

Le Monde (site web)
lundi 1 avril 2024 -

« L'opposition à l'A69 remet en cause la métropolisation du territoire »

Albert Levy

La lutte contre l'autoroute qui doit relier Toulouse à Castres révèle que la métropole est devenue le modèle urbanistique dominant, alors que d'autres voies, moins énergivores et plus durables, pourraient être empruntées, analyse l'architecte Albert Levy, dans une tribune au « Monde ».

Lancé il y a une vingtaine d'années, le projet de l'A69, qui doit relier Toulouse à Castres, a démarré en mars 2023, soulevant une forte opposition des écologistes, qui ont créé une zone à défendre (ZAD), Crem'Arbre, à Saïx (Tarn), devenue un théâtre d'affrontements violents entre forces de l'ordre et militants zadistes, qui défendent la dernière forêt condamnée par le tracé de l'autoroute : l'intervention policière, qui a fait une cinquantaine de blessés, durera plusieurs semaines pour déloger les « écureuils » perchés dans les arbres afin d'empêcher leur abattage.

Un rapporteur spécial des Nations unies, envoyé sur les lieux, a critiqué les méthodes des forces de l'ordre qui visent à priver de sommeil et de nourriture les activistes.

La réalisation de cette autoroute contestée de 53 kilomètres nécessite, en effet, l'abattage de 260 arbres, 366 hectares de sol à bétonner, dont 232 hectares de terre agricole, la destruction de 23 hectares de zones humides et 13 hectares de forêt avec la biodiversité qui les accompagne (une centaine d'espèces menacées) : c'est contre cette dévastation environnementale que militants et associations écologistes se sont soulevés.

Un non-sens

Gagner 16 minutes de temps de trajet, rouler à 130 kilomètres-heure et polluer plus, dépenser 500 millions d'euros pour une infrastructure privée à rentabiliser – le trajet aller-retour coûtera 20 euros –, alors que l'amélioration de la route nationale, gratuite, est possible pour un coût économique et écologique nettement inférieur, sans saccage environnemental, est, pour les écologistes, un non-sens.

Le gouvernement, qui parle de planification écologique, fait voter, en juillet 2023, la loi « zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050 et veut aussi inscrire dans la loi l'objectif « zéro émission nette » (ZEN), pour atteindre la neutralité carbone en 2050, soutient ce projet, malgré les avis défavorables du Conseil national de protection de la nature, de l'Autorité environnementale, d'experts du Haut Conseil pour le climat et en contradiction avec la loi Climat et résilience de 2021.

Les quatre recours tentés par les associations ont été perdus, de même que la récente requête auprès de la Cour européenne des droits de l'homme. Une commission d'enquête parlementaire sur le montage juridique et financier de l'A69 a été créée et doit rendre son rapport en août 2024.

Derrière ces luttes contre des infrastructures et des équipements contestés (aéroports, fermes-usines, barrages, entrepôts, centres commerciaux, autoroutes, mégabassines...), désignés « projets inutiles » dans le contexte de crise climatique et écologique actuel, dont l'A69 est emblématique, c'est la métropolisation du territoire qui est en cause, mise en question, avec la « mondialisation heureuse » à laquelle elle est associée. Nouvelle figure urbaine, la métropole est devenue, dans le contexte de la mondialisation, le modèle urbanistique dominant inéluctable : « hors de la métropole, point de salut ».

Des politiques inconciliables

Ce modèle a été adopté en France avec la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam, loi « Métropoles ») de 2014 par la création, au départ, de onze métropoles, vingt-deux aujourd'hui, postulées indispensables à la croissance économique : l'existence de métropoles attractives, rayonnantes sur le plan international, est une question de survie dans le contexte de la mondialisation, « métropolisation et mondialisation sont les deux faces d'une même médaille » (Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel, de Pierre Veltz, PUF, 2014).

Mais, pour lutter contre le réchauffement climatique, métropolisation et transition énergétique restent des politiques totalement inconciliables : par son extension et son mode de fonctionnement, par l'importance de la mobilité, interne et externe, qu'elle génère et qui la fonde, la métropolisation énergivore, grosse consommatrice d'énergie fossile, freine la transition en impactant le climat.

Elle est source, aussi, d'un déséquilibre territorial entre les métropoles qui gagnent (mise en réseau par le TGV), vitrines de prospérité, et la France qui perd, les territoires marginaux à l'écart et en déclin, avec les conséquences sociales et politiques que l'on connaît (La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires, de Christophe Guilluy, Flammarion, 2014).

De même, l'« économie d'archipel » (Pierre Veltz) engendrée délaisse l'arrière-pays métropolitain au profit de relations lointaines entre métropoles. La crise des « gilets jaunes », de 2018, découle, en bonne partie, de ces inégalités territoriales.

Gaspillage et déchets

Sur le plan environnemental, le métabolisme linéaire métropolitain est aussi dénoncé : d'un côté, forte consommation et gaspillage énorme de ressources naturelles (énergie, sol, eau, matières, matériaux...) ; de l'autre, production croissante de déchets et de polluants rejetés dans l'environnement, provoquant son altération et sa contamination, détruisant la biodiversité, avec des conséquences sanitaires tant pour l'homme que pour le vivant.

C'est contre tous ces effets climatiques, sociaux, écologiques, sanitaires, que les militants écologistes se dressent, remettant indirectement en question son origine, la métropolisation et les infrastructures nécessaires à son fonctionnement et à son développement.

La ZAD de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) a été, à ce titre, exemplaire : cinquante ans de luttes, souvent violentes, contre le projet du second aéroport de la métropole de Nantes, pour sauver 900 hectares de bois et de zones humides riches en biodiversité, ont abouti à son abandon en 2018. Dans la métropole parisienne, on peut citer les luttes contre

EuropaCity, mégaprojet de centre commercial et de loisirs de 80 hectares sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse, abandonné en 2019, contre l'extension démesurée de l'aéroport de Roissy (T4) et le projet pharaonique de transformation de la gare du Nord, annulés en 2021.

Le combat contre la tour Triangle de 180 mètres de haut, 95 500 mètres carrés de bureaux, dans le 15e arrondissement, n'a pas eu la même chance. Malgré la forte mobilisation des habitants et des associations, sa construction a démarré en 2022, pendant que la Ville de Paris préparait son plan local d'urbanisme (PLU) bioclimatique ; contre la reconstruction de l'incinérateur d'Ivry (Val-de-Marne), situé en pleine zone urbaine, estimée à 2 milliards d'euros, associations et experts ont proposé un projet alternatif plus économique, avec un meilleur tri des déchets et recyclage, d'autres souhaitant sa délocalisation.

Une altermétropolisation est-elle possible ?

Avec l'opposition à l'A69, c'est la métropole toulousaine qui est concernée, caractérisée par un tissu urbain fortement étalé (deux fois la surface de Lyon pour une même population) générant des déplacements internes importants (4 millions de déplacements quotidiens où l'auto domine), gros émetteurs de pollution.

Après Montauban et Albi, Castres est en troisième position pour le trafic routier depuis l'agglomération toulousaine : la future autoroute vise à améliorer les flux et à renforcer la métropolisation, c'est-à-dire le bassin d'emploi et de vie, non seulement de Castres-Mazamet mais aussi de toute la région urbaine toulousaine, qui, par ses extensions tentaculaires, dans un rayon de 50 kilomètres vers les petites et moyennes villes, satellise ces pôles périphériques, au-delà de la seconde couronne périurbaine, par des autoroutes concentriques et radiales, par le réseau ferroviaire, élargissant et consolidant l'espace métropolitain, tout en recherchant, paradoxalement, à décarboner les territoires.

La mise en cause de la métropolisation, sa polarisation excessive, ses conséquences, soulèvent la question de savoir si une altermétropolisation est possible, si une métropole durable et résiliente est concevable, si parler de métropole postcarbone n'est pas un oxymore : c'est un énorme chantier de réflexion sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire à ouvrir pour affronter ces enjeux environnementaux.