Toulouse. Le graphique qui suit met en perspective sur une quarantaine d'années l'évolution de la population. Environ 500 habitants en 1960 et une évolution en trois phases : stabilité jusqu'en 80, en 90 une augmentation et de 2000 à 2010 une accélération très forte de la croissance de la population. Ce qui est intéressant, c'est que l'on peut mettre en relation cette



accélération de la croissance en 2000 avec la mise en service de l'autoroute. Je dirais que la question « concomitances ou corrélations ? » peut être évacuée : il y a bien corrélation.

Pourquoi cette croissance de population ? Parce que l'accessibilité de la commune de Nailloux a radicalement changé : on était de l'ordre de 45 minutes en termes d'accessibilité à Toulouse lorsqu'on empruntait les itinéraires habituels. Bien évidemment l'arrivée de l'A66 a modifié de façon très claire les isochrones et Nailloux se situe maintenant à moins de 30 minutes de l'agglomération toulousaine.



Ce gain de temps génère forcément un appel important pour des populations qui peuvent choisir de se localiser sur ces espaces et se desserrer de l'agglomération toulousaine. Le seul souci, c'est qu'en considérant les migrations pendulaires, on voit très bien que Nailloux a des migrations extrêmement fortes au départ de Nailloux mais la réciprocité n'est pas vraie : peu de gens partent de Toulouse pour aller travailler à Nailloux.

Autrement dit, l'enjeu qui est évoqué ici - saisi par les élus locaux - c'était la volonté de ne pas faire uniquement de l'accueil de population qui a triplé sur une dizaine d'années, mais de gérer cet afflux. Pour cela on essaie de mettre en place une politique d'accueil visant à déployer l'ensemble du panel disponible : on va essayer de produire des choses.

Si l'on regarde en termes de production de logements, la partie à gauche sur le graphique qui suit - la barre bleue - indique le nombre de logements construits sur 10 ans et vous voyez la petite barre orange sur la commune de Nailloux avant la mise en service de l'autoroute. Il faut retenir de cela qu'en deux ans Nailloux a été soumis à une pression extrêmement importante, avec deux fois plus de demandes de permis de construire que sur les 10 années précédentes.



Au-delà de ces statistiques, on a une traduction spatiale de cette construction et l'on voit des changements lourds : la surface consommée est extrêmement importante entre 1995 et 2005.

Cette surface est bien sûr liée aux modes de production de l'habitat qui a été retenu. Sur Nailloux, un choix réel a été fait sur une dimension mixte des choses avec plusieurs formes d'urbanisation :

- un habitat pavillonnaire que l'on peut décrire en termes de consommation d'espace, mais qui est légitime par rapport aux besoins des nouveaux arrivants qui quittent Toulouse pour justement avoir une maison

- parallèlement, Nailloux a essayé de maîtriser cet étalement par le biais de réalisation de petits collectifs, de logements sociaux qui permettent d'assurer une certaine densité. Le choix qui a été fait a été de lâcher une partie des terres agricoles à l'urbanisation, mais en essayant de maîtriser cette urbanisation à travers différentes formes de production.



Ce qui est plus compliqué à gérer lorsqu'on est un élu, c'est l'idée que ces populations qui arrivent sont extrêmement exigeantes : ce sont de jeunes actifs avec de jeunes enfants qui vont travailler sur Toulouse. Pour un élu c'est toujours délicat d'avoir un habitant qui ne consomme pas sur son espace, de plus les besoins de ces personnes sont extrêmement lourds. Nailloux a été obligé de développer une stratégie donc des investissements très lourds pour assurer de la desserte l'accueil de ces nouvelles populations en termes d'école, de crèches, de collège avec un coût sociétal important et directement lié à l'arrivée de l'autoroute. Ce coût, charge aux élus de le maîtriser et de se le répartir.

On a donc une volonté intéressante de faire de la mixité, mais dans tous les cas on est tenu, ne serait-ce que par le profil des nouvelles populations, d'offrir un haut niveau de services, ces derniers étant coûteux pour la collectivité.

Sans s'étendre, on pourrait avoir l'image d'une ville-dortoir, ce n'est pas le choix des élus qui ont œuvré en ce sens. Je reviendrai sur cette question « *comment essayer de fixer cette population avec des emplois ?* » Mais on verra que de cette bonne volonté peuvent se dégager des distorsions assez intéressantes.

En ce qui concerne l'activité économique, on a toujours présenté l'infrastructure autoroutière comme une opportunité de développement économique. On disait souvent « *pas de développement sans autoroute* » et mécaniquement « *quand une autoroute arrive on a du développement* ». En fait on a bien sûr une relation beaucoup plus nuancée et des évolutions qui peuvent être extrêmement variables. Et ce que l'on retrouve sur une infrastructure n'est pas immédiatement transposable à une autre infrastructure. C'est à la fois dramatique pour les chercheurs - car il est impossible de créer des modèles. C'est par compte tant mieux pour les élus et les décideurs locaux, car cela signifie qu'à infrastructure équivalente, c'est l'investissement qui va être mis (pas forcément financier, quoi que) par les élus et les décideurs locaux pour faire vivre le territoire qui va influencer.

Sur le plan économique, Mazères et Saverdun se sont entendus puisqu'elles étaient desservies par un unique échangeur, il a bien fallu qu'elles s'entendent pour créer une zone d'activité. On a donc des effets strictement liés à l'infrastructure autoroutière : une partie de cette activité est liée à la maintenance de l'autoroute par ASF, on a donc un centre d'appui des logements pour les personnes qui assurent l'entretien. Ce sont les effets directs.

On a ensuite des effets induits et plus spécifiquement sur cette zone d'activité et bien évidemment à l'implantation très classique d'une société de transports logistiques. Vous avez une entreprise, Dejean Transports, qui est venu s'implanter à proximité de l'échangeur autoroutier et qui à ce titre a créé des emplois. Ce n'est pas la seule entreprise qui a choisi de s'installer : il y a aussi un centre de tri de la poste et puis c'est à peu près tout pour cette zone d'activité. Il est vrai qu'elle est relativement isolée, vous avez toujours en tête la carte, Mazères-Saverdun c'est à équidistance entre Nailloux et Pamiers. C'est donc à peu près tout ce qui s'est passé sauf un remplissage partiel de la zone d'activité liée à des entreprises assurant des services très localisés.

Si on reprend la dimension logistique, il est vrai que l'implantation de Dejean Transport peut-être vue comme une réussite elle a d'ailleurs été citée à de nombreuses reprises comme quelque chose de satisfaisant puisque des emplois ont été créés. Il faut quand même relativiser, on peut s'interroger sur la pérennité de ces activités. Dejean est venu s'installer en 2002, suite à l'ouverture de l'autoroute il y a eu 80 emplois créés et 5000 m² occupés (notez le ratio entre le nombre de mètres carrés utilisés et le nombre d'emplois créés évidemment la logistique consomme beaucoup d'espace).

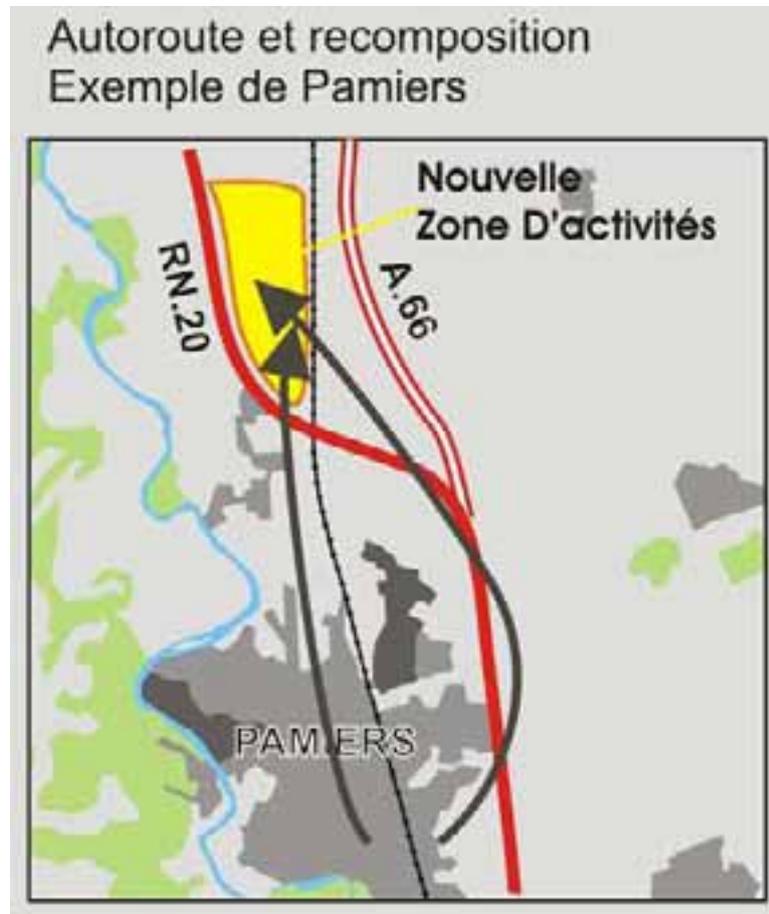
Cette victoire peut être affichée, mais elle n'est pas définitive : en 2011 il s'avère que la plate-forme logistique est remise en question de façon très forte : Dejean avait pour principal client Intermarché. Quand Intermarché a choisi de se délocaliser dans une zone du Tarn-et-Garonne, Dejean a été contraint de suivre cette nouvelle localisation et à délocaliser 50 % de ses effectifs dans le Tarn-et-Garonne. Il y a eu des mouvements sociaux, la direction a dû mettre en place des navettes pour acheminer les employés jusque dans le Tarn-et-Garonne...

Vous comprenez bien qu'il y ait eu d'importantes inquiétudes par rapport à ce sujet, et la victoire annoncée en 2002 risquait finalement de tourner au désastre en 2011 on parlait d'une fermeture définitive en 2012 alors que faire des locaux, etc. En décembre 2011 le salut est venu de la diversification de l'entreprise qui a choisi de se porter sur l'e-commerce et maintenant on a un retour de l'ensemble des effectifs qui est prévu d'ici deux ou trois ans. La question que je souhaitais soulever est la suivante : « *attirer des activités c'est bien, mais ce n'est pas tout, il faut les maintenir.* »

Les entreprises logistiques sont par définition extrêmement mobiles et orientent leur choix d'implantation en fonction de nouveaux échangeurs, de nouvelles opportunités de ses clients. De ce point de vue, on a bien vu que si la zone d'activité perdait un de ses fleurons qui était Dejean, cela aurait entraîné une stagnation sur plusieurs années.



Autre élément, sur la commune de Pamiers qui présente l'autoroute comme un outil de recomposition des espaces. On a une zone d'activité qui est positionnée sur le nord, la partie en jaune, et qui a fait l'objet d'investissements extrêmement lourds. Lorsque vous faites le bilan, vous voyez que cette zone s'est effectivement remplie, de façon relativement satisfaisante avec des entreprises importantes appartenant à des grands groupes.



Le souci de cette zone d'activité, c'est que si on analyse la création d'emplois il y en a eu très peu. Ce qui s'est opéré, c'est un transfert des différentes activités économiques qui étaient sur Pamiers et qui sont venues se localiser au nord de la zone. Certaines entreprises ont choisi cette localisation pour avoir un effet vitrine lié au trafic de l'autoroute, et la capacité à relier rapidement l'échangeur. Quand on a une approche un peu simpliste des choses effectivement des activités économiques sont arrivées, mais d'où venaient-elles ? Si cette zone s'est remplie, on a laissé des espaces vides ailleurs.

Alors est-ce que cela veut dire que le bilan de cette opération est nul ? Non cela n'a pas été seulement un simple déménagement d'entreprise, parce que cette zone d'activité bénéficie d'un d'embranchement ferroviaire qui va faire l'objet de très lourds investissements par Réseau Ferré de France et elle permet de rentrer en concurrence avec des espaces beaucoup plus éloignés. Avec ce nouvel atout, cette zone va donc attirer des entreprises, venant de l'extérieur de l'Ariège et voir même de la région.

Donc oui, il y a eu une création d'activités ex nihilo, mais au prix d'un investissement particulièrement lourd, de tiraillements au sein même des élus, car certains estiment que toutes les activités ne sont pas bonnes à accueillir ; je pense notamment aux gravières. Ainsi tout le monde est d'accord pour créer des zones d'activités pour les remplir, mais le jour où une activité contraignante souhaite s'installer on met dans la balance la création d'emplois et la gêne occasionnée par ces activités. C'est un élément à essayer d'anticiper.

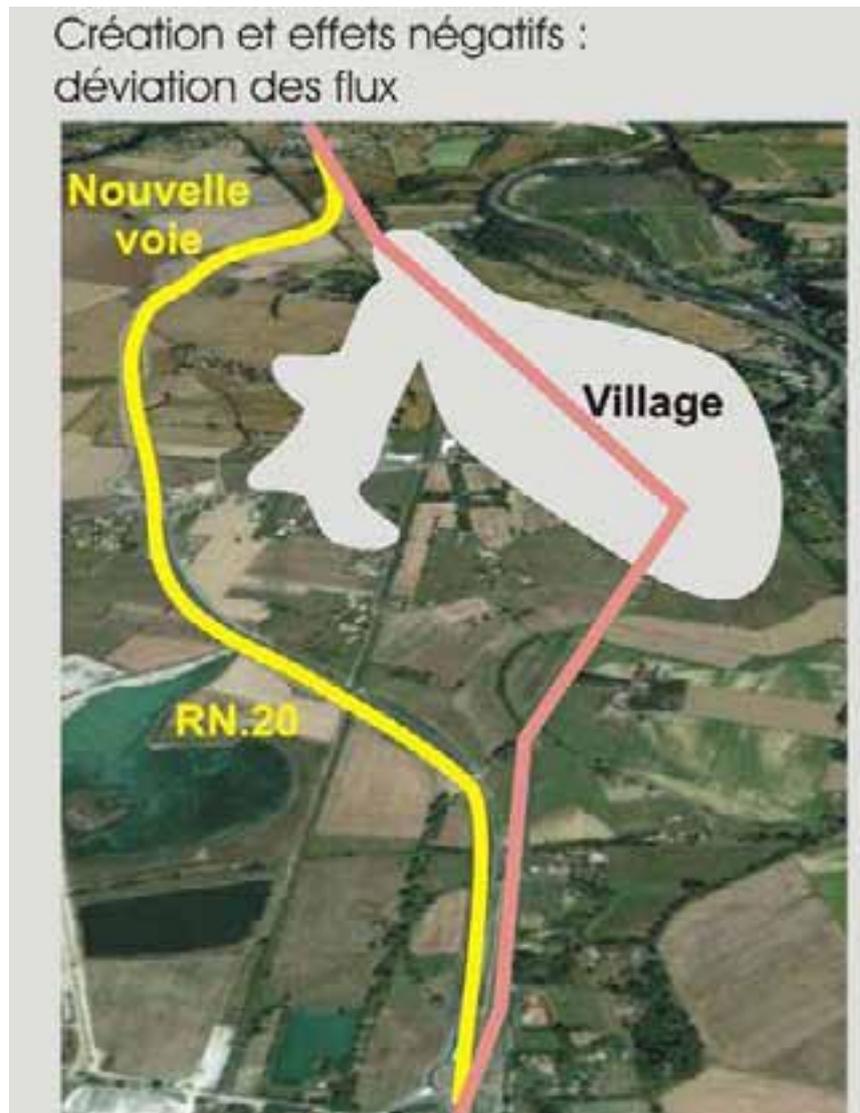
Autre exemple permettant de présenter l'autoroute comme un élément de recomposition du territoire, toujours sur la commune de Pamiers, une vue aérienne de ce projet né il y a 5, 6 ans et qui a vu sa réalisation effective il y a deux ans, c'est le village automobile.



L'idée de rassembler l'ensemble des concessionnaires de voitures de Pamiers dans un espace concentré et bien aménagé était de faire un bel effet vitrine. Là encore le problème c'est qu'initialement cette offre était dispersée sur le territoire, donc des concessionnaires automobiles ont lâché leurs locaux pour se retrouver dans le village automobile. Et on se retrouve par endroits avec des friches industrielles et commerciales d'on ne sait pas quoi faire avec un souci de réaffectation.

L'idée du village automobile est intéressante puisqu'elle vise à atteindre une masse critique pour faire venir des marques qui ne seraient pas venues s'il n'y avait pas cet effet de synergie. Mais la question qui reste posée est « *que faire de ses nombreux espaces qui sont pour l'instant vides et qui resteront certainement vides un certain temps ?* ».

Un autre exemple avec un effet encore plus contrasté, on s'éloigne un peu de l'A66. Sur cette commune, on avait un acquis historique la RN 20, qui traverse le village. On a choisi de façon légitime d'assurer le contournement des villages par une nouvelle voie. Je dis de façon légitime, car voir passer 15 000 véhicules jour dans un village est extrêmement contraignant pour les élus les habitants et cela ne fluidifie pas les choses. Donc si on doit optimiser le réseau on pense évidemment à la solution du contournement.



Le seul souci est que cette voie qui desservait le village, cette voie de transit entre Toulouse et les Pyrénées, hébergeait des activités économiques. Par exemple un hôtel, une station essence qui ne fonctionnait que parce qu'il y avait un trafic important.

Ce qu'il faut mettre en exergue, c'est qu'il y a un certain nombre d'activités qui sont dépendantes de l'infrastructure comme les entreprises de logistique. D'autres activités sont dépendantes non pas de l'infrastructure, mais du trafic généré. Alors bien sûr je comprends l'apaisement des personnes qui ont vu le trafic se reporter à 600 m de leur maison, avec des merlons qui les protègent sur le plan sonore, sauf que l'activité qui était directement liée à ce trafic a fermé du jour au lendemain. Là encore il y a la possibilité d'anticiper, c'est même une nécessité de le faire : une nouvelle infrastructure peut détruire de l'emploi.

Un dernier point, abordé à plusieurs reprises notamment par Jean VARLET, c'est l'idée qu'une autoroute crée de nouvelles concurrences. Vous accédez à de nouveaux espaces et vous vous livrez aussi aux autres. J'ai choisi l'exemple de Nailloux, qui a voulu créer un village des Marques.

Je prends en exemple quatre articles de La Dépêche du Midi, voilà les titres : en 2002, on peut lire « Avec la nouvelle autoroute, l'Ariège sort de ses murs ». Ce que je souhaite illustrer avec cela, c'est qu'il y a eu un consensus très fort autour de l'autoroute lorsqu'il a fallu se battre pour l'obtenir, que l'on soit ariégeois ou de la Haute-Garonne, de gauche ou de droite, tous les élus étaient présents et exprimaient leur volonté forte d'accueillir cette autoroute avec une approche commune des choses qui fédéraient les volontés.

Deuxième exemple, le titre « Feu vert au Village des Marques de Nailloux » en 2007 : il y a ce projet de 12 ha, 120 boutiques et on espère à peu près 500 emplois, ce projet était soutenu par Nailloux. Mais le consensus qu'on avait initialement se confronte à une réalité économique. Tout le monde est d'accord pour créer l'autoroute, mais le jour où il faut créer de l'emploi on est de nouveau en concurrence. Il s'avère que Mazères-Saverdun avait elle aussi un projet de village des Marques. Donc le village Nailloux suscite quelques inquiétudes en 2007, par rapport à l'activité commerciale sur Pamiers notamment. Pamiers n'avait pas de projets spécifiques, Mazères-Saverdun avec un projet de Village des Marques retoqué, et on se retrouve dans une situation illustrée par ce titre : « village de marque : l'Ariège sous le choc », oui celui qui a tiré les marrons du feu c'est Nailloux.

L'élément intéressant, c'est que Nailloux et Mazères-Saverdun s'entendaient très bien pour se battre pour l'autoroute et étaient prêts à faire des choses ensemble. Et du jour au lendemain il y a eu quelques fractures qui se sont soldées par des dos tournés entre le territoire ariégeois et une partie de la Haute-Garonne.

Pour essayer de mettre en perspective les choses, peut-être de façon un peu simpliste, mais c'est pour amorcer le débat : généralement quand on a une infrastructure de type route nationale, départementale on a tendance à avoir un développement qui est relativement linéaire le long de l'axe et réticulaire. Cela signifie que tout le monde a sa chance ou presque.

Quand vous mettez en place une infrastructure autoroutière, vous venez perturber un système avec des points d'entrée de sorties qui sont parfaitement identifiés. Cela signifie aussi que vous faites des choix et vous passez à un développement radio concentrique sur lequel vous allez avoir des effets d'accumulation. La question qui se pose « *que se passe-t-il entre deux échangeurs ?* »

Deuxième élément : « *est-ce un mal de concentrer les choses ?* » Je ne suis pas certain ; alors on a entendu qu'il faut essayer d'optimiser la densité, que l'étalement urbain est un problème. Finalement par rapport à quelque chose qui essaime comme la route nationale, l'autoroute est un élément qui va concentrer les effets, cela peut être un outil - s'il est bien utilisé - de maîtrise de l'étalement urbain... sous réserve qu'il n'y ait pas des points d'entrée-sortie tous les 2 km.

Jean WATRIN, animateur : Merci monsieur LE CORRE nous sommes un peu tenus par les contraintes horaires et je vous propose de concentrer les questions de la salle autour des deux interventions. Je vous propose d'écouter maintenant Jean-Pierre CHAMPCLAUX qui est chargé du développement économique de la communauté d'agglomération de Brive. Monsieur CHAMPCLAUX avant de lancer votre exposé pouvez-vous préciser les différentes missions et les projets sur lesquels vous avez travaillé ?

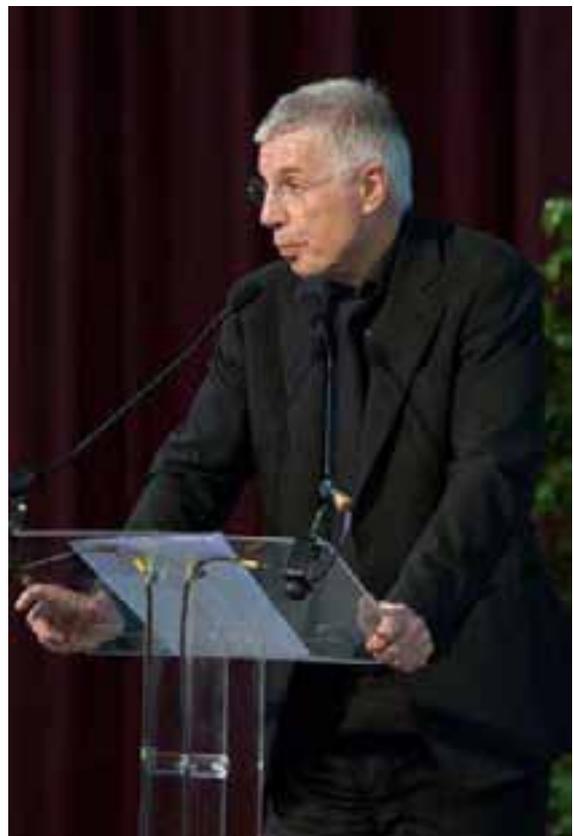
Jean-Pierre CHAMPCLAUX : Je vais y venir. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bien que ne venant pas de très loin, je me sens très familier de votre territoire et je suis très heureux d'être avec vous aujourd'hui. Pour une raison très simple, j'ai pu rendre visite à mon fils.

En tant qu'ancien universitaire, j'aimerais comparer la méthode scientifique à la méthode empirique. En prenant la direction du conseil de développement économique de Brive, j'ai été amené à un certain nombre de soucis très pragmatiques et l'approche de M. Jean VARLET que j'ai écouté avec beaucoup d'attention ne peut pas me laisser indifférent.

Mon propos ne sera qu'un témoignage de ce qu'un territoire peut vivre en matière de développement économique depuis une vingtaine d'années.

Je suis à la tête du développement économique, mais je dois vous dire que rien ne se passe en dehors des élus, hors du développement du plan de développement urbain, du plan de déplacement urbain et du Scot. Toutes les orientations sont définies par les élus, les services et techniciens, les responsables qu'ils soient économiques ou autres ne travaillent que dans ce cadre-là qui est fixé par ces orientations.

Je vais vous présenter brièvement le territoire et vous montrer ce qui se passe depuis quelques années et quels sont les projets sur lesquels nous travaillons.

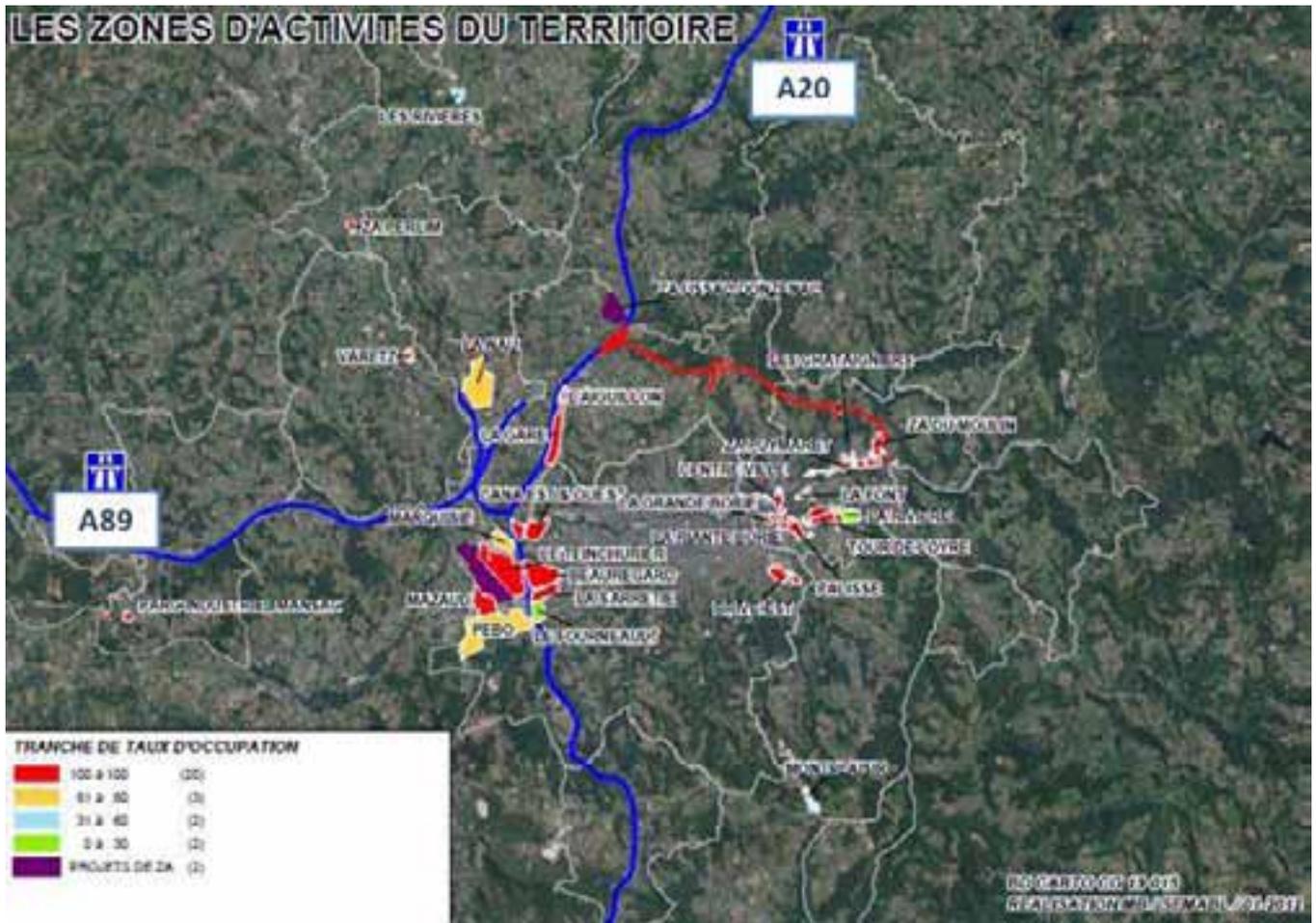


Brive a une position de carrefour, je ne vais pas insister dessus. Au XIXe siècle, Brive était un petit chef-lieu qui s'est développé grâce aux infrastructures ferrées. Il est courant de dire dans notre bassin que le développement se fait par le fer, c'est resté dans la mémoire collective le fait qu'une infrastructure soit liée au développement. Dans les années 1970-80, le développement de l'A20 a été un élément très important. Tous les élus se sont emparés de cette infrastructure, car ils croyaient au développement du bassin grâce à l'autoroute sachant que le fer avait beaucoup reculé dans notre région.



Brive est également un carrefour fluvial. Même si ça n'a peut-être a priori pas d'intérêt, il s'avère que ce carrefour fluvial est devenu quelque chose de très important pour nous tous simplement parce qu'en matière de foncier, cela a limité l'urbanisation du fait du risque d'inondation (PPRI).

Ce qui nous intéresse, c'est le carrefour autoroutier donc c'est l'A20 Brive-Toulouse et l'A89. Voilà comment se situe Brive. Quelque chose de curieux s'est passé dans ce développement. Quand on prend la fin qui est arrivée dans les années 90, on a pu remarquer que depuis une dizaine d'années, il y a eu une anticipation par les élus de l'époque pour développer des zones artisanales d'activités commerciales industrielles. Lorsque l'autoroute A89 a été mise en circulation, cette anticipation n'a pas existé. Aujourd'hui on voit une chose très curieuse : le développement se fait sur l'A20 et pas sur l'A89 malgré un certain nombre d'efforts que nous faisons comme le développement de zones en bordure de l'A89 notamment Moyenne Corrèze, une grande zone d'une centaine d'hectares qui est aujourd'hui difficile à remplir contrairement au bassin de Brive.



La répartition : vous pouvez repérer l'A20, l'A89 ainsi que Brive. On a un développement le long de l'autoroute qui est extrêmement périurbain. On avait un problème de développement économique et d'équilibre entre l'ouest de Brive et l'est. Donc une infrastructure a été créée pour aller de l'ouest à l'est. Brive fait 14 km, quasiment Paris intra-muros, donc il fallait pas mal de temps pour la traverser. Grâce à ce contournement nord, on va de la zone ouest à la zone est en 10 minutes.

Le problème qui se passait pour l'A89 c'est que le barreau n'est pas en continuité et au nord de Brive, il manque environ une quinzaine de kilomètres. Cela pose un problème de lien sur ce carrefour avec l'ensemble des zones du bassin. Brive compte 16 communes. Aujourd'hui, nous sommes dans la démarche de grandes agglomérations qui devraient passer à 50 communes, ce qui pose des problèmes en matière de compétences en matière d'économie. Tout le monde est assez d'accord. Les deux zones violettes sont celles à venir. On voit qu'il y a une concentration qui s'est opérée par anticipation autour de l'A20, mais aussi les zones vertes-jaunes qui sont des zones actuelles faites depuis l'A20.

Le choix n'a pas été innocent et s'est basé sur des études réalisées auprès des entreprises. On voit que le taux d'occupation de ces zones est très élevé et on arrive à une situation où on va quasiment manquer de foncier, ce qui explique les deux zones violettes qui sont à venir.

J'ai été très attentif aux discussions sur l'agriculture. C'est quelque chose de très compliqué, je considère que l'agriculture est pleinement de l'activité économique. Dans le cas d'une zone qui s'est faite dans une zone agricole très développée, lors des réunions de concertation, une demande très forte de préservation a été formulée. Seulement après, dans mon bureau, les agriculteurs que j'ai pu rencontrer lors de ces réunions sont venus me voir et me demander combien je pouvais leur offrir, c'est une réalité. Il faut savoir que même s'il y a plusieurs générations, lorsque vous avez un agriculteur qui arrive près de la retraite et qui se pose la question de la continuité et qu'il n'en a aucune, il se demande comment il va vivre sa retraite, il a un patrimoine qu'il essaie de valoriser... Moi je n'en suis absolument pas choqué.

Pour finir et pour vous montrer l'apport de l'A20, même si d'autres facteurs sont intervenus, l'ensemble de ces zones sur l'agglomération représente environ 550 ha. Or 350 ha sont sur l'autoroute A20 (65%). En matière d'emploi, on a 9 400 emplois sur l'ensemble de ces zones, 6 250 sont sur l'A20 (66%), ce qui est assez cohérent, avec 320 établissements sur 600. On constate qu'un véritable développement s'est opéré.

Moi, de façon très empirique, je constate au quotidien quand une entreprise cherche à s'implanter, elle demande « vous avez du foncier le long de l'A20 ? ». Elle ne parle pas de l'A89, il n'y a pas eu d'anticipation sur cette question et j'ai l'impression qu'il va falloir du temps pour se l'approprier.

Dernier élément que je pourrais vous donner, c'est que sur le problème de l'exogène qui était évoqué et de l'endogène, nous constatons que les déplacements qui se font de l'Est vers l'Ouest sont des déplacements à valeur ajoutée. Je m'explique : il n'y a pas une seule entreprise qui n'ait pas développé l'emploi, qui n'ait pas eu du développement dans le déplacement. On a 25 % d'exogènes sur la partie ouest grâce à un travail que la collectivité a fait pour développer son territoire, l'endogène est quelque chose de très important : la zone d'entreprise Brive ouest fait 95 ha, il y a eu sur l'endogène 50 millions d'euros d'investissement, ce n'est pas rien pour l'ensemble du tissu économique.

Aujourd'hui on est en rupture de foncier : on avait la chance d'avoir un aérodrome qui fait 60 ha, on a défini une zone d'activité qui sera de 95 ha et ici on a 40 ha qui pourraient devenir beaucoup plus, 100-150. Le développement ultérieur de cette zone devra tenir compte de toute la problématique agricole et du Scot notamment. Encore une fois j'ai pu constater que ces choix étaient des choix liés aux infrastructures routières.

Jean WATRIN, animateur : Merci. Sur la base de ces exposés, il y a certainement matière à discussion. Jean VARLET, profitons-en puisque vous nous rejoignez, vos premières impressions sur ce que vous avez entendu ce matin et plus particulièrement maintenant ?

Jean VARLET : Les apports extérieurs de ces premiers ateliers ont été extrêmement riches sur la prise en charge, les contraintes administratives et économiques, l'objectif de mieux contrôler l'aménagement.

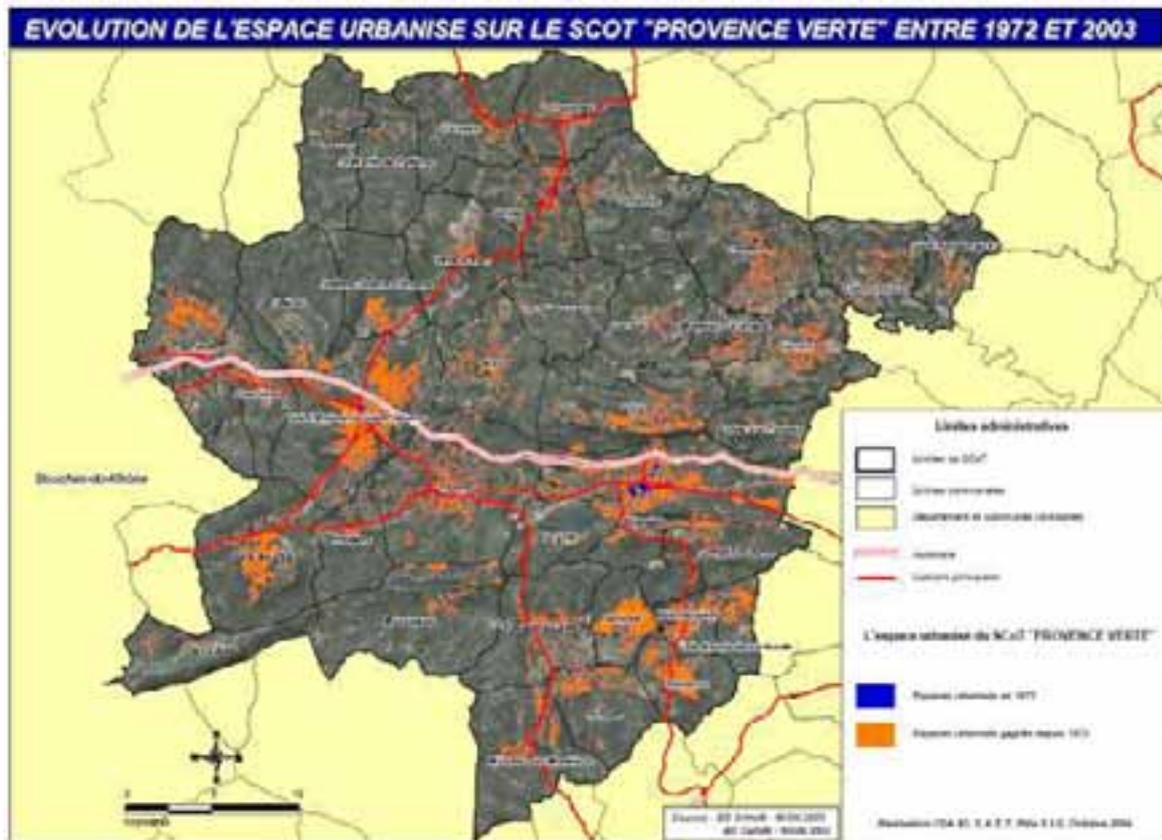


J'attire votre attention sur l'expression « consommation d'espace » qui a été évoquée à plusieurs reprises. Ne pas se tromper de propos, l'étalement urbain est une chose, la consommation d'espace est quelque chose d'un peu différent, c'est très négatif. Est-ce qu'on ne peut pas aussi réfléchir en se disant que parfois, il y a production d'espace à destination économique, production d'un espace de résidence, production d'un espace de loisirs... Par contre, quand il y a une consommation d'espace erronée, là il n'y a pas d'aménagement du territoire concerté et partagé.

Concernant le mitage, c'est-à-dire un gâchis de consommation d'espace non concertée, je sais que la législation française n'est pas adaptée à cette situation. Mais si l'on va voir ce qui se passe dans le monde rhénan à côté de chez nous, on observe une articulation fondamentale entre les politiques de transport et les politiques d'urbanisme. En clair et pour faire simple, en Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas, quand on fait de l'aménagement urbain, on positionne sur un plan des axes de transport, on décide de l'implantation des stations de transports en commun, puis on construit autour de ces arrêtes : ainsi les futurs résidents prennent les transports collectifs. On n'autorise pas le mitage pour lequel il ne sera pas possible d'amener ensuite des transports collectifs pour cause d'absence totale de rentabilité. Si vous pouviez réfléchir là-dessus et organiser cela de façon un peu meilleure que ce qui se fait ailleurs en France, ce serait déjà un bel objectif.

Sur les propos de Sébastien LE CORRE, en matière d'aménagements, je relève les effets positifs et négatifs d'une autoroute, les deux se produisent.

Je voulais revenir sur l'exposé concernant la Provence Verte, en particulier sur une carte montrant l'urbanisation, le mitage lié à une autoroute.



Faisons attention, on n'a jamais analysé comment la périurbanisation est liée à l'autoroute. Non pas parce qu'on ne voulait pas, mais parce qu'on est dans une difficulté méthodologique : l'étalement urbain existe quoiqu'il arrive, à tous les niveaux des communes et dans des dimensions bien sûr différentes. C'est l'automobile, donc le réseau routier, qui autorise l'étalement urbain ; dès lors que peut donc amener l'autoroute avec des échangeurs tous les 20 à 25 km ? Comment pourrait-on obtenir des réponses ? Peut-être en regardant toutes les résidences secondaires, en étudiant les migrations domicile-travail de toutes les communes vers les autres communes, pour voir effectivement les flux de tel endroit à tel autre via l'autoroute ? En tant que scientifique, je m'interdis de donner une réponse sur le fait de savoir si l'autoroute accélère ou non le phénomène de l'étalement urbain ? On manque d'une réponse vérifiée.

Enfin concernant Brive, quand vous dites développement plutôt autour de l'A20 que l'A89, sur des faits très précis de localisation je suis d'accord, mais fondamentalement Brive développe son économie autour de l'autoroute par la présence d'un nœud autoroutier. C'est la présence du croisement de l'A20 et de l'A89, le seul nœud autoroutier entre Bordeaux et Clermont, qui a permis le développement de Brive.

Josée CAMBOU : Monsieur LE CORRE, votre témoignage sur l'A66 ne m'étonne pas puisque j'ai lu le bilan qu'a fait le Conseil général de l'environnement et du développement durable sur l'A66. Par contre il y a un point que vous n'avez pas soulevé, ce qui est logique vu le périmètre de votre intervention, mais qui m'a interpellé dans ce bilan, c'est que les auteurs se posent la question de l'efficacité du projet et concluent qu'avec des investissements plus légers et mieux ciblés on serait sans doute arrivé à des résultats équivalents. Dans la réflexion où nous sommes sur un projet d'autoroute où le financement n'est absolument pas acquis et où les finances publiques sont de plus en plus rarissimes c'est un volet du bilan qui me paraît quand même à dire.

Monsieur VARLET, sur le fait d'évoluer dans la façon d'urbaniser en lien avec des transports collectifs, j'ai quand même le plaisir de vous dire que dans certains endroits ça bouge, notamment dans le cadre de la révision de l'urbanisation sur la communauté urbaine de Toulouse. Il y a effectivement un lien étroit entre les zones qui seront densifiées et les transports en commun en site propre on voit bien que ça commence à évoluer. On est certains à l'avoir souhaité depuis longtemps.

Pour revenir à la zone de Castres Mazamet, il y a quelque chose qui m'interpelle. Je ne connais peut-être pas assez : il me semble que la zone du causse est quand même relativement éloignée d'un certain nombre de kilomètres de l'autoroute, avec un lien routier qui semble très faible en termes de débit. Alors je me demande pourquoi ces données positionnées et comment cela va évoluer à l'avenir. Y aura-t-il un élargissement de la desserte ? Une continuité d'urbanisation ? Comment cela est-il imaginé en termes de dynamiques ?

Jean WATRIN, animateur : Merci madame. J'ai plusieurs demandes de prise de parole, j'imagine que l'on pourra vous répondre ensuite sur la zone du Causse.

Stéphane VIEBAN, directeur de Forest Tarn : même si on ne traverse pas trop la forêt entre Toulouse et Castres, on la voit en arrière-plan la Montagne noire et les Monts de Lacaune. Je voulais donner trois éléments : premièrement, on parle des impacts sur l'itinéraire, mais il y aura des impacts sur l'activité économique des zones de montagne en particulier avec des risques de déplacement d'entreprises des zones de la montagne vers l'autoroute pour faciliter les aspects logistiques.

Deuxième chose, on peut parler d'énergie durable, de biomasse... Les produits forestiers en sont un élément moteur, on en a parlé avec la Provence Verte et L'Etat qui a donné l'autorisation de construire d'importantes unités de cogénération de bois avec des volumes qui commencent à être importants ; 150 000 t c'est bien plus qu'une unité locale. Le risque c'est que la transformation se fasse ailleurs en particulier sur l'agglomération toulousaine. Une partie du bois du Tarn va chauffer un grand bâtiment d'Airbus par exemple... comment si on n'y prend pas garde, il va y avoir un déplacement de matière qui ne sera pas transformée ? On va améliorer la facilité des échanges, mais si notre territoire n'y prend pas garde, une partie importante de sa ressource risque de ne pas être transformée complètement sur le territoire avec peut-être pas de gains d'emplois.

Troisième élément on parle beaucoup de Castres Toulouse, mais il y a également un sens important pour le développement économique c'est Castres-Mazamet-Montpellier... Montpellier et la vallée du Rhône, l'Italie. Aujourd'hui très concrètement, on voit plus de camions dans ce sens-là que dans l'autre. Il faudrait profiter de cet aménagement Toulouse-Castres pour réfléchir à une amélioration de l'axe Mazamet-Montpellier, car quand vous

prenez une carte avec une règle le chemin le plus court pour faire Toulouse-Montpellier est via Castres, c'est important d'avoir cette continuité.

Caroline LAPELERIE Directrice Générale de Castres Mazamet Technopole : j'ai bien compris que l'objet de l'atelier était de voir quels étaient les éléments forts pour structurer durablement les espaces économiques. Je voulais témoigner de quatre éléments portés par la stratégie territoriale de développement autour de Castres Mazamet et par ailleurs faire quelques vœux ou suggestions. Castres-Mazamet s'est structuré autour de projets forts, du numérique, d'une zone d'activité et d'une technopole, démarche constituée de trois piliers fondamentaux : les entreprises industrielles ou non industrielles, l'enseignement et la recherche et enfin la formation. Il est important de rappeler qu'au niveau de Castres-Mazamet, 20 % des effectifs salariés émanent de l'industrie c'est un enjeu fort pour Castres Mazamet, mais aussi pour tout Midi-Pyrénées. Au-delà de ça, ce projet de révision de développement durable où il faut travailler sur des notions de circuits courts et de compétitivité industrielle. Premier élément stratégique porté par le bassin de vie : il y a toujours eu une démarche partagée par tous les acteurs du territoire, que ce soient les élus, les chambres consulaires, des entreprises industrielles et non industrielles associées.

Le deuxième élément fort de cette stratégie c'est qu'elle ne se veut pas centrée sur l'industrie, elle joue sur la diversification et se traduit ainsi par une démarche technopolitaine avec les activités de services et de l'innovation. L'innovation ne peut se faire que s'il y a, au préalable, de l'activité et de l'industrie.

Troisième idée par rapport à cette stratégie c'est qu'elle se veut également très fortement articulée à une stratégie de développement régional c'est-à-dire que l'activité ne se développe que là où il y a déjà de l'activité, donc en cohérence avec l'environnement régional. C'est ce que le territoire de Castres Mazamet fait de longues dates, en faisant partie du technopôle, du pôle de compétitivité Cancer-Biosanté. C'est un exemple parmi d'autres. Nous jouons sur un positionnement santé, numérique et chimie fine complémentaire entre une agglomération toulousaine et des forces en présence au niveau régional. Du coup nous travaillons sur des niches qui font que ce territoire est compétitif à un niveau national et international dans le domaine de la santé par exemple et dans d'autres sujets que je n'ai pas évoqués, mais qui sont pointus et font remonter les forces en présence.

Dernière remarque par rapport à cette stratégie, c'est qu'elle se veut durable, inscrite dans une logique de développement durable. La zone du causse est une zone d'activité HQE. Tous ces éléments étaient réunis et sont portés par l'ensemble des acteurs pour avoir une démarche de développement durable.

Je voudrais formuler quelques pistes de recommandations ou des souhaits, j'ai d'ailleurs bien aimé l'intervention de Monsieur sur l'imaginaire au service du développement, sur ce que nous souhaitons faire précisément. Projétons-nous à 10 ans ou 15 ans en considérant l'enjeu industriel comme important dans une perspective de développement durable. Premier point : passons au cœur de la réfection. C'est un enjeu industriel qui est porteur d'emplois et qui structure le bassin de vie et les espaces économiques.

Deuxième point : évitons la dilution. Les forces industrielles ou agricoles se rejoignent sur ce point, je pense. Troisième point : positionnons-nous dans une logique régionale. Dernier point : pensons également services. En effet démultiplier, émettre c'est bien, concentrer et capitaliser sur des forces et des valeurs ajoutées c'est peut-être mieux et c'est aussi dans une logique de coûts structurants et durables.

Jean WATRIN, animateur : Merci Madame tout de suite une autre intervention

Jacques RIPALT, Président de l'association régionale des chantiers importants de Midi-Pyrénées : L'autoroute est une opportunité pour l'emploi et pour l'activité : comment va se faire la construction de l'autoroute si on ne met pas en place un dispositif d'accompagnement par rapport à la construction du chantier ? Comment favoriser l'emploi de proximité pour ne pas faire venir de la main-d'œuvre de l'extérieur ? Comment aider les petites entreprises PME et PMI à s'investir dans le cadre du chantier ? Il faut peut-être mettre en place un dispositif d'accompagnement concernant ce chantier avec un tableau de bord pour suivre l'évolution de l'emploi local et comment nos entreprises de proximité vont pouvoir s'impliquer sur tous ces travaux.

Jean WATRIN, animateur : Merci beaucoup.

Jean-Pierre PARIS, Président du Scot des pays d'autan : Je voudrais simplement apporter quelques précisions sur ce qui est prévu dans le cadre du Scot, pour répondre à Monsieur le directeur de Forestarn et à Madame par rapport au positionnement de la ZAC du cause, et l'ouverture vers l'est c'est-à-dire vers Béziers et Montpellier. Nous avons été très vigilants et avons demandé à chaque fois un prolongement de cette autoroute afin que nous soyons directement branchés à l'échangeur qui sera fait à Labescou, et à la rocade qui va d'un côté vers Albi et de l'autre vers Mazamet et qui à terme espérons-le sera doublée et deviendra une autoroute. Ensuite nous avons été très vigilants pour que soient prévus des aménagements dans la vallée du Thoré pour rejoindre Saint-Pons. En particulier, nous sommes très vigilants dans les pays pour que ne soient pas grignotés peu à peu par les communes dans le cadre de leur urbanisation les emplacements réservés pour des déviations de village qui permettraient une circulation plus fluide vers l'Est et l'arc méditerranéen.

Jean WATRIN, animateur: Merci. Madame souhaite s'exprimer.

Laurence BOMPA-BRULE, chef de projet du Scot Nord toulousain : J'en profite pour excuser le président du Scot Nord toulousain qui devait être présent. Nous sommes là aujourd'hui pour parler des impacts de l'autoroute sur le territoire. Aujourd'hui le Scot Nord, et peut-être celui du Vaurais ainsi que celui de Montauban pourraient prendre la parole dans le même sens que nous. Nous ce que l'on regrette c'est le choix de placer seulement un demi échangeur au niveau du raccordement de cette autoroute à l'autoroute Toulouse Albi et non un échangeur complet. De notre point de vue, un échangeur permettrait de favoriser les circulations dans le sens Castres-Montauban via le territoire du Scot Nord et la R.D. 630, qui est son axe structurant, et de fait permettrait de raccorder des projets économiques importants à savoir sur le Vaurais *Les Portes du Tarn*, sur le montalbanais tous les projets de développement attendus du fait de l'arrivée de la LGV.

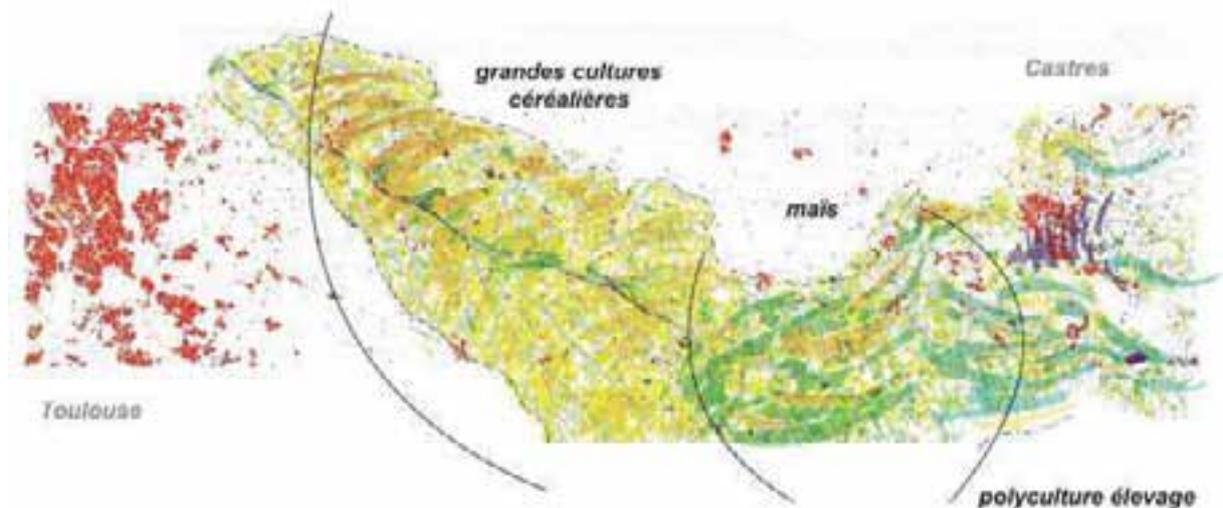
J'en profite pour rappeler que nous sommes sur des territoires qui au sens de l'INSEE connaissent et vont connaître des développements en termes d'habitat et donc, on le souhaite, d'emplois.

Je voulais donc prendre la parole pour appuyer cette question de l'échangeur. Dans le Scot Nord qui est aujourd'hui arrêté (nous sommes en enquête publique) nous avons clairement affiché le souhait de préserver un espace pour cet échangeur, à court terme on l'espère et au moins à moyen terme.

Damien CHAMAYOU, ARPE Midi-Pyrénées, agence de développement durable : Je m'interroge simplement par rapport au périmètre entre les deux grandes métropoles Toulouse et Castres Mazamet. On a beaucoup évoqué les grandes possibilités qui parfois sont très artificielles comme la création d'une plate-forme logistique, qui est une machine à désorganiser l'économie locale en facilitant l'arrivée de produits extérieurs, ou également les Villages des Marques qui facilitent l'implantation de produits pas forcément locaux... Il faut réfléchir à favoriser le développement de produits qui prennent assise localement et apportent de la valeur ajoutée.

Ma question est surtout de savoir comment on va favoriser l'économie sur les 6 ou 7 bassins de vie locaux du Nord jusque Castres, via Bessière, Buzet, en passant par Verfeil, Maurens-Scopont Puylaurens... comment va-t-on organiser la montée en puissance de l'économie locale ?

Ce qui est amené par une infrastructure c'est aussi le fait qu'il y ait une opportunité, toute une dynamique qui se crée et comment à travers elle on peut renforcer l'économie locale faite d'activités de production et de services autour de ces petites entités au sein de plus grandes comme celle de Castres Mazamet bien sûr. Comment en particulier peut-on accompagner l'agriculture dans des mutations par rapport à de nouveaux marchés, qu'ils soient locaux ou péri-locaux ou plus spécialisés. C'est quand même un périmètre essentiellement agricole et dans ce débat sur le développement économique, je n'ai pas entendu beaucoup parler d'agriculture.



Il y a d'énormes potentiels derrière, on les sous-estime trop souvent ces réflexions-là par petits secteurs - M. DAGRON l'a évoqué tout à l'heure quand on veut réfléchir à prospective, il ne faut pas embrasser trop large. Est-ce qu'il n'y a pas des démarches à initier de type agenda 21, PADD... Peu importe l'outil, mais comment peut-on multiplier les réflexions par petit périmètre qui s'agrègent pour une bonne coordination au niveau de l'ensemble de l'itinéraire ?

Comment développer l'économie et préserver aussi les ressources ? On a beaucoup parlé de la consommation des espaces, il faut aussi parler de la consommation des meilleurs espaces. On classe souvent en quatre catégories les terres agricoles : un espace de première catégorie va consommer trois à quatre fois moins d'intrants qu'un espace de quatrième catégorie, donc attention pour la compétitivité de nos activités agricoles, mais aussi pour la polyvalence des activités agricoles demain. Comment va-t-on faire si on n'a pas respecté ce principe de préservation des meilleures terres ?

Jean WATRIN, animateur: M. CAZALS et Mme LAPERROUZE je vous invite à répondre sur ces points ?

Anne LAPERROUZE maire de Puylaurens : Je voudrais rebondir sur ce que vient de dire Monsieur CHAMAYOU et également faire référence à Monsieur LE CORRE. Vous avez parlé du fait qu'une autoroute pouvait amener de nouvelles concurrences, je dirais que les concurrences économiques existent déjà dans nos territoires, on a tendance à vouloir piquer l'entreprise de l'un ou de l'autre.

Par rapport à ce que vient de dire Monsieur CHAMPCLAUX, ce débat sur l'économie de ce vaste territoire permet de réfléchir tous ensemble. On a le bel exemple de la technopole de Castres Mazamet, c'est important d'avoir cette image forte de nouvelles technologies et d'économie de l'avenir. Réfléchir ensemble aussi à la préservation des territoires et à des zones plus thématiques. Je pense par exemple aux pays de cocagne qui a créé une zone spécialement dédiée à l'agroalimentaire. Dans le règlement, nous pensions que cette contrainte agroalimentaire était valable et que toute entreprise agroalimentaire pouvait s'installer et que cela excluait de fait d'autres types d'entreprises. Je trouve finalement dommage que dans nos règles d'urbanisme ce ne soit pas réellement applicable. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, sur notre zone dédiée à l'agroalimentaire, nous pouvons accueillir n'importe quel type d'entreprise. Je me pose la question pour l'avenir, est-ce que nous pouvons le transcrire en règlement applicable dans les Scot et les règlements d'urbanisme? Si nous sommes tous d'accord sur le territoire, nous renforcerons l'image du territoire en dédiant certains secteurs à des types d'activité qui viendraient valoriser les productions locales, l'agriculture par exemple la forêt etc.

M. CAZALS, conseil général : Je voulais à la fois répondre sur une des questions et aussi faire un petit peu d'histoire, car le directeur de Forest Tarn a évoqué la proximité entre Béziers et Toulouse et l'itinéraire possible. Il faut savoir que l'itinéraire qui était pressenti par l'autoroute A61 était Béziers-Castres-Toulouse. Mais manifestement les Carcassonnais ont été plus convaincants que nous et les 2 millions et demi de touristes qui s'y rendent chaque année ont dû peser dans la balance... Il est évident que quand on évoque Toulouse - Castres Mazamet, il ne faut pas oublier ce qui se passe derrière.

Je reviens sur ce qui a été évoqué par le Scot nord de Toulouse sur l'échangeur complet entre l'A68 et l'Autoroute Castres Toulouse. Cet échangeur ne dépend pas de la réflexion Castres Toulouse. Il est déjà en concession avec les ASF, concession qui doit se renégocier en 2013 je crois, et c'est dans ce cadre-là qu'il faut obtenir cet échangeur complet. Cela ne dépend pas de nous, mais plutôt de la Communauté urbaine. Je pense que son président est assez proche de cette préoccupation et assez ouvert à ces notions fondamentales de développement durable.

Par rapport aux notions formulées par Monsieur LE CORRE, je pense que tous les exemples ne s'appliquent pas : on est dans une situation où les petites créations d'activités se sont faites ex nihilo, à partir de rien. Effectivement, Castres Mazamet, depuis très longtemps, a été le deuxième bassin d'emploi de Midi-Pyrénées et c'est encore le deuxième bassin d'emplois industriels. C'est important d'insister là-dessus surtout au niveau du pôle recherche presque autant qu'au niveau du pôle production. Je pense qu'il faut bien voir que par rapport à la Communauté urbaine de Toulouse, Castres-Mazamet est un pôle d'équilibre majeur et que cette liaison a la volonté de desservir un pôle d'équilibre moyen. Donc il faut à la fois entendre ce qu'a dit M. LE CORRE sur l'itinéraire tout en sachant que l'on parle d'une liaison entre un pôle d'équilibre et une métropole européenne ; avec au bout quelque chose qui ne dépend pas de nous : l'échangeur qui a été évoqué, et un itinéraire vers l'arc

méditerranéen, élément déterminant que tout le monde connaît. Il faut bien replacer les choses dans leur contexte.

Jean-Claude HUC, président de la FDSEA du Tarn : Par rapport à la valorisation de l'agriculture de ce territoire, je voudrais rajouter une chose : on est aussi dans un territoire où il y a aujourd'hui des productions à haute valeur ajoutée, des semences en particulier, qui valorisent le savoir-faire local. Cela explique le fait que, quand on fait la division entre le territoire et le nombre d'exploitations, on est encore sur des surfaces relativement réduites, car elles ont un savoir-faire qui leur permet de vivre sur un territoire réduit. Je pense que c'est quelque chose qu'il faut souligner. J'entends beaucoup de propos autour de schémas de cohérence, de Scot...Or, je vois une addition de plusieurs Scot mais je vois bien qu'au centre du parcours, il n'y a pas de schéma de cohérence. La question que je me pose quand j'entends ces propos -nous sommes dans une démarche assez innovante sur ce tracé - ne pourrait-on pas arriver à faire un schéma de cohérence qui ne serait pas lié à des territoires successifs, mais tout simplement sur tout le linéaire entre Toulouse et Castres ? Car je vois que c'est le fond de la pensée de tous les intervenants aujourd'hui : comment faire pour avoir une cohérence totale entre les différents pays, les différentes communautés de communes, les différents intérêts de chacun, qu'ils soient économiques, sociaux environnementaux, locaux, etc. Comment un schéma de cohérence pourrait bien chapeauter cette succession de SCOT ?

Jean WATRIN, animateur : C'est une belle ambition, ça s'appelle la transversalité c'est ce que nous avons voulu apporter aujourd'hui, créer de la transversalité entre vous. On a vu qu'il y avait des projets et des organisations de territoires déjà existantes, mais aussi, et c'est normal, des individualismes. Tout le monde recherche je pense ce croisement fertile et nous allons nous y employer cette après-midi. D'ici là, je vous souhaite un bon appétit. Je vous demande de revenir à 14 h 30 pour une après-midi encore très dense.



Atelier 3 : nouvelle mobilité, nouveaux services

Jean WATRIN, animateur: Mesdames, Messieurs,

Nous reprenons nos travaux dans une forme légèrement différente puisque ce troisième atelier sera essentiellement fondé sur des témoignages locaux.

Nous avons souhaité que des professionnels tarnais impliqués dans ce que l'on pourrait dénommer les services à la population viennent nous exposer leur vision de l'avenir et leurs propres projets, avec en perspective l'autoroute, bien sûr.

Pour cet atelier "Nouvelle mobilité, nouveaux services", je serai entouré non seulement de Jean VARLET, mais aussi d'un sociologue, Fabrice ESCAFFRE, qui a travaillé sur ces sujets.

Je vous présente Fabrice ESCAFFRE, qui est enseignant-chercheur à l'Université de Toulouse-Mirail, membre de l'équipe de recherche du CIEU (Centre interdisciplinaire d'études urbaines) au sein du LISST (Laboratoire interdisciplinaire solidarité société territoire).

Fabrice ESCAFFRE, vos travaux vont ont conduit à essayer de mieux cerner les motivations de déplacements, l'influence mutuelle des déplacements et des choix résidentiels, j'aimerais que vous nous parliez des grandes tendances que vous avez observées.

Fabrice ESCAFFRE : Bonjour. Je m'intéresse en effet aux déplacements, à leurs évolutions récentes, et en particulier la place qu'occupent les mobilités au sein de modes de vie changeants, les déplacements et leur rapport aux services, au territoire, aux infrastructures.

Je vais partir d'un premier constat, qui ne se dément pas : celui de l'augmentation régulière des déplacements, tant en nombre qu'en distance parcourue.

Que faut-il en retenir ? Que ce constat renvoie à l'augmentation des capacités de déplacement, à l'amélioration des infrastructures ou des modes de transport.

On voit bien à quel point le développement résidentiel se nourrit de ces améliorations, même s'il n'y a jamais rien d'absolument mécanique entre le développement d'infrastructures et le développement d'un territoire, ceci a déjà été souligné ce matin pour d'autres sujets.



Que retenir du fait que depuis un certain nombre d'années, de manière continue, les déplacements augmentent en nombre et en distance ?

La première chose à avoir à l'esprit, c'est qu'au sein des modes de vie, quand on interroge les individus, la question des déplacements, la question des mobilités, qu'elle soit limitée aux trajets quotidiens ou qu'elle renvoie plus globalement à un ensemble de déplacements (résidentiel, touristique, etc.), est une question-clé pour essayer de comprendre comment les individus vivent, comment ils entretiennent des rapports entre eux et avec leur territoire.

Si on s'arrête plus particulièrement sur le fait que le nombre de déplacements ne cesse d'augmenter, cela doit nous amener à nous intéresser aux motifs de ces déplacements. Ces motifs ont tendance à se diversifier. De plus en plus de déplacements par personne, parce qu'il semble qu'à l'intérieur des ménages la mobilité soit directement liée à la volonté des individus d'être chacun autonomes, le plus autonomes possibles. La mobilité est un enjeu crucial dans cette volonté des ménages de se garantir un maximum d'autonomie. Cela touche les parents, les enfants, les personnes plus âgées qui, pour des motifs d'autonomie, se déplacent sur des distances de plus en plus longues et de plus en plus variables.

Dès lors qu'on va agir sur les infrastructures, mais aussi sur les usages de ces infrastructures, on va aborder ce pan aujourd'hui extrêmement sensible de l'analyse des modes de vie.

Deuxième commentaire sur ce constat des déplacements augmentant en nombre et en distance : le fait que si ces déplacements augmentent, c'est aussi parce qu'ils interviennent dans des territoires qui ces dernières années ont énormément évolué. L'étalement urbain a fait son œuvre. Cet étalement ne s'accompagne pas uniquement du déversement résidentiel d'un certain nombre de ménages habitant toujours plus loin des villes. Il s'accompagne aussi de restructurations, de recompositions, de réorganisations des équipements, des services, au sein des territoires périurbains.

Cet élément est important parce que, souvent, quand on raisonne sur les mobilités, on a un schéma en tête, celui des déplacements centre-périphérie. Un tel schéma fonctionne encore pour expliquer un grand nombre des déplacements quotidiens ; mais, si on les observe dans le détail, on s'aperçoit que de plus en plus, notamment dans les zones polarisées par les villes, un certain nombre de centres secondaires, de polarités secondaires, qu'on appelait hier des bourgs et qui étaient peut-être entrés dans un certain sommeil, réémergent du fait de l'arrivée de nouvelles populations et de l'exigence de nouveaux services. Ces polarités secondaires occupent une place de plus en plus importante dans les mobilités. Mais à trop regarder l'étalement urbain dans une logique centre-périphérie, on a oublié cette place. On a oublié qu'un certain nombre de centres secondaires, de proximité, sont de plus en plus des pôles qui attirent toute une série de mobilités.

Pour leurs déplacements, les individus cherchent de plus en plus, du fait des questions de coûts, le juste déplacement, et pas forcément la connexion avec un grand centre. Les territoires ont d'ores et déjà changé, parfois avant l'évolution des infrastructures, du fait de l'attractivité résidentielle.

Deuxième constat que je voudrais vous livrer, avec quelques commentaires : lorsqu'on interroge les ménages par des enquêtes qualitatives sur les raisons qui les amènent à se déplacer, on se rend compte de l'extraordinaire diversité des raisons et des destinations. Les déplacements domicile-travail sont encore très nombreux, mais il est évident que les déplacements pour accéder à des loisirs, à la détente, au tourisme occupent de plus en plus de place.

Dans ce constat de la diversification des déplacements joue beaucoup la place des technologies de l'information et de la communication, qui ont transformé le rapport à la

mobilité. Pas toujours dans le sens que l'on croit, pas toujours en réduisant les déplacements, parfois même en les faisant augmenter, en suscitant des déplacements nouveaux auxquels les ménages n'auraient pas pensé. Le modèle du navetteur, le modèle du cadre se déplaçant sur les grands réseaux de transports ne suffit plus pour expliquer à eux seuls l'essor et la diversification des déplacements. Les figures de la mobilité sont beaucoup plus nombreuses, beaucoup plus variées : les retraités, par exemple, constituent un groupe dont il faut bien mesurer, au moins sur la première période de retraite, qu'il se caractérise par une très forte mobilité et qui est appelée à croître encore largement davantage, avec une utilisation des services et équipements à des horaires différents, pour des motifs et des destinations différentes du gros des déplacements domicile-travail.

Parmi les figures de la diversité, les déplacements consacrés à l'accès aux études, à l'accès au savoir, puis au premier emploi. On a là des mobilités dont on a longtemps ignoré qu'elles étaient particulièrement importantes et fréquentes pour les jeunes individus.

On constate donc une diversification des figures de déplacement, en lien avec la diversification des modes de transport proposés.

Une diversification qui rend plus compliquée une analyse basée uniquement sur des grands flux. A côté de ces grands flux se dessine toute une série d'autres territoires vécus, au-delà même des aires urbaines définies par l'INSEE, à laquelle il faut accorder une importance.

Dernier constat que je voudrais vous livrer : derrière cette diversité des déplacements, il y a des questions d'inégalités entre les territoires. Aujourd'hui, une des dimensions des inégalités sociales, c'est bien sûr la question des déplacements. Une question liée à celle de l'accessibilité. Tel ou tel territoire, tel ou tel service, est-il accessible, pour telle ou telle personne ?

Il s'agit là d'un premier niveau important dans une réflexion qui croise mobilité et inégalités.

Mais, d'après nos travaux et ceux d'autres collègues chercheurs, l'accessibilité à une infrastructure ne suffit pas, elle ne fait pas tout. Il faut cerner comment les individus possèdent ou pas des « compétences de mobilité », des « compétences de déplacement », pour reprendre l'expression du sociologue Goffman. Les infrastructures sont nécessaires, mais pas suffisantes, la question qui suit est « comment se les approprie-t-on ? ». La distance à une infrastructure n'explique pas tout, il faut voir comment les populations sont en capacité d'interagir avec elles, de les faire leurs.

Pour conclure et introduire cette deuxième partie de journée, voilà le but de mon propos : au-delà du constat de déplacements toujours plus nombreux et vers des distances accrues, il faut tâcher de voir ce qu'il y a derrière un tel phénomène. Tâcher d'étudier l'évolution des territoires, mais aussi et peut-être surtout l'évolution des usages des territoires.



Jean WATRIN, animateur: Merci Monsieur Escaffre. Vous avez effectivement lancé le ou les débats de cet après-midi. Il fallait choisir, puisqu'on ne peut évidemment pas tout couvrir, mais il me semble qu'il fallait bien sûr aborder la question de l'emploi à travers la localisation des activités, comme ce fut le cas lors de notre deuxième atelier ce matin à travers la question du développement économique.

Notre première table-ronde cet après-midi porte sur la santé et l'organisation des soins.

Y participent différents représentants du Centre hospitalier intercommunal de Castres-Mazamet (C.H.I.C) :

- Jean-Louis DARDE, son directeur général
- Docteur Daniel DUPIAS, Président de la Commission médicale d'établissement,
- Docteur Josiane BOULARAN, Chef du service des urgences.

Monsieur DARDE, pour décrire l'organisation du système de santé, il me semble qu'il y a une similitude entre le fonctionnement d'une métropole en étoile et l'organisation régionale des soins en Midi-Pyrénées. Pouvez-vous nous présenter ce système plus en détails.

Jean-Louis DARDE : Le système de santé de notre région est en effet fortement basé sur un modèle en étoile.

Au centre, le CHU, qui est schématiquement le centre de référence, où le niveau technologique est le plus élevé et où sont pris en charge les cas les plus difficiles. Ensuite, dans une région comme Midi-Pyrénées qui a 8 départements, il y a un hôpital-pivot dans chaque département. Nous sommes une exception dans le Tarn, puisque l'hôpital-pivot si situe généralement dans le chef-lieu du département, or nous avons ici un pôle albigeois ainsi qu'un pôle castrais, qui sont globalement d'égale importance. Ensuite, autour de ces hôpitaux-pivots, il y a ce qu'on appelait des hôpitaux locaux, dont la dénomination a changé, mais sans que cela influe sur le schéma lui-même, ainsi que tout le réseau médico-social des maisons de retraite pour lequel l'hôpital-pivot est une référence.

Ce sont donc des soins gradués, au niveau départemental et régional.

Ce modèle implique qu'il y ait des relations fortes entre les établissements et entre l'ensemble des personnels médicaux comme paramédicaux. Pour la formation, les praticiens se retrouvent par exemple au sein des hôpitaux-pivots ou du CHU. Il est donc impératif que la communication se fasse pour que le niveau de prise en charge des patients soit adéquat. Et des échanges qui sont aussi nécessaires et doivent être fréquents pour le maintien à niveau des professionnels.



Pour avoir cette fréquence d'échanges et de communication, il y a deux moyens principaux :

- -Un moyen technologique, à travers la télémédecine, la médecine à distance, la visioconférence. A Castres, il y a au moins tous les 15 jours des échanges par visioconférence sur des dossiers entre praticiens, par exemple avec des thérapeutes d'Albi ou des spécialistes de Toulouse. On réunit à distance les compétences nécessaires au traitement de pathologies complexes, notamment les cas de cancer. La technologie permet aussi l'e-learning, l'enseignement à distance. On a donc pu penser un moment que toutes les distances pourraient être gommées par la technologie, ce qui viendra peut-être un jour, mais dans très longtemps et rien ne le laisse totalement supposer.
- -Un deuxième moyen pour communiquer entre professionnels et maintenir la cohérence du dispositif, ce sont bien sûr les moyens routiers et autoroutiers. A ce titre, ce n'est pas du tout un hasard si la télémédecine a été pionnière en Midi-Pyrénées, dès 1989 avec le professeur Louis Larinque. Les premiers échanges par télémédecine se sont faits entre le CHU de Toulouse et l'hôpital de Rodez, qui est un des plus éloignés. On a justement développé ce moyen pour pallier les problématiques de liaison routière.

D'où l'impératif d'une liaison la plus rapide possible entre le CHU et les autres établissements. Pour deux raisons :

- -D'abord concernant les urgences. Inutile de préciser que dans le cadre des urgences, les impératifs de temps doivent être pris en compte. Un tracé sécurisé joue aussi, notamment l'hiver. Un transport autoroutier de malade, c'est tout à fait différent d'un transport sur la route actuelle, tout simplement, qui ne permet pas d'avoir la même sécurité dans la prise en charge du patient.
- -Ensuite, en termes d'attractivité pour les professionnels. Là, il s'agit de re-doper les structures moyennes autour de la métropole. Lorsqu'on recrute un praticien hospitalier, il s'intéresse immédiatement au transport vers Toulouse, vers la métropole, vers le CHU éventuellement, mais aussi vers leur domicile. On a perdu des candidatures sur cette question, parce que l'autoroute existait vers Foix-Pamiers, et pas vers Castres.

On a pu croire qu'avec la télémédecine, on pourrait se passer des infrastructures. La réponse est non. Pour que le modèle en étoile fonctionne à plein, il faut des liaisons efficaces au bénéfice de la population.

Jean WATRIN, animateur : On sait que, de manière générale en France, les établissements hospitaliers sont de gros employeurs. C'est le cas, j'imagine, pour Castres-Mazamet. Combien de personnes y travaillent ?

Jean-Louis DARDE : Etant donné que nous assurons aussi depuis un an et demi la direction de l'Hôpital de Revel, les effectifs s'élèvent à 2000 agents.

Jean WATRIN, animateur: La création de l'hôpital a-t-elle entraîné des besoins de recrutement ?

Jean-Louis DARDE : Il y a toujours eu au C.H.I.C de Castres-Mazamet des agents qui font le trajet Toulouse-Castres tous les jours. Donc l'amélioration des voies de communication présente un intérêt, qui n'est pas anecdotique. Des médecins, des sages-femmes, également, qui pour beaucoup vivent à Toulouse. Pour être certains de pouvoir recruter les personnes dont on a besoin, cette liaison avec Toulouse est porteuse d'avenir.

Jean WATRIN, animateur: Docteur DUPIAS, vous êtes Président de la Commission médicale d'établissement du C.H.I.C Castres Mazamet, mais aussi Président de la Conférence du territoire du Tarn. Pouvez-vous revenir sur ces problèmes d'attractivité, sur l'attraction que peut représenter votre établissement sur des confrères jeunes ou expérimentés ?

Daniel DUPIAS : Pour donner une échelle à notre établissement, le C.H.I.C Castres Mazamet a pour vaisseau amiral l'Hôpital du Pays d'Autan, qui vient d'ouvrir il y a à peu près un an. Le C.H.I.C est un hôpital qu'on peut qualifier d'ultramoderne, c'est aujourd'hui le meilleur outil de travail, en dehors du CHU, pour un praticien qui voudrait s'installer en Midi-Pyrénées. C'est aussi un établissement de grande taille, puisque nous sommes 150 médecins, 180 si on compte les internes. Un bel outil, que sont venus voir beaucoup de praticiens, puisque nous avons des postes vacants, comme tous les hôpitaux de France. Des médecins se sont donc fixés chez nous, ont



trouvé la structure formidable. Leur conjoint s'est installé à Toulouse. Et au bout de quelques semaines, comme cela nous est encore arrivé en oncologie il n'y a pas longtemps, on a reçu des démissions. Parce que les trajets sont trop fatigants, trop pénibles, les transports en commun ne sont pas utilisables facilement pour un médecin, puisque nous n'avons pas d'horaires. D'où des spécialités en grande difficulté au C.H.I.C : on peut citer la pneumologie, la cardiologie, l'oncologie, où nous avons des postes vacants, mais aussi l'anesthésie, les urgences... Il est dommage d'avoir probablement le meilleur outil en Midi-Pyrénées et de voir les compétences partir ailleurs, parce que cette liaison routière actuelle est extrêmement pénible. Je pense que dans la salle, un bon nombre d'entre vous l'ont expérimenté ce matin, mais un trajet au départ de Toulouse à six heures et demie du matin, direction Castres, c'est infernal.

Jean WATRIN, animateur: Est-ce qu'on retrouve ce problème, peut-être sous d'autres formes, au niveau de la médecine libérale ?

Daniel DUPIAS : En médecine libérale, il y a aussi une problématique très importante dans notre territoire, plus particulièrement dans les montagnes, par exemple Sidobre, avec des généralistes de plus en plus âgés, de moins en moins nombreux, et une démographie à l'échelle de 5-10 ans qui est catastrophique. Donc il y a eu une réaction des autorités locales et des médecins, qui ont par exemple réalisé la Maison médicale pluridisciplinaire de Brassac. A ce jour, les généralistes s'y sont regroupés, mais n'arrivent pas à attirer les jeunes. Les jeunes médecins viennent voir, et trouvent que c'est trop loin, le reste de leur famille veut rester sur la grande ville, donc ils ne s'y installent pas. Je pense qu'un réseau routier qui amènerait jusqu'à Castres aurait une influence, en incitant probablement à des temps partiels, ce qui est répandu aujourd'hui en médecine. Deux ou trois médecins qui se relaieraient à Brassac, tout en habitant sur la grande ville. Car aujourd'hui, tous les généralistes s'installent sur les grandes villes, c'est-à-dire Toulouse en priorité, pas Castres.

Jean WATRIN, animateur: Docteur BOULARAN, on peut aussi parler plus particulièrement des urgences. Le sujet est évident, bien sûr, et on en a parlé au cours du débat public. Mais enfin le problème demeure. En termes de projets, est-ce que vous avez déjà intégré la perspective d'une autoroute ?

Josiane BOULARAN : Je vais répondre en deux points.

Le premier, c'est le recrutement médical. La démographie médicale, aujourd'hui, diminue, tout le monde le sait. On est au creux de la vague. Dans certaines spécialités, en anesthésie, en oncologie, on crée des postes d'assistants à temps partagé, c'est-à-dire des postes où les médecins viennent travailler en périphérie 60% du temps et restent les autres 40% au CHU, où l'attraction demeure dans certaines spécialités. Mais le souci des postes d'assistants à temps partagé, bien sûr, c'est la distance.

Tous les hôpitaux périphériques proposent ces postes, notamment au niveau des urgences, du coup les urgentistes recrutés dans ce cadre sont captés par Albi et Montauban, parce qu'ils ont une autoroute et des trajets très rapides. Quand on sort de garde, on a envie de rentrer rapidement chez soi, surtout quand on fait 40% de son temps sur le Grand Toulouse. Donc pour nous, l'autoroute sera un changement vraiment conséquent, cela nous permettra de recruter tous ces gens qui nous glissent entre les doigts alors que ce sont pour la plupart d'anciens internes de chez nous et qui trouvent que le C.H.I.C est un plateau technique magnifique, mais trop lointain.



Le deuxième point, ce sont les transports secondaires, ce qui signifie le transport de patients qu'on ne peut pas traiter, malgré notre plateau technique, sur notre hôpital, parce que nous n'avons pas la spécialité requise. Par exemple la neurochirurgie, la réanimation pédiatrique, la cardiologie interventionnelle, les tables de coronographie, etc., qui ne sont possibles qu'au CHU. Ces patients, issus de toute la région de Castres et Mazamet, doivent donc être transférés le plus rapidement possible sur le CHU. Et là se pose le problème du réseau routier, puisque sur certaines pathologies, la durée avant mise en place du traitement doit impérativement être très courte. Notamment pour les infarctus du myocarde, pour lesquels la Haute Autorité de Santé (H.A.S) recommande un délai n'excédant pas 90 minutes avant le dépôt du patient sur une table de coronographie. De l'hôpital de Castres jusqu'au CHU, que ce soit Purpan ou Rangueil, nous mettons une heure et quart, une heure et demi, selon le brouillard et la circulation. Sachant que ce sont des patients fragiles, qui souffrent et dont le pronostic vital est largement engagé. Plus on est près, plus on gagne un temps précieux, même un quart d'heure : c'est un quart d'heure gagné sur leur souffrance et leur mise en danger.

Sans parler des conditions du macadam, des bosses, des ronds-points que l'on prend avec ces patients qui sont fragiles et que l'on bascule d'un côté puis de l'autre. Donc un changement serait un gain de temps et de confort énorme.

Maintenant, on peut me répondre : « il y a l'hélicoptère pour les longs trajets ». L'hélicoptère, il vole quand il fait beau, quand le plafond n'est pas bas et qu'il n'y a pas trop de vent. Donc pas tous les jours. Et des hélicoptères, il y en a deux sur le CHU de Purpan, qui couvrent tout le Grand Sud, donc toute la population de Toulouse, Montauban, Tarbes, etc.

Jean WATRIN, animateur: Y a-t-il maintenant des questions de la salle ?

Jean-Marie ICHE : Je suis un ancien Directeur général adjoint des Hôpitaux de Toulouse. Je crois que mon collègue Jean-Louis DARDE a bien résumé l'organisation des soins. La préoccupation que nous avons, non seulement au niveau de la santé, mais aussi de l'aménagement du territoire, c'est l'accès aux soins des populations. Il est prouvé que dans les besoins exprimés, la population a d'abord besoin d'un travail, et immédiatement après d'un accès aux soins. L'organisation actuellement mise en place par l'Agence régionale de santé (A.R.S) correspond à ces différents niveaux, d'abord la médecine libérale, pour les soins de proximité, ainsi que les maisons de santé, qui doivent lutter contre les déserts médicaux qui s'établissent pas très loin de chez nous. Au deuxième niveau, les hôpitaux de référence, avec ici 9 établissements pour 8 territoires. Le 9^{ème}, c'est Castres-Mazamet, qui dispose d'un établissement de très haute-technologie et qui dessert le Tarn sud, deuxième bassin midi-pyrénéen. Cet établissement, c'est un atout, mais il faut le confirmer par une liaison efficiente avec le CHU de Toulouse, où on trouve les plus hautes spécialités qui ne peuvent pas, financièrement, être démultipliées dans tous les territoires.

Dans cette liaison nécessaire, il y a deux aspects : d'abord mieux amener les patients que dans les situations actuelles parfois rocambolesques, mais aussi amener les professionnels, attirer les compétences. Il faut que notre territoire soit attractif, donc facilement abordable pour les compétences et les professionnels de santé. C'est fondamental pour le bien de nos populations en termes d'accès aux soins.



Daniel DUPIAS : Aujourd'hui, les compétences sont partagées, Josiane BOULARAN l'a évoqué concrètement avec les assistants à temps partagé. On partage les compétences entre le C.H.I.C et le CHU. Et pour mieux partager, il faut être plus proche. Les assistants à temps partagé se dirigent en priorité vers les hôpitaux qui ont entre eux une liaison autoroutière. On a eu, par conséquent, de nombreux échecs ces derniers mois. De même, les jeunes internes choisissent le C.H.I.C en dernier ou dans les derniers, parce que leur conjoint habite à Toulouse et que la liaison Montauban-Toulouse est plus rapide, même s'ils reconnaissent sans problème la qualité intrinsèque du C.H.I.C.

Josiane BOULARAN : Je voudrais juste vous donner le nombre de patients que l'on transporte chaque année par la route du C.H.I.C au CHU : environ 400, soit plus d'un patient par jour transporté vers le CHU. Des patients, je le rappelle, évidemment fragiles.

Jean WATRIN, animateur Monsieur ESCAFFRE, avez-vous un commentaire, toujours sur cette question des mobilités ?

Fabrice ESCAFFRE : Sans me prononcer sur le volet médical, je peux parler du lien emploi-lieu de résidence. A travers ce que vous décrivez, on voit bien que les médecins arbitrent entre plusieurs trajets. On retrouve ce que je disais tout à l'heure à propos de l'autonomie individuelle. Derrière la mobilité domicile-travail, celui qui fait son choix arbitre aussi avec d'autres trajets, et il sait que tout le temps gagné sur un trajet peut être réinjecté sur un autre. De ce point de vue, les individus sont extrêmement attentifs et sélectifs. Donc ce type de choix ne me surprend pas, surtout dans le contexte médical où l'on peut choisir la résidence contre l'emploi. Sur d'autres types de publics plus contraints économiquement, le choix serait différent, avec sans doute l'acceptation contrainte d'un emploi lointain.

La mobilité devient un élément de choix central, à côté de l'emploi et à côté des dimensions résidentielles, qui prises isolément ne se suffisent plus. Le temps passé sur le déplacement compte énormément.

Jean WATRIN, animateur : D'autant plus pour une population médicale qui ne peut pas s'accorder avec les horaires des transports en commun.

Jean WATRIN, animateur : Nous allons maintenant passer à notre deuxième table ronde. Pour un autre sujet essentiel : l'éducation. J'aimerais que nous rejoignent Martine FAUVEL, Christophe PIAU, Dominique PINON et Bernard RIGAUD.

Martine FAUVEL, vous êtes Proviseure « des » Lycées de La Borde Basse. Qu'entendez-vous, d'abord, par « les » lycées de La Borde Basse ?

Martine FAUVEL : Parce que l'unité de la Borde Basse rassemble deux entités administratives : un lycée professionnel, qui comprend 230 élèves, et un lycée général et technologique, de 1800 élèves.

Donc un établissement sur lequel on dépasse les 2000 personnes tous les jours, puisqu'au niveau des personnels, nous avons 180 enseignants et en tout 270 adultes, en comprenant les non-enseignants. C'est le lycée le plus important du département du Tarn.

Jean WATRIN, animateur :: Si l'on parle en termes d'effectifs, sont-ils en progression, stables, en diminution ?

Martine FAUVEL : Au niveau du lycée professionnel, ils sont en progression. Le format des Baccalauréats professionnels en trois ans permet cette évolution, avec une ouverture il y a maintenant trois ans d'un secteur Biotechnologies, Bioindustrie de transformation, le Bac Pro BIT.



Côté lycée général, l'ouverture de la classe préparatoire a été un atout important pour La Borde Basse. La première promotion va passer les concours cette année. Et elle ne désemplit pas. Nos quatre BTS sont également toujours attractifs et stables. Donc plutôt une évolution positive, après un creux dans les années 2009-2010.

Jean WATRIN, animateur : Ce qui nous rassemble aujourd'hui, c'est la notion de projet, la tentative de se projeter à l'horizon 2015, 2020, dans le cadre de l'ouverture de l'autoroute. J'imagine que c'est aussi le cas pour votre établissement ?

Martine FAUVEL : Effectivement, nous ne pouvons pas ne pas avoir de projet d'établissement. Ce projet est axé d'une part sur le développement des enseignements scientifiques et techniques, avec un secteur Biotechnologies qui est en adéquation avec le territoire et les industries locales, agroalimentaires, pharmaceutiques, cosmétiques.

Le projet est également porté sur les langues et l'ouverture à l'international, avec un enseignement des langues qui se fait par groupes de compétence.

Enfin, un projet porté sur le maillage du territoire, avec une implantation qui le favorise, puisque le campus de la Borde Basse n'accueille pas que les lycées, mais aussi mes voisins ici autour de moi, donc l'IUT et l'école ISIS.

Borde Basse était au départ une métairie, implantée dans les années 70. Les autres établissements ont suivi. Pour nous, l'intéressant, c'est de développer les formations, mais

aussi de pouvoir dire aux élèves qu'au-delà du baccalauréat, il y a des formations, qu'au-delà du BTS, ils peuvent continuer, au-delà d'une classe préparatoire, il y a une école d'ingénieurs... Donc tout ce qui peut répondre aux attentes du territoire, nous essayons de le porter au plus haut.

Jean WATRIN, animateur : Votre établissement a donc une caractéristique, c'est de fonctionner en réseau sur un véritable campus, dans un environnement très qualitatif. Est-ce qu'on retrouve par conséquent cette notion d'attractivité autour du campus ?

Martine FAUVEL : Oui, l'attractivité est forte. D'abord nous avons la chance d'être sur un espace de plusieurs hectares, entouré d'un plan d'eau. Aux dires des Inspecteurs Généraux qui viennent voir nos professeurs, aucun lycée en France n'a un site aussi exceptionnel. Cette qualité, nous l'entretiens au quotidien, puisque nous avons le label Eco-Lycée. Cela veut dire que depuis plusieurs années, des élèves et des professeurs portent un projet de développement durable, et nous sommes sur un projet Agenda 21. Le thème porteur cette année, c'est « bien vivre ensemble au lycée ». Notre site permet cela, avec même des groupes d'étudiants en Master qui viennent faire des recherches sur l'écosystème du lycée.

Jean WATRIN, animateur : Merci. Je me tourne maintenant vers Christophe PIAU, Directeur du Lycée Forestier du Haut Languedoc à Saint-Amant-Soult. Votre lycée forestier présente plusieurs caractéristiques originales : d'abord c'est l'un des rares établissements dans cette spécialité au sud du Massif Central...

Christophe PIAU : En Midi-Pyrénées, il n'y a effectivement que deux établissements de ce type, qui forment de futurs professionnels de la forêt. Nous sommes situés au Sud du Massif Central et nous développons des filières de formation de la 4^{ème} jusqu'au BTS dans la filière forestière. Nous ne sommes donc pas 1200, nous atteignons à peine 140 élèves, en pleine production agricole, avec un internat important, qui accueille 80% de nos jeunes. Donc une vie de jour, identique en termes organisationnels à une vie de nuit, avec 40 salariés présents sur la structure, dont 14 enseignants. En parallèle, nous avons des activités de formation d'adultes et des contrats d'apprentissages. Donc nous essayons de mailler l'ensemble des demandes de la filière forestière et de l'environnement.



Jean WATRIN, animateur : Votre autre spécificité concerne votre positionnement sur l'animation du territoire départemental. Le weekend, vous changez de casquette, expliquez-nous.

Christophe PIAU : Effectivement, la semaine se consacre à la direction de l'établissement, et du vendredi midi jusqu'au lundi à 9h, nous sommes structure d'accueil touristique en milieu rural. Depuis une dizaine d'années, nous avons développé la mise à disposition de nos locaux, pour des familles qui souhaitent se ressourcer ou pour des séminaires. Nous donnons cet autre visage à l'établissement également lors des vacances. C'est un moyen de participer au développement économique du territoire. D'où l'importance des réseaux de circulation. Nous sommes situés au milieu de la Vallée du Thoré et il est vrai que le développement d'un axe autoroutier serait stratégique en termes de développement, puisque cela nous permettrait de rebondir sur un territoire que nous n'occupons pas actuellement, à savoir Toulouse et sa grande périphérie.

Jean WATRIN, animateur : Sur le volet formation, avez-vous des difficultés au niveau des enseignants, en termes d'attractivité ?

Christophe PIAU : Il est vrai qu'en termes de recrutement, nous avons la même problématique que le milieu médical. La plupart du temps, nous recrutons de jeunes enseignants, qui arrivent dans un milieu un peu « perdu ». Et il est vrai que j'ai perdu de bons enseignants, qui avaient leur moitié sur Toulouse : les déplacements, c'est faisable l'été, mais dès qu'on commence à entrer dans la période hivernale, cela se complique sérieusement, surtout quand vous dépassez Castres-Mazamet. L'année dernière, nous avons été amenés à évacuer quatre fois l'établissement pour des problématiques de neige et d'arrêt brutal de tout transport scolaire. Cette année, nous touchons du bois, c'est le cas de le dire, la météo est pour l'instant plus clémente.

Jean WATRIN, animateur : Je vous remercie. Dominique PINON, vous êtes Directeur-adjoint de l'IUT A Paul Sabatier. En tant que responsable du site de Castres, vous considérez-vous en quelque sorte comme le chef d'un établissement « succursale » de la maison-mère toulousaine ?

Dominique PINON : Oui, disons un responsable de site. Sur le territoire où l'on est, les universités toulousaines sont représentées par des structures de technologie comme les IUT. Nous travaillons dans une logique de décentralisation, et pas uniquement de délocalisation : il s'agit de mettre en place des structures de gouvernance locale adaptées à des besoins économiques locaux, à une offre de formation locale, qu'elle soit initiale ou continue. On est donc dans une logique d'interaction entre le territoire, l'économie et le besoin de formation des publics qui sont ancrés localement. Nous avons un taux de boursiers important, plus important que dans la plupart des premiers cycles universitaires toulousains.



Jean WATRIN, animateur Toujours dans notre logique de projection dans l'avenir, quel projet pouvez-vous placer dans la perspective de l'ouverture d'une autoroute ?

Dominique PINON : Il est difficile de vous répondre comme cela ; ce qui est certain, c'est que nous avons besoin d'outils de déplacement liés à notre activité. Il y a des difficultés de recrutement, comme pour mes collègues. On est dans de l'emploi-cadre, avec la difficulté d'avoir les moyens de fixer sur du long terme ce type d'emploi. La problématique est évidente concernant les conjoints de nos employés et l'articulation avec la métropole toulousaine. On a dans le même temps un flux de population important avec nos étudiants, qui sont pour 40% originaires du Grand Toulouse, donc eux aussi dans cette problématique de mobilité. Et puis on a la problématique touchant à notre offre de formation ou de recherche, puisque nous sommes des universitaires : donc travailler en interaction, en réseau avec la métropole.

L'Université Paul Sabatier, c'est 25 000 étudiants, 6000 personnels. Castres, c'est 600 étudiants pour une soixantaine de personnels. Donc dans ce différentiel, comment on interagit avec un ensemble plus vaste que le nôtre, voilà une question qui se pose au quotidien. Sachant que l'enjeu, c'est d'ancrer durablement à Castres de l'activité de recherche et du transfert technologique, qui est un sujet de développement économique.

L'outil Autoroute peut nous amener à renforcer ce potentiel recherche déjà existant, c'est l'un des vecteurs de notre développement. Ce n'est pas l'unique, mais c'est l'un d'entre eux.

Jean WATRIN, animateur : Merci à vous. Je me tourne vers Bernard RIGAUD, Directeur de l'Ecole d'Ingénieurs ISIS et Directeur adjoint du Centre universitaire Jean-Francois CHAMPOLION. Vous allez nous parler de la création d'ISIS et j'aimerais aussi que vous nous parliez de son recrutement en termes géographiques, puisque vous avez une vocation régionale et aussi nationale.

Bernard RIGAUD : ISIS a été créé en 2006, nous sommes peut-être la plus jeune école d'ingénieurs en France. Ce qu'il faut savoir en termes de recrutement, c'est qu'en France il y a plus de places dans les écoles d'ingénieurs que de candidats, issus notamment des classes préparatoires. Les deux tiers de notre effectif viennent de cette population. Les élèves de classes préparatoires sont dans une dynamique de concours, ils visent pour la plupart les écoles les plus cotées, qu'ils placent en premier dans leurs choix. Lorsqu'ils ne sont pas admis dans ce type d'écoles, ils font leur choix parmi des écoles moins connues.



Dans ce contexte, une école comme la nôtre, spécialisée sur les thématiques de la santé et des systèmes d'information pour la santé, est attrayante, avec concrètement l'aspect « blouse blanche », qui attire les élèves ingénieurs. Mais même pour nous, il y a cette problématique de candidats qui sont amenés à faire leur choix d'école sur des critères un peu surprenants, des critères annexes. Aller dans telle école pour son équipe de rugby, pour ses cours de tir à l'arc... Mais aussi et surtout ne pas aller dans telle école parce qu'elle est loin des métropoles et qu'elle ne bénéficie pas de moyens de circulation simples. C'est aussi bête que cela.

Jean WATRIN, animateur : Vous avez évoqué implicitement l'aspect « e-santé ». Comment, pratiquement, s'organisent les échanges sur ces matières ?

Bernard RIGAUD : Une école d'ingénieurs, comme tout établissement d'enseignement supérieur, a deux missions : la formation et la recherche. Nous avons une équipe d'enseignants-chercheurs permanents. Nous avons réussi à passer à côté du biais que l'on rencontre souvent dans les établissements déconcentrés, c'est-à-dire la problématique du « turbo-prof », si j'ose dire, celui qui vit dans la métropole, fait sa recherche dans les laboratoires de la métropole et vient juste faire de l'enseignement dans un établissement hors de la métropole. J'ai la chance que dans mon équipe, tous les permanents habitent, travaillent, mènent leurs recherches à Castres. Pour autant, ils sont tous, eux aussi, dans une démarche de partage des compétences. Et même si la « e-santé » contient une bonne part de virtualisation, la distance n'est pas toujours compensée par ce type de technologie. Il y a des commutations très fréquentes. Pour une école comme la nôtre, 70 personnes interviennent dans les enseignements : la majorité ne vient pas de Castres, mais de Toulouse et de l'ensemble du territoire. Donc la question du maillage routier a du sens.

Par ailleurs, si nous sommes installés ici à Castres, c'est parce que ce territoire a une qualification particulière sur le numérique et la santé. Notre objectif est de développer cette qualification, aussi bien sur les volets enseignement que recherche. Sur l'enseignement, il y a la formation initiale, mais également la problématique cruciale de la formation permanente de l'ensemble des personnels du secteur santé dans un contexte d'introduction des technologies de l'information et de la communication. Dans ce contexte, nous développons une plateforme que nous avons appelée « Connected Health Lab », c'est-à-dire une plateforme interconnectée sur les problématiques de la e-santé, avec une mission de formation et d'innovation.

Pour marcher à plein, il faut des capacités de liaison dans les deux sens entre notre site et la métropole. Et concernant les activités de recherche, nous sommes en permanence en interaction dans le cadre de projets menés au niveau national, avec des équipes éloignées. Etre enclavé au fond d'une vallée difficilement accessible, c'est une problématique pour notre développement. Or, si notre école ne se développe pas, ce sera un problème pour l'essor de la « e-santé » au niveau de notre région. Jusqu'à présent, nous avons été précurseurs dans ce domaine, tant au niveau de notre école qu'au niveau du territoire. Nous sommes en train de construire, ici à Castres, la plateforme technologique qui opère dans ce domaine. Même si les échanges virtuels sont importants, les déplacements ont un sens.

Jean WATRIN, animateur : Merci. Il ne semble pas qu'il y ait de questions dans la salle.

Nous allons donc entamer la dernière table-ronde, consacrée au tourisme et à la culture, avec Séverine FRAYSSE, Renaud JEANNE et Olivier NICAISE, que je vais vous présenter dès qu'ils m'auront rejoint.



Séverine FRAYSSE, vous êtes vice-présidente de l'UMIH 81, (Union des métiers et des Industries de l'Hôtellerie), présidente de la Commission tourisme à la CCI du Tarn et membre du bureau de la CCI, mais aussi vice-présidente de l'Office de Tourisme de Castres et du Comité départemental du Tourisme. Enfin, vous êtes membre de l'association « Femmes chefs d'entreprises ».

Apparemment, Madame, vous avez l'air confiante dans le développement du tourisme dans le sud du Tarn puisque vous investissez dans un deuxième établissement ; pouvez-vous nous en parler ?

Séverine FRAYSSE : Vous allez avoir la primeur de la nouvelle, d'ailleurs. Avant tout, je m'occupe de mon entreprise hôtelière, avant les titres que vous avez énoncé. Un nouveau projet, donc, d'ici 14 ou 15 mois : il s'agira d'un établissement s'appelant « EcoSweet », « éco » rappelant l'aspect tant économique qu'écologique. Ce sera un produit complémentaire de l'hôtel que mon mari et moi gérons depuis maintenant 16 ans, à la suite de mes parents, l'Occitan à Castres, un hôtel-restaurant 3 étoiles. Ce deuxième établissement s'insérera donc dans une gamme plus économique, accessible à d'autres types de clientèles, avec l'objectif de compléter l'offre hôtelière du bassin de Castres-Mazamet. Un de nos challenges est de montrer qu'on peut mener de front prix économiques et développement durable.

Jean WATRIN, animateur : Au-delà de votre motivation particulière, comment voyez-vous l'avenir du tourisme dans le sud du Tarn, à travers la perspective d'une nouvelle autoroute ?

Séverine FRAYSSE : J'ai toujours considéré que Castres se situe dans un triangle d'or, Albi-Toulouse-Carcassonne, avec Castres par conséquent au centre de ces trois pôles touristiques régionaux. Il y a 25 ans, quand mes parents ont pris en charge l'Occitan, 80% de la clientèle était une clientèle individuelle d'affaires. Le tourisme d'agrément représentait donc seulement les 20% restants. Quand j'ai repris l'entreprise, j'ai décidé de développer cette part, car nous avons conscience du déclin de l'activité textile sur notre bassin, la clientèle d'affaires ayant atteint son summum et ne pouvant plus croître davantage. Donc je me suis lancé dans le marché du tourisme d'agrément, en particulier le tourisme de groupe, en obtenant l'habilitation tourisme et en pouvant par conséquent proposer des séjours comprenant l'hébergement, les visites, l'accompagnement dans ce fameux triangle d'or. Grâce à ces pôles d'attractivité autour de Castres, j'ai réussi à faire venir des touristes dans notre ville. Le tourisme d'agrément représente donc aujourd'hui 50% de notre clientèle. Je continue de travailler avec l'Office de tourisme et au travers de la Chambre de Commerce pour entraîner toutes les forces institutionnelles dans ce sens : le sud du Tarn a une grande carte à jouer en termes de développement touristique.



Jean WATRIN, animateur : Je suis entouré d'hôteliers dynamiques, puisque Renaud JEANNE, vous êtes gérant de 2 établissements hôteliers, dont l'Hôtel « Le Relais Fusies » à Lacaune. Vous êtes également vice-président de l'Office intercommunal des Monts de Lacaune et ancien président de l'association des commerçants et de Radio Lacaune. Pour vous, en tant qu'hôtelier, quelles perspectives offre cet autoroute ?

Renaud JEANNE : Les Monts de Lacaune sont dans une position géographique un peu particulière, à 45 km de Castres et à 70 d'Albi. Quand on part de Toulouse, la problématique est simple : par où passe-t-on ? Par Albi ou par Castres ? Aujourd'hui, malgré une distance de 25km supérieure, beaucoup passent par Albi. Les kilomètres sont plus longs, mais la durée, elle, est certaine. Quand un client arrive au comptoir, on lui demande : « par où êtes-vous venus ? », et « Albi » est la réponse la plus fréquente. Imaginez comme c'est dommageable pour Castres, qui plus est avec la lumière médiatique qui accentue l'avantage pour Albi.



L'enjeu de l'autoroute, c'est aussi bien sûr de raccourcir les délais avec Toulouse, de passer sous le cap fatidique des deux heures par rapport aux Monts de Lacaune, ce qui est très important pour nous en termes de démarchage commercial. La clientèle individuelle pourra plus facilement venir à la journée, dans un cadre de tourisme gastronomique, avec la charcuterie, les visites. Et le tourisme d'affaires sera plus facile à convaincre : aujourd'hui, lorsqu'on démarque, quasiment un contact sur deux nous rappelle notre éloignement, tant en durée, mais aussi en pénibilité, voire au niveau des risques du trajet. Au-delà des déplacements Toulouse-Castres, vous rajoutez le Castres-Lacaune, 45km de petite et moyenne montagne, c'est un déplacement usant. Ce n'est pas pour rien que tous les massifs montagneux ont voulu amener l'autoroute au pied de la montagne, pour qu'ensuite tout l'aspect ruralité soit moins pénalisant.

Jean WATRIN, animateur : Vous avez un autre point commun, outre le dynamisme, c'est que pour vous ce n'est pas le Triangle d'Or, mais il y a aussi une réelle attractivité...

Renaud JEANNE : Nous, on a l'Etoile de Roquefort. Il faut savoir qu'on n'est pas loin de Roquefort et de Millau, et Lacaune se situe presque au milieu de Toulouse et Millau.

C'est vrai qu'on a une autre problématique, mais qui nous permet d'avoir une appréhension par rapport à la distance, c'est au contraire le côté méditerranéen, qui est culturellement plus fort pour nous. Aujourd'hui on est plus facilement accessible depuis la Méditerranée. Il faut savoir que Lacaune, c'est la plus grosse concentration de lits touristiques du département, et aujourd'hui on a à peu près 50 % de notre clientèle qui vient plutôt de Béziers. Je dis volontairement Béziers, parce que plus on s'éloigne et qu'on va vers Montpellier ou Nîmes, plus on va perdre de la clientèle. Et 50 % vient de Montpellier. Ça veut dire qu'on a à peu près 15 % qui vient uniquement de la région toulousaine.

Donc je vous laisse imaginer le potentiel touristique supplémentaire pour nous. Et puis on ne peut pas oublier non plus que nos premiers clients ce sont nos industries : évidemment l'industrie de la charcuterie, de l'eau. À peu près 18 % de la fabrication de jambon sec se fait à Lacaune. Et on a trois grosses entreprises d'eau minérale plus le bois. Il n'y a pas ferroutage, bien sûr, donc toutes ces entreprises passent par la route. Elles aussi pour beaucoup passent à Albi, hormis quelques-unes qui passent par Castres. Donc cela leur met une contrainte supplémentaire en termes de coût, donc de compétitivité. Or aujourd'hui on sait que c'est ça le nerf de la guerre. Donc si elles sont plus compétitives, c'est positif pour nous. Et puis quand on parle de développement durable, imaginez si demain tous les transports sont raccourcis de 25 km, c'est-à-dire la distance Toulouse Lacaune, par Albi ou par Castres, l'économie que vous faites au niveau du CO2.

Jean WATRIN, animateur : Merci beaucoup. Monsieur NICAISE, vous n'êtes pas notre alibi culturel, mais vous êtes directeur du Bolegasson, dont j'ai cherché à bien prononcer le nom. Est-ce que vous pouvez nous dire ce qu'il y a derrière ce nom qui fleure bon l'occitan ?



Olivier NICAISE : Oui, « Bolegasson » en occitan, cela veut dire « agitateur de son ». Derrière ce nom, il se trouve une scène de musique actuelle, donc plus communément une salle de spectacle, une scène de concert rock, qui se trouve à quelques dizaines de mètres d'ici et qui est une salle d'une capacité de 500 places. Un établissement public dépendant de la communauté d'agglomération de Castres Mazamet, qui a ouvert il y a tout juste 10 ans. En termes d'activité, on organise une cinquantaine de soirées musicales par année, ce qui fait venir environ 10 000 spectateurs, avec une hausse de la fréquentation très forte cette année. Nous avons également une activité de studio de répétition pour des groupes locaux, du

département, la région. Il faut savoir qu'un équipement comme celui-ci, il y en a très peu en Midi-Pyrénées : nous sommes parmi les trois qui sont labellisés par le Ministère de la Culture. Le Bolegasson, c'est l'un des équipements en Midi-Pyrénées qui est vraiment fait dans les règles de l'art, en termes d'acoustique, en termes d'accueil du public. Voilà, on est très jalouxé par certains voisins.

Jean WATRIN, animateur : Par rapport à ce qui a été dit ce matin, on peut imaginer que l'autoroute amène le meilleur, mais aussi le pire. Vous concernant, est-ce que les habitants du sud du Tarn vont prendre l'autoroute pour aller plus facilement vers des loisirs, notamment sur la métropole toulousaine, où est-ce que vous avez en projet d'être plus attirant, pour au contraire profiter de ce grand réservoir de spectateurs potentiels que constitue l'agglomération ?

Olivier NICAISE : Alors effectivement, on peut se poser la question du dépeuplement de Castres vers Toulouse, mais il faut savoir que nous, on n'a pas vocation dans l'autre sens à essayer de dépeupler Toulouse, parce que de toute façon on n'y arriverait pas, on n'en aurait pas les capacités.

Mais il faut savoir qu'il y a quand même un public toulousain qui vient de temps en temps, et ce n'est pas anecdotique, même si ce n'est pas un pourcentage fort de la fréquentation, qui mérite d'être souligné. Pour une offre analogue qui se situe sur la métropole Toulousaine, certains spectateurs préfèrent venir à Castres, parce que le Bolegasson présente les conditions d'accueil plus agréable pour le public, une meilleure proximité avec l'artiste. C'est vrai que cela nous est arrivé plusieurs fois de reconnaître des toulousains. On a des données à peu près scientifiques là-dessus, puisqu'on a relevé depuis janvier 2011 tous les codes postaux des gens qui venaient acheter un billet. Le résultat c'est qu'on remplit nos missions, puisqu'en premier lieu 59 % des spectateurs viennent de la communauté d'agglomération, 63 % du pays d'Autan, 80 % du département du Tarn et 96 % de la région Midi-Pyrénées.

Donc on est tout à fait sur une fréquentation qu'on pourrait décrire « en escargot », qui répond à nos missions. Mais il faut savoir qu'on n'est pas non plus à 100 % de taux de fréquentation, donc il est vrai qu'un axe routier qui permettrait de mieux desservir Castres permettrait peut-être d'aller chercher un peu de public ailleurs, même si nous n'avons pas de grandes prétentions. Mais par exemple les gens qui se situent entre Castres et Toulouse pourraient peut-être davantage se tourner vers Castres plutôt que de filer naturellement vers Toulouse, certainement du fait d'habitudes culturelles anciennes.



Jean WATRIN, animateur : Merci. Peut-être y a-t-il des questions dans la salle. Madame, on vous apporte un micro.

Brigitte LAQUAIS : Bonjour, je suis Présidente de l'Office de tourisme de Castres. J'abonde dans le sens de vos intervenants. Je dirais que l'Office de tourisme de Castres accueille tous les ans à peu près 40 000 personnes, que la ville de Castres a des atouts importants, je ne citerai que le musée Goya. Ce musée Goya, dans le cadre des expositions qu'il organise, a des rapprochements avec la ville de Toulouse, par exemple le musée des Abattoirs, où cet été nous aurons une exposition en partenariat. C'est vrai, donc, que le musée Goya favorise ou pourrait favoriser davantage les personnes qui viendraient de Toulouse pour visiter notre musée qui, je le rappelle, est le deuxième musée hispanique après le Louvre.

Ensuite, je dirais qu'il y a énormément d'événements, qu'ils soient culturels ou sportifs, pour ne citer que le rugby, où le concours hippique international, qui effectivement sont des événements majeurs pour la ville et qui pourraient drainer une clientèle toulousaine, qui souvent nous reproche d'être un peu trop éloigné, Castres étant un peu trop loin de la métropole. Donc j'abonde complètement dans le sens des intervenants et une autoroute, évidemment, serait souhaitable pour le développement de notre territoire.

Jean WATRIN, animateur : Merci. Une autre intervention sur le sujet ? Madame, au premier rang.

Josiane BOULARAN : Je ne me représente pas, puisque je l'ai déjà fait tout à l'heure, mais là je change de casquette, puisque je suis aussi présidente de Castres Sports de glace. À ce titre nous organisons des tournois, notamment le week-end prochain avec l'Espagne. C'est vrai que nous sommes dynamiques, nous avons la chance d'avoir une patinoire, une structure vraiment enviée de tous, de tous les patineurs qui viennent, au niveau national ou par exemple d'Espagne. Ils viennent, mais leur reproche, c'est : « mon Dieu que c'est loin Castres ». C'est vrai qu'ils vont jusqu'à Toulouse sans souci, mais après il faut faire encore Castres-Toulouse et c'est vrai que souvent les derniers kilomètres sont les plus durs, d'autant plus avec la météo que nous avons parfois. Donc je pense qu'avec une belle autoroute on pourrait se permettre d'amener beaucoup plus de sportifs et de développer des compétitions nationales et pourquoi pas internationales.

Jean WATRIN, animateur : Merci beaucoup. Madame, je vous en prie.

Séverine FRAYSSE : Pour rebondir sur ce que vient de dire Madame, nous, ce qu'on entend depuis des années lorsqu'on vend notre destination aux tour-opérateurs et aux autocaristes, qui prennent la carte de France et qui pointent Castres, c'est que jusqu'à Toulouse il y a l'autoroute, « mais comment on fait les 70 derniers kilomètres ? ». Donc effectivement je vous laisse imaginer des touristes dans un autocar qui arrivent de Belgique ou de Lille, qui ont traversé la France, je crois que la partie la plus longue du voyage c'est souvent la dernière heure et demie. Et ça, en termes d'image, en 2012, dans le milieu du tourisme, je crois que ce n'est plus acceptable, je crois qu'on fait partie des derniers endroits de France avec ce côté, je dirais, arriéré, donc il est grand temps qu'on soit remis à niveau avec les autres chefs-lieux, en tout cas par rapport au reste de la région.

Jean WATRIN, animateur Merci beaucoup. Je vous remercie tous les trois. Comme prévu, il est 16 heures, Jean VARLET, si vous voulez me rejoindre, vous avez un gros quart d'heure pour essayer de remettre tout cela en perspective. Nous vous écoutons avec attention, pour remettre en concentré toute cette journée.

Jean VARLET : Alors, au terme de cette journée, sur le plan scientifique, qu'est-ce qu'on peut retenir à partir des connaissances et surtout de ce qui a été exprimé aujourd'hui, et plutôt comment tirer parti d'une autoroute en projet et qui va arriver prochainement ?

Chacun ici a tout entendu et pourra donc contester ce que je dis ou le compléter, évidemment. Je vais organiser mon propos autour de deux points, principalement : tout d'abord mettre en évidence le contexte favorable qui est ici présent, et puis réfléchir dans un deuxième point sur comment accompagner l'autoroute.

D'abord, le contexte favorable. Je ne crois pas que depuis 20 ans que je me soucie de ces questions d'autoroute, j'ai rencontré un milieu économique, et des territoires qui soient dans une situation aussi favorable. Excusez-moi d'insister là-dessus, ce n'est pas de la flagornerie, jamais de ma part. Mais il est vrai que, premièrement, vous anticipez, une anticipation non pas par rapport à la mise en service, non pas par rapport au chantier, mais en amont, puisqu'on est dans la période d'annonce et vous vous y préparez. On est donc dans une situation positive. Précoce, cette anticipation est marquée par le désir des élus de s'investir pour valoriser l'arrivée de l'autoroute, pour l'accompagner, les uns et les autres, et éventuellement mettre en place des dispositifs d'accompagnement. Deuxième élément favorable, c'est que vous êtes des territoires en mouvement.



Ce n'est pas parce que l'autoroute arrive que vous vous mettez en mouvement, mais vous êtes déjà en mouvement depuis un moment. Et quand je dis cela, c'est notamment vis-à-vis de tout le secteur de Castres Mazamet qui a déjà bâti en gros depuis 20 ans un projet de territoire, par suite de la déprise industrielle, de la crise de l'industrie textile qui a perdu 11 000 emplois. Vous vous êtes déjà mobilisés pour introduire des éléments de la reconversion économique. Cela a été cité avec le pôle chimie, le pôle santé, le pôle enseignement supérieur et recherche. Et au bout du compte, il est indiqué que seulement moins 2000 emplois ont été enregistrés par rapport à la situation d'il y a 20 ans. Autrement dit le décalage est presque rattrapé. L'œuvre de ce territoire est déjà bien positive, même si le rattrapage, la reconversion, n'est pas encore totale.

À côté de ceci, on note que les territoires ruraux sont également volontaires et soucieux du développement, soucieux d'un développement économique, tout en étant soucieux de développer l'environnement. Cas particulier, on est ici en présence d'un secteur où les friches sont absentes, si j'ai bien compris. La question qui se pose à vous maintenant, ce n'est pas tellement comment profiter de l'autoroute, mais surtout comment intégrer l'arrivée de l'autoroute dans vos projets de territoire qui existent déjà ou qui sont en gestation, et comment éventuellement faire évoluer ces projets de territoire pour y intégrer le projet autoroutier.

Troisième élément favorable : le souci de la cohérence. Cela a été indiqué à plusieurs reprises ce matin, la cohérence, la coordination entre les acteurs, le dialogue.

On sent donc bien la volonté d'un collectif, même si les désaccords existent, voire les tensions ou les conflits, mais on sent bien qu'il y a une volonté de faire front pour profiter de tout ceci. Et il a été indiqué aussi d'éviter la dilution des forces.

A tout cela j'ajoute un bémol, qui est apparu ce matin : pour faire clair, vos esprits en ce moment sont encombrés par les SCOT. À juste titre et c'est très bien. Mais attention, un SCOT est un SCOT, c'est un périmètre administratif avec un certain nombre d'entités dedans, qui a ses projets. Il y a un SCOT ici, il y en a un autre à côté. Il y a visiblement des secteurs qui ne sont pas intégrés dans un SCOT. Et puis on ne sent pas que ces partenaires éventuels communiquent entre eux pour réfléchir au-delà. L'autoroute n'a que faire des limites administratives, en termes d'incidence, d'interactions ou d'effets économiques et territoriaux. L'autoroute est supra-territoriale. Alors je vous invite à être vigilant et à ne pas rester cloisonnés dans les limites des SCOT. Il convient pour vous de travailler obligatoirement sur l'inter-SCOT et, de façon beaucoup plus large, à une échelle régionale qui enveloppe des logiques beaucoup plus vastes. Ne pas se limiter au simple corridor Toulouse-Castres, allez voir aussi de part et d'autre, plus au nord et au sud, vers l'est et vers l'ouest, changer d'échelle. La mondialisation est là, le rôle de l'Etat est là, les acteurs économiques et multinationaux sont là, les échelles sont multiples dans chaque lieu du territoire national. C'est le bémol que je voulais indiquer.

Deuxième point, accompagner l'autoroute. J'ai essayé de structurer cela en trois aspects, d'abord l'économique, puis des aspects spatiaux, enfin des aspects territoriaux.

Sur le plan économique, accompagner l'autoroute, cela veut dire essayer de structurer, de modifier la structure du pays sur le plan économique. Quatre points à évoquer : d'abord, bâtir un projet de territoire qui intègre l'autoroute. Ce nouveau projet de territoire est-il réel, existe-t-il en germes, n'est-il qu'une hypothèse ? Il me semble important que vous arriviez à fabriquer quelque chose qui intègre tous les territoires concernés. En tous cas la

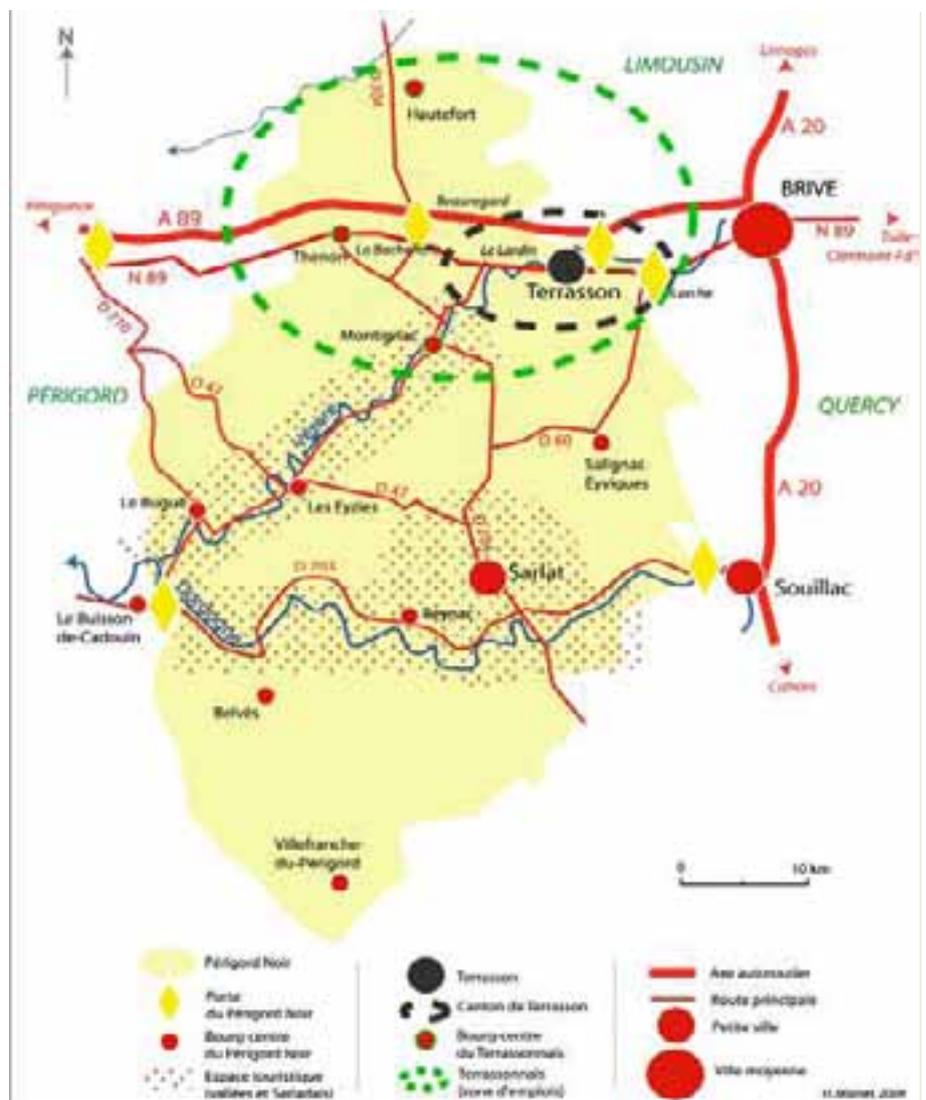
volonté est là de produire une activité endogène. C'est peut-être l'occasion, dans ce ou ces projets de territoire, qu'il conviendrait de repérer les signaux précoces, terme qui a été évoqué ce matin, outre les signaux déjà connus.

Voilà un exemple. À côté de Brive, 15 km à l'ouest, la petite ville de Terrasson, marquée ici par un point noir. Terrasson, avant l'autoroute, c'est 7000 habitants. C'est la déprise industrielle, déprise économique, déprise démographique. C'est le déclin, la grande tristesse. Avant l'arrivée de l'autoroute, changement de municipalité, voilà un chef d'entreprise qui devient maire. Un chef d'entreprise qui emploie, je crois, deux-cents emplois, et qui décide de transformer le devenir de Terrasson en sachant que l'autoroute va arriver. Ce maire a développé plusieurs choses, notamment un concept nouveau pour Terrasson.

Voyez cette tache jaune, c'est le Périgord noir, un million de touristes par an. Vous n'avez pas ça, je sais.

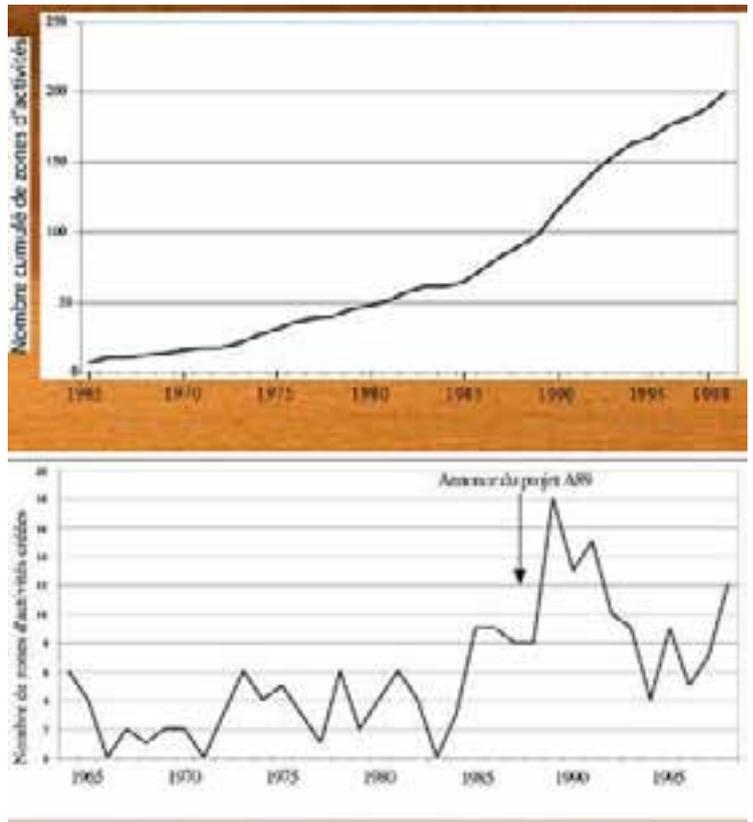
Non loin, il y a donc l'autoroute A89 et l'autoroute A20, il y a le nœud de Brive. Pourquoi ne pas faire de Terrasson une porte du Terrassonnais côté nord. Terrasson qui va se battre au côté de l'État et d'ASF pour obtenir un diffuseur routier qu'il n'avait pas, alors que c'était quand même le deuxième pôle industriel du département de la Dordogne. Il va obtenir son diffuseur. Et puis que fait le maire ? Il décide, pour passer à ce statut de porte, de développer une fonction touristique, c'est-à-dire de créer un aspect attractif avec un jardin extrêmement réputé maintenant, visitable, avec un restaurant gastronomique avec une étoile au Michelin. Donc attirer, faire de Terrasson un lieu touristique.

Deuxième chose, faire la promotion de Terrasson comme porte du Périgord noir. Troisième chose, entreprendre une politique de requalification urbaine. Terrasson était une ville vétuste, sale, avec beaucoup de bâtiments dégradés ou abîmés. Vous passez aujourd'hui à Terrasson, c'est une ville attractive, agréable. Une ville qui regarderait une orientation économique nouvelle après son passé industriel. Voilà un exemple parmi d'autres qui sont susceptibles de vous intéresser.

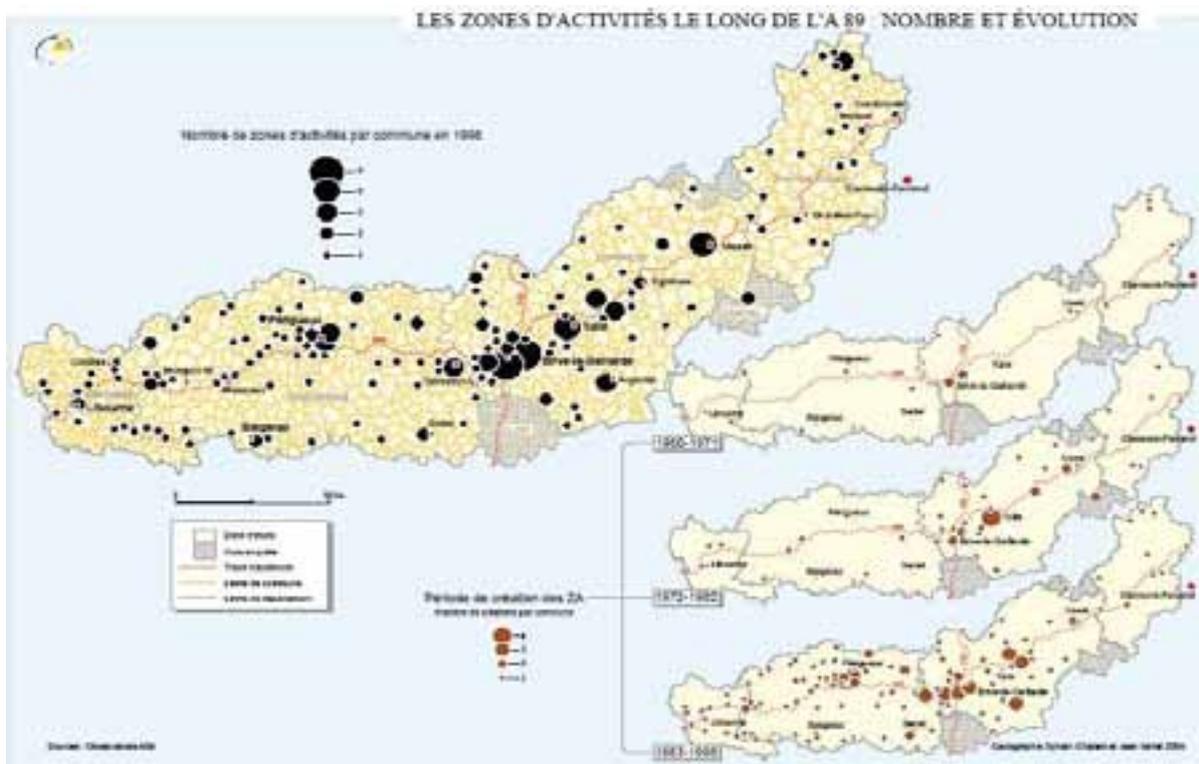


Voici une autre diapositive sur la structuration économique.

La question de l'aménagement de certains lieux et notamment des zones d'activité dont on a parlé. Ce document, ici, pour vous montrer la courbe d'évolution du nombre de zones d'activités. Vous voyez une rupture autour de 1985, et surtout en mai 1987, quand l'autoroute a été annoncée. En 10 ans, on est passé de 100 à 200 zones d'activité entre Clermont et Bordeaux, sans compter les deux métropoles. Doublement des zones d'activité, doublement des superficies. Les acteurs ont réagi, ont essayé de prendre à bras-le-corps le problème et de valoriser l'arrivée de l'autoroute.

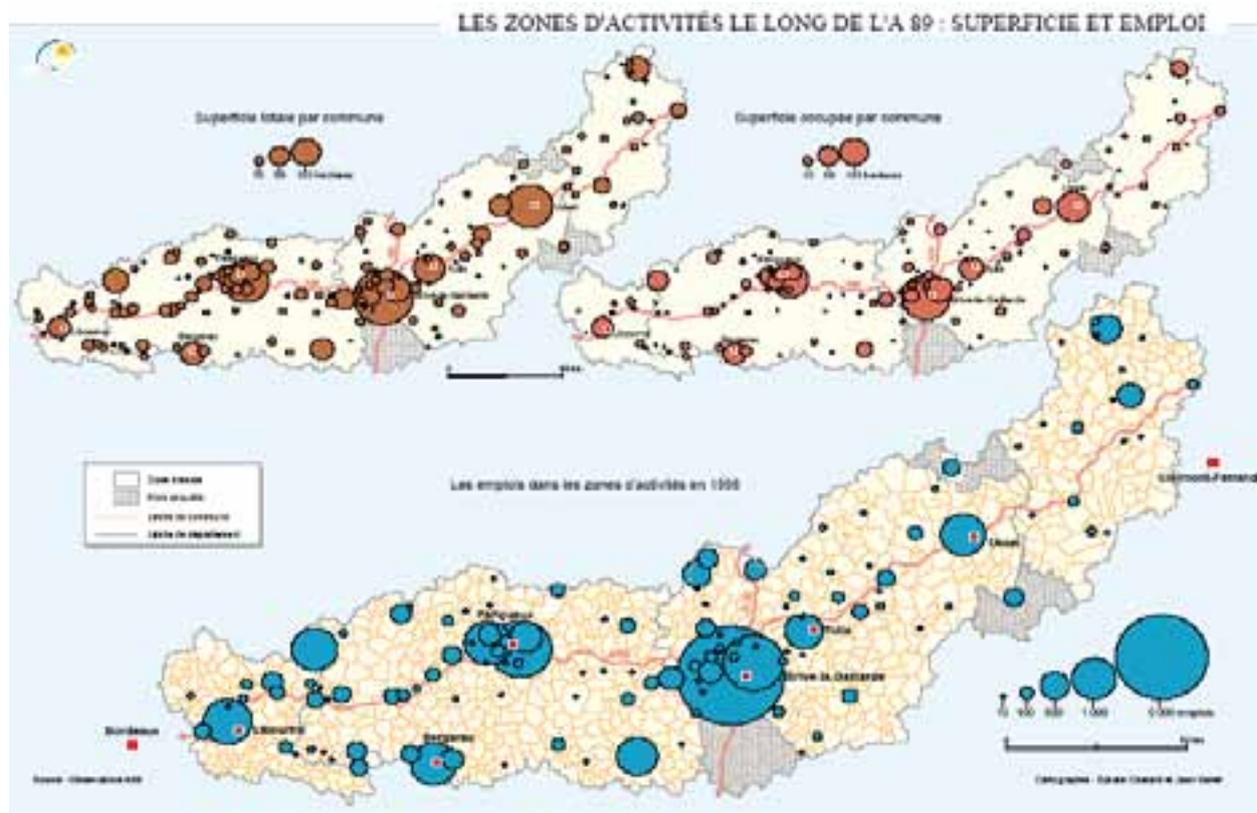


Le nombre de zones, je peux vous le montrer avec la diapositive suivante :



Tous ces points noirs indiquent le nombre de zones : vous voyez que c'est un phénomène qui concerne les petites villes, mais aussi les communes rurales, aussi bien auprès des diffuseurs que de manière éloignée.

En termes de remplissage, voici une autre diapositive :



Ici, c'est le nombre d'emplois, les emplois dans ces zones d'activités. Point très important : certes, nous n'avons pas de comparatif 10 ans avant. Mais ce que nous avons constaté, c'est que la superficie occupée en 1998 sur ces zones d'activité était supérieure à la superficie offerte dix ans plus tôt. Autrement dit il y a eu remplissage.

203 zones d'activité. Seulement 25 sur 203 sont restées vides, les petites, un hectare, isolées, mal reliées. Autrement dit, il y avait des besoins. Et l'offre a été structurée par les collectivités territoriales et le remplissage est là. Sur le remplissage, le plus important de tout, c'est que 50 % des emplois de ces établissements basés dans ces zones d'activités correspondent à des transferts intra-urbains ou équivalents, autrement dit des entreprises ou des établissements qui étaient localisés en bordure de centre-ville, dans des localisations anciennes, fin XIXe siècle-début XXème, difficiles d'accès, un foncier élevé, bâtiment vétuste. Du jour au lendemain on construit sur la zone d'activité en périphérie de la commune, vers l'autoroute ou à côté, on construit du neuf à bas prix, vaste et accessible. On vend cher, on ne rachète pas cher, on fait plus grand, en un rien de temps moderniser l'outil de travail économique sur place. Si l'autoroute n'a pas créé du développement économique avec une masse d'arrivée d'établissements extérieurs, l'autoroute a permis par ce biais de maintenir et de développer l'économie locale. J'insiste là-dessus. Je ne suis pas économiste, mais si cela, ce n'est pas du développement économique, alors excusez-moi je n'y comprends plus rien.

Méfiez-vous aussi de la question de la sectorisation des zones d'activité, comme il en a été question ce matin.

La sectorisation, c'est dédier à telle zone telle activité. C'est bien au départ, mais il faut être souple. Le cas de Rion à une quinzaine de kilomètres au nord de Clermont est exemplaire. Une zone d'activités qui dans les années 90 avait été désignée pour être consacrée à la haute technologie. Et puis les années passant, la zone d'activité s'est un peu développée, mais est quand même restée aux trois quarts vides. Vu les emprunts engagés par la collectivité, au bout de 6-7 ans, la mairie a été obligée de dire qu'il fallait déssectoriser. Donc attention.

Méfiez-vous aussi du temps qui passe, ce qui a été fait un jour peut changer 10 ans plus tard.

On le voit bien avec l'exemple de Montmarault, au carrefour de l'A71 et de la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique), en plein cœur de la France.



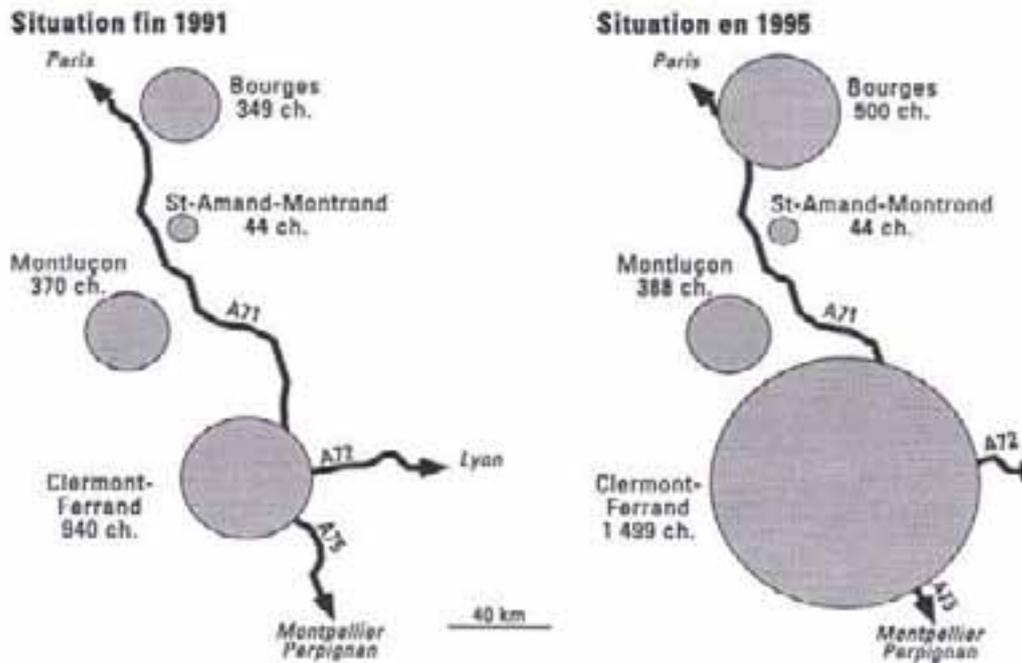
Une vocation logistique développée, un grand succès, la SERNAM qui vient, une grosse entreprise de 110 emplois qui vient, le centre de tri régional qui a failli venir avec 300 emplois... Et puis finalement le nœud autoroutier de Clermont à 100 km au sud, avec trois et bientôt quatre branches a été préféré. C'est le système économique qui reprend le dessus.

En termes d'agriculture, la structuration des filières économiques est également quelque chose qui a été rencontré, la modification des circuits de distribution est aussi constatée, même si on a peu d'études sur cette affaire.

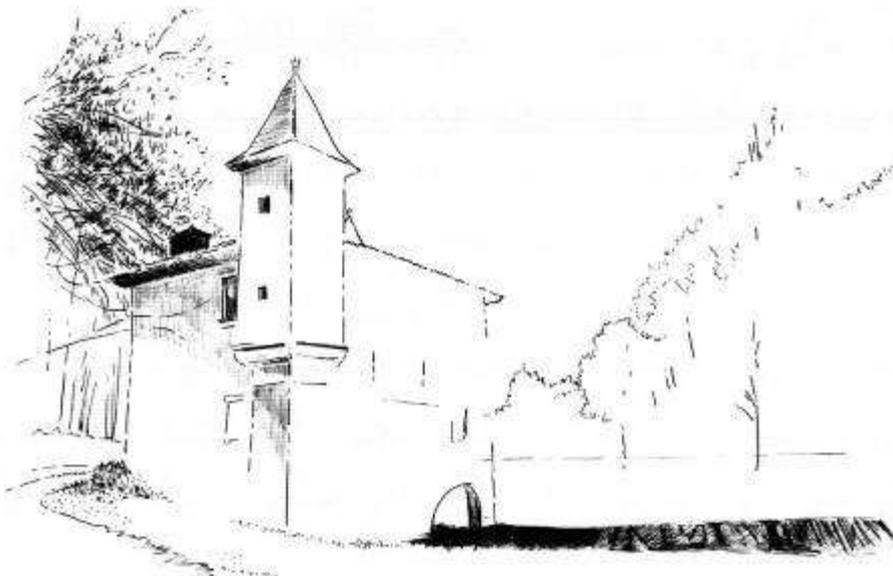
Sur le tourisme je n'y reviens pas, on a déjà évoqué des choses.

Troisième point, en économie, veiller à l'introduction de la concurrence. Qu'est-ce que cela signifie ? Des activités économiques qui arrivent de l'extérieur. Voici deux diapositives :

Fig 18.1 - Les potentiels hôteliers créés depuis 1987



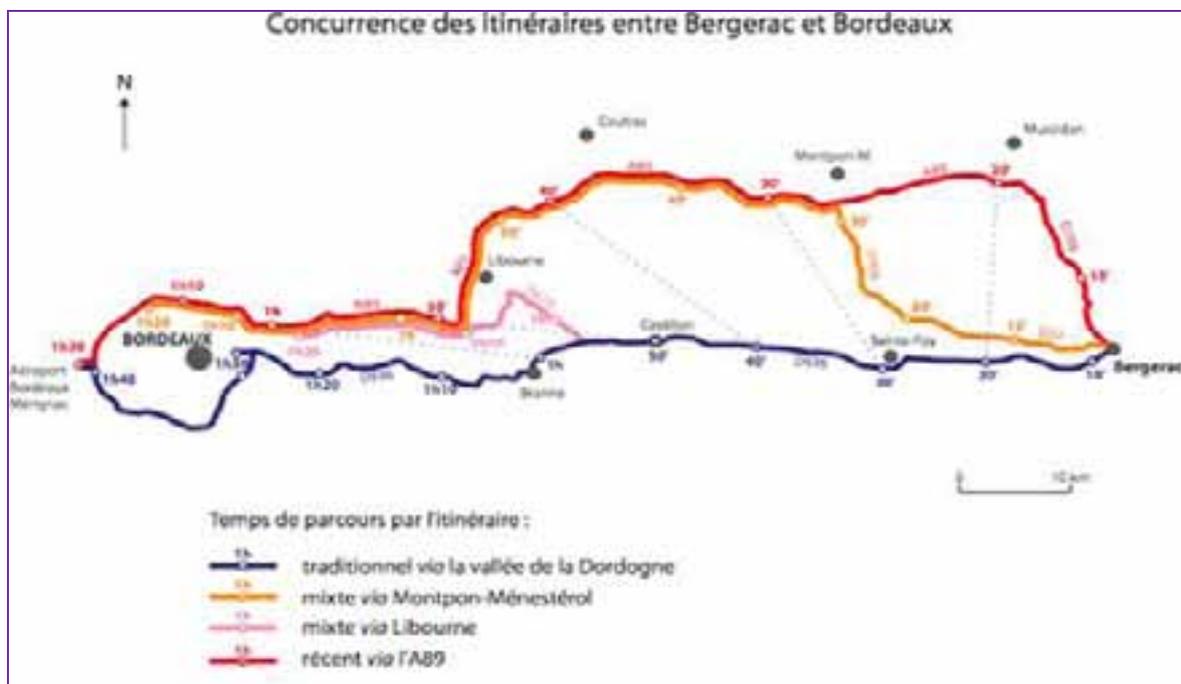
Ici l'hôtellerie, même si les données sont déjà vieilles, voilà les nombres d'hôtels et de chambres d'hôtels créés aux diffuseurs autoroutiers, le long de l'autoroute A71, avec Bourges, Montluçon, Clermont. Fin 1991, c'est déjà deux ans après l'ouverture de l'autoroute. Donc il y avait déjà eu un grand potentiel créé. Pas de concurrence avec l'hôtellerie de centre-ville. Puis en 1995, le potentiel s'est encore développé, des hôtels en batterie, les BnB et compagnie et là, la concurrence commence à se faire sentir en centre-ville par rapport à ces chaînes d'hôtels. Concurrence aussi, outre les activités, par les lieux, dans votre cas la concurrence toulousaine, bien évidemment



Quatrième point, sur lequel on n'a pas d'études, mais qu'il faut envisager, c'est tout ce qui concerne l'économie résidentielle. Ce matin j'ai été un peu bref en disant que la corrélation entre autoroute et périurbanisation était difficile à établir. Elle existe certes et notamment autour des diffuseurs. Des agglomérations, des localités vont connaître une croissance de population. Des résidents qui vont venir travailler à Castres, voire à Toulouse. Cela signifie que quand ils rentrent chez eux, ils consomment. Il y a donc toute une économie résidentielle à mettre en place, d'accueil de ces populations dans tous les domaines, de la santé, du commerce, de l'éducation, etc. Il faut accompagner l'arrivée de l'autoroute de cette manière-là.

Autre élément, sur le plan désormais spatial et non plus économique. Pour le rural, un meilleur contrôle des terres agricoles, vous l'avez évoqué ce matin, « ne plus s'orienter vers le mitage ». C'est bien difficile, mais il faudrait essayer d'y arriver.

Voici une dernière diapositive en matière de déplacement :



L'autoroute engendre ce qu'on appelle des recompositions d'itinéraire. Ici vous avez le cas entre Bergerac et Bordeaux, avec l'axe bleu, qui est l'axe traditionnel par la vallée de la Dordogne.

Avec l'autoroute qui passe au Nord, le trait rouge, les Bergeracois ont obtenu un diffuseur près de Mussidan, ont obtenu du conseil général la réfection totale d'une petite route où on roule désormais à 90. Ce qui permet de se rendre en une heure vers Bordeaux, contre 1 h 30 précédemment par la route classique.

Dans votre cas d'après ce que je viens d'entendre il y a quelques minutes, c'est l'inverse qui se produit pour cet hôtelier qui est à 45 km de Castres. Les gens partent de Toulouse et passent par Albi. Avec l'autoroute, cela peut aboutir à une recomposition d'itinéraire, directement par Castres. Une recomposition d'itinéraire, cela signifie se soucier et accompagner les localités situées sur l'axe traditionnel qui va être délaissé par le transit et la circulation.

Que faire ? Avec les déplacements, il y a bien évidemment la question de l'inter-modalité. Avec des déplacements supplémentaires par rapport à l'existant qui vont être engendrés. Est-ce qu'il n'y a pas à organiser des chaînes intermodales et multimodales et pourquoi pas créer des parcs-relais ou quelque chose comme cela pour tout ce qui peut être covoiturage correspondances entre lignes régulières d'autocars sur autoroute, si cela existe, et lignes régulières d'autocars ailleurs. Le covoiturage se développe, c'est quelque chose qui est à prendre en compte. On est dans la durabilité des déplacements.

Sur le plan spatial, les recompositions urbaines sont un point fondamental. Il apparaît clairement, et il faut là insister fortement, que dans ce territoire sous influence toulousaine, il faut maintenir ou renforcer le niveau de la hiérarchie urbaine que connaît Castres. Il faut renforcer la centralité de Castres dans sa propre zone d'influence, pour limiter la concurrence de Toulouse qui risque d'être plus grande du fait de la facilité d'accès.

Cela veut dire quoi, « centralité d'accès » ? C'est conserver des fonctions, en développer d'autres. Des fonctions de villes moyennes, des fonctions d'animation d'un pays, des fonctions touristiques, culturelles, cela a été évoqué tout à l'heure : comment rendre attractif le pays pour maintenir des personnes sur place plutôt qu'elles repartent à Toulouse où viennent simplement pour la journée. Cela suppose des opérations de requalification urbaine, dans le centre de Castres ou de Mazamet, ou d'autres villes, et cela est, je pense, quelque chose de très important. N'oubliez pas que l'enclavement protège et que la rupture de l'écran protecteur doit être anticipée, préparée.

Il faut donc réfléchir à comment gérer ou mieux organiser les disparités internes dans vos territoires, ce qui est aussi une question forte.

En matière de structuration territoriale, pour terminer, c'est l'essentiel, même si j'ai déjà dit beaucoup de choses. Des territoires avec des projets, c'est bien ce qui vous anime, raisonner en termes de projet, raisonner en termes de volonté d'améliorer la situation par rapport à l'arrivée de l'autoroute.

Cela pose aussi la question des outils de gestion des aménagements, supra-SCOT notamment. À ce propos, je redis combien vous avez les meilleures prédispositions pour l'instant. Il ne s'agit pas de juger, mais de constater les choses par rapport à des observations scientifiques depuis vingt ans. Et bien évidemment je vous souhaite les meilleurs vœux pour réussir et transformer ces atouts en un succès économique et territorial majeur.

Peut-être pour terminer, alors, et là je ne sais à qui m'adresser, peut-être à l'Etat, à l'opérateur de réseau, aux collectivités locales, mais peut-être serait-il pertinent qu'un observatoire Castres-Toulouse soit monté par vous-mêmes et que vous étudiiez ensemble les choses, que vous voyiez les choses évoluer, et que cela devienne un outil d'aide à la décision. L'autoroute, un instrument de développement, l'observatoire, un outil d'aide à la décision.

Jean WATRIN, animateur : Merci Jean VARLET. Nous allons terminer cette réunion avec Monsieur le sous-préfet. Je vous laisse venir au pupitre.

De toute façon, si cette proposition d'observatoire semble très intéressante et novatrice, nous avons déjà, je le rappelle, un groupe de travail qui se réunira en mars et qui va reprendre au bond un certain nombre de propos et de propositions qui ont été faites aujourd'hui. Monsieur le sous-préfet, à vous de conclure cette journée.

Monsieur le sous-préfet de Castres, Colin MIEGE :

Merci de me donner la possibilité de donner non pas un point final, mais un point très provisoire à cette journée qui a été particulièrement riche. Un point très provisoire puisqu'en fait tout reste à faire.

Alors simplement quelques mots en termes de viatique, si l'on peut dire, avant de se revoir certainement plus tard. D'abord dans cette liaison autoroutière Castres-Toulouse, M. Jean VARLET l'a bien dit, ce pôle toulousain est très fort en termes d'attractivité, de concurrence.

Pour ce pôle toulousain, l'autoroute est un élément intéressant, mais est relativement accessoire. Pour le pôle de Castres et de Mazamet, cette autoroute est en revanche tout à fait essentielle. Il faut le redire avec la plus grande force. Il s'agit donc de renforcer, je reprends les mots de Jean VARLET, la centralité de Castres et son impact sur le territoire.



Le deuxième élément sur lequel je voudrais très rapidement insister, et si je n'avais qu'un mot à retenir aujourd'hui, ce serait l'ouverture du territoire à de nouvelles concurrences. Voilà ce que l'autoroute doit apporter. On l'a dit, cela signifie la baisse des protections, c'est un choc, et donc le territoire doit ressentir cela en termes d'opportunités et aussi certainement de menaces. A ce titre-là, il faut certainement réfléchir, et c'est ce qui nous reste à faire, sur l'impact sur le territoire, et surtout sur le type de développement que nous voulons sur le territoire.

Est-ce que nous voulons des activités réversibles qui à peine arrivées pourraient repartir assez vite, comme on en a eu quelques exemples ? De la logistique qui arrive, un village de marques déjà contesté à peine installé.

Ou voulons-nous plus fondamentalement centrer notre développement sur les potentialités locales, qui sont fortes, qui sont nombreuses, qui sont diverses ? Exploiter les spécificités du territoire, ses avantages compétitifs latents qui sont encore sous-exploités. Je crois que c'est cela qu'il nous faut.

Autre terme sur lequel je voudrais revenir, c'est la nécessité d'avoir en fil direct des projets pour le territoire, des projets multiples à perfectionner certainement. Et de ce point de vue là, nous rencontrons le calendrier actuel du perfectionnement des évolutions institutionnelles en cours. Je veux parler du schéma départemental de coopération intercommunale, qui naturellement a un impact très important sur les réflexions collectives que peuvent avoir les élus actuellement. Nous sommes en pleine recomposition. Et puis derrière ce paysage intercommunal, il y a naturellement les perspectives de SCOT. On l'a dit, il ne faut peut-être pas trop se focaliser sur les SCOT, néanmoins c'est un terme important, les élus y sont revenus à différentes reprises. Et nous voyons que sur notre territoire entre Castres et Toulouse, il y a des zones bien peu pourvues et je pense que les travaux à venir vont forcément porter là-dessus.

Pour terminer, un des éléments qui a été fortement évoqué, c'est le fait que ce territoire soit encore très profondément rural, dont il faut respecter les caractéristiques, à la fois en termes paysagers, mais également en termes de valeur économique. Et par conséquent maîtriser au maximum l'étalement urbain ou périurbain et respecter les activités agricoles qui sont, encore une fois, porteuses de richesses, d'identité, de population et d'avenir.

Je voudrais pour conclure, définitivement cette fois-ci, saluer les efforts des uns et des autres pour avoir maintenu, tout au long de ces quelques décennies qui nous ont séparées de la très grande crise industrielle, toutes les activités sur le territoire. Souligner aussi les efforts de villes comme Castres, Mazamet et bien d'autres encore, pour avoir maintenu des activités touristiques, culturelles, des services en nombre important, pour avoir donc maintenu beaucoup d'activités sur ce territoire, ce qui fait que nous ne sommes pas un territoire exsangue dans lequel viendrait aboutir une autoroute. Nous sommes un territoire qui demande à être réveillé par une autoroute, et c'est tout à fait différent.

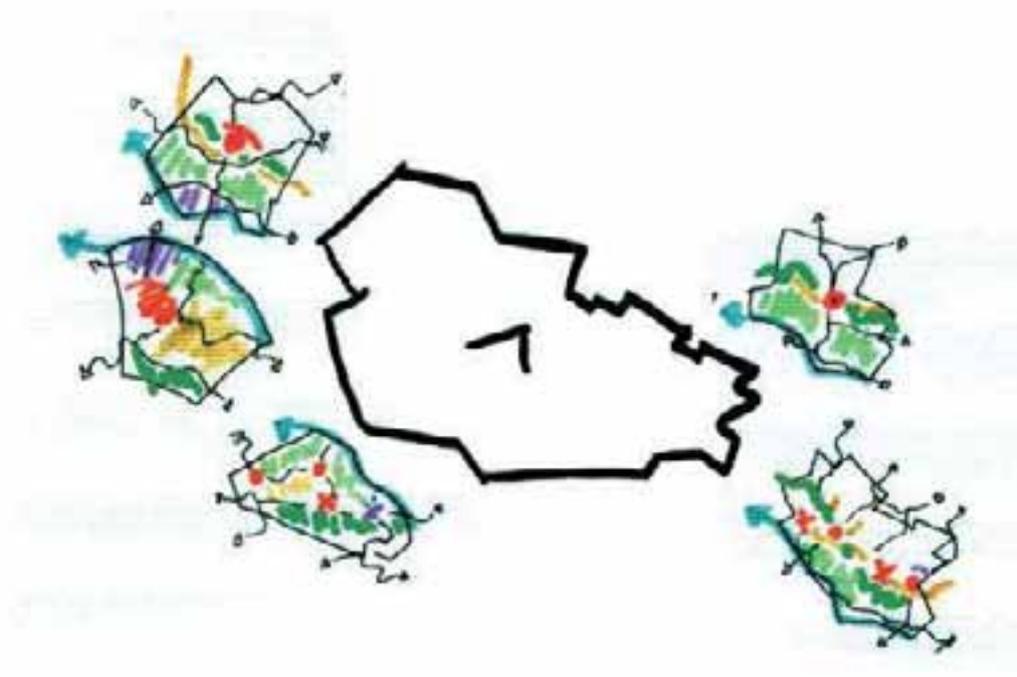
Et puis vous remercier sincèrement, tous ceux qui ont consacré tout ou partie de cette journée à assister à ces débats, remercier tout particulièrement la DREAL et Monsieur Grammont ici présent de la parfaite organisation de cette journée de réflexion, qui a été précédée de bien d'autres réunions et qui en sera suivie d'autres également. Remercier notre animateur, Monsieur Jean WATRIN, et puis remercier Jean VARLET ainsi que tous les intervenants.

Je crois que nous pouvons, dans un calendrier qui a été jusqu'à présent bien respecté, être très optimistes, mais nous voyons qu'il nous reste encore beaucoup de travail à faire, donc je souhaite à tous, très sincèrement, beaucoup de détermination et beaucoup de courage, mais nous y arriverons. Et encore une fois, nous sommes ici en terre de rugby, je crois qu'il va falloir jouer collectif, parce que ce n'est que comme cela qu'un résultat peut être obtenu. Merci à tous.

Jean WATRIN, animateur : Merci monsieur le sous-préfet. Point de détail, vous retrouverez dans les meilleurs délais les actes de cette journée de réflexion, marquée du sceau de la transparence, sous le regard de madame la garante de la concertation ici présente. Vous retrouverez donc tous nos échanges et nos travaux sur le site Internet du projet autoroutier, illustrés par les très belles esquisses d'Emmanuelle Bonneau que je remercie et félicite au passage. Merci enfin à l'équipe technique, à la ville de Castres et à sa Communauté d'agglomération qui nous ont reçus. Merci à tous.



...pour construire localement un « scénario » de développement partagé



Animation et édition des actes : Francom

Illustrations issues des présentations des intervenants

Croquis : Emmanuelle Bonneau, paysagiste dplg