

Autoroute Castres-Toulouse



L'arrivée de l'autoroute Castres-Toulouse

Premières pistes et recommandations
de développement et d'aménagement
durables pour les acteurs du territoire



PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON-
MIDI-PYRÉNÉES



SOMMAIRE

► Introduction.....	3
La charte de concertation, issue du débat public.....	3
Des structures de réflexion mises en place par cette charte.....	3
Le cahier de recommandations.....	4
► Les enjeux du territoire traversé.....	5
La structuration urbaine du territoire traversé.....	5
La métropole toulousaine : un rayonnement à organiser.....	6
<i>Le dynamisme de Toulouse profite aux villes reliées par autoroute.....</i>	<i>6</i>
<i>Castres, métropole en attente de cette opportunité.....</i>	<i>6</i>
<i>Un développement économique et un défi de maîtrise de l'urbanisation.....</i>	<i>7</i>
Des espaces agricoles et naturels à préserver.....	8
<i>L'agriculture, un atout pour ce territoire.....</i>	<i>8</i>
<i>Des paysages et des espaces naturels à préserver.....</i>	<i>9</i>
Castres-Mazamet, pôle d'équilibre de la métropole toulousaine.....	9
<i>Un pôle dynamique, riche de potentiel.....</i>	<i>9</i>
<i>Une opportunité de développement à affirmer.....</i>	<i>10</i>
► Les recommandations.....	12
Première recommandation : construire des projets de territoires.....	13
<i>Formaliser ensemble des projets de territoire cohérents.....</i>	<i>13</i>
<i>S'organiser pour atteindre ses ambitions.....</i>	<i>14</i>
Deuxième recommandation : développer des stratégies économiques globales.....	16
<i>Anticiper la dynamique créée par le chantier.....</i>	<i>16</i>
<i>Développer le territoire en s'appuyant sur ses atouts.....</i>	<i>17</i>

► Introduction

La charte de concertation, issue du débat public

Le Grenelle de l'environnement a mis en valeur l'importance de la concertation dans la définition des politiques publiques ou l'élaboration des grands projets d'aménagement, soulignant la nécessité de prendre en compte la pluralité des points de vue.

Ainsi, à la suite du débat public et de la décision ministérielle du 25 juin 2010 portant sur l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession, le préfet de la région Midi-Pyrénées a officialisé le 11 janvier 2011 une charte de la concertation.

Des structures de réflexion mises en place par cette charte

Au travers des groupes de travail techniques, l'un sur le volet « aménagement-agriculture », l'autre sur le volet « environnement », la charte a permis d'associer les acteurs représentatifs de la gouvernance locale (État, collectivités, associations, acteurs économiques, syndicats) pour partager leurs connaissances et émettre des avis sur les éléments constituant le dossier d'enquête publique.

Les travaux du groupe de travail « aménagement-agriculture » ont notamment pour objet de contribuer à la constitution d'un cahier de recommandations à destination des acteurs locaux, dont les objectifs sont les suivants :

- partager la connaissance des projets et des dynamiques des territoires concernés par le projet ;
- échanger sur les enjeux du développement durable des territoires, en particulier la maîtrise de l'urbanisation et les enjeux agricoles en lien avec le projet ;
- alimenter les réflexions sur la prise en compte du projet par les acteurs du territoire de manière à faciliter l'organisation et la mobilisation des décideurs locaux pour une meilleure intégration du projet d'infrastructure dans les projets de territoires.

Les ateliers du développement durable organisés le 23 janvier 2012 ont également soulevé l'effet de ce projet sur les territoires concernés au service d'un développement durable de ceux-ci.



Les ateliers du développement durable du 23 janvier 2012

Les grandes étapes de la réflexion :

23 septembre 2011, une 1^{ère} réunion du groupe de travail « aménagement-agriculture », a permis de préciser les enjeux territoriaux liés à l'arrivée de l'autoroute et de sélectionner les thématiques à approfondir ;

23 janvier 2012, les ateliers du développement durable ont été organisés autour de trois thématiques : la maîtrise des dynamiques d'aménagement, les stratégies économiques locales, et les nouvelles mobilités/nouveaux services. Des témoignages externes et locaux ont relaté des expériences permettant d'inscrire le projet dans une perspective d'aménagement durable ;

6 avril 2012, une 2^{ème} réunion du groupe de travail « aménagement-agriculture » a identifié, en prenant appui sur les actes des ateliers du 23 janvier, les principales recommandations ou actions d'accompagnement qui permettraient au territoire d'anticiper et de tirer le meilleur parti possible de l'arrivée de l'autoroute ;

Juin 2014, deux réunions d'information ont réuni les professionnels du monde agricole (les chambres d'agriculture du Tarn et de la Haute-Garonne, la FDSEA 31, la FDSEA 81 et la SAFACT) ;

Janvier 2015, des réunions de travail sectorielles ont permis de travailler sur les territoires avec les acteurs des collectivités des SCoT et des chambres de commerce ;

23 avril 2015, une 3^{ème} réunion du groupe de travail « aménagement et agriculture » a été organisée, afin de présenter les impacts et mesures, notamment agricoles, prévues dans le cadre du projet routier et de proposer le cahier de recommandations pour discussions avant finalisation du dossier d'enquête publique;

16 septembre 2016, une 4^{ème} réunion a été organisée avant le démarrage de l'enquête publique pour présenter l'avancement du projet de dossier d'enquête publique suite aux procédures conduites avant enquête (concertation des services de l'État, des collectivités et organismes associés, saisines des Conseils départementaux sur l'aménagement foncier ...) et aux évolutions réglementaires (décret d'application de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt)

Les comptes rendus de ces réunions ainsi que les actes des ateliers du développement durable sont en ligne sur le site www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr.

Le cahier de recommandations

Le cahier de recommandations se base sur les éléments de réflexion rassemblés lors des ateliers du développement durable et des réunions du groupe de travail. Il fait partie des documents mis à disposition du public lors de l'enquête publique du projet d'autoroute.

Il est le fruit de réflexions et concertations entre les différents acteurs des territoires concernés par l'arrivée de l'autoroute Castres-Toulouse. Il met notamment en exergue un travail d'anticipation et d'organisation du territoire qui dépasse les limites administratives.

Ce cahier a pour ambition d'anticiper les dynamiques d'aménagement afin que les effets de la construction de l'autoroute soient maîtrisés par les acteurs du territoire. Il permet aux acteurs locaux, en charge de définir les orientations en matière d'urbanisme, de pouvoir anticiper l'arrivée de l'autoroute Castres-Toulouse.

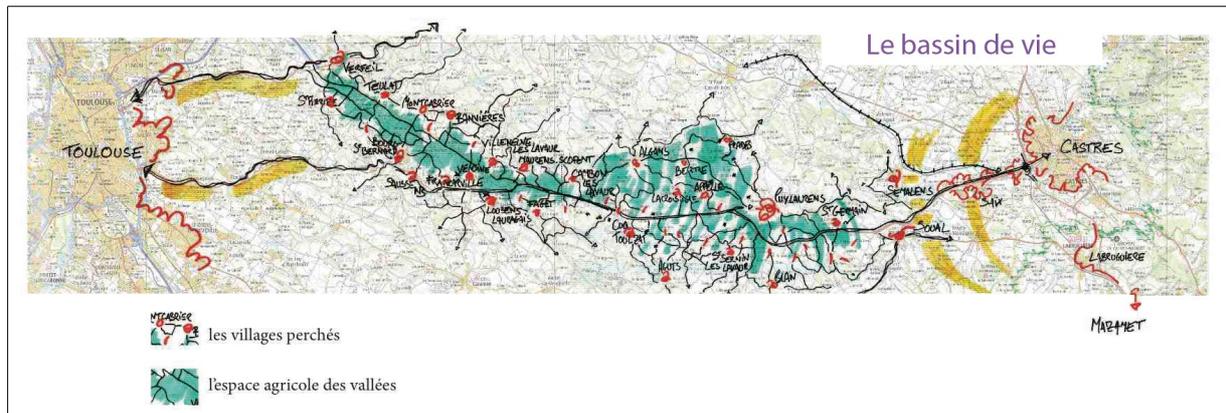
Il s'agit d'éclairer les choix de développement des territoires en intégrant l'ensemble des problématiques d'aménagement (le logement, le transport, l'économie – tout particulièrement l'agriculture – les espaces naturels, la biodiversité, les risques, le changement climatique...).

Ce document présente tout d'abord les enjeux du territoire traversé par le projet d'autoroute Castres-Toulouse puis s'attache à décrire les recommandations qui ont émergé des réflexions du groupe de travail « aménagement-agriculture ».

► Les enjeux du territoire traversé

L'autoroute en projet s'inscrit à l'interface entre trois espaces riches et variés que l'extension progressive de l'urbanisation rend de moins en moins distincts :

1. la frange périurbaine de l'agglomération toulousaine qui progresse désormais de façon diffuse jusqu'aux portes de Puy-laurens ;
2. l'espace rural et agricole des vallées et collines du Girou et de l'Agout, sous influence des villes de Lavaur, Graulhet, Castres et Revel ;
3. l'agglomération de Castres-Mazamet.



La structuration urbaine du territoire traversé

Le tracé traverse quatre communautés de communes (CC des coteaux du Girou, CC Tarn et Agout, CC du Sor et de l'Agout et CA de Castres-Mazamet) et l'intégralité du territoire occupé par la future autoroute est couverte par des SCOT (Nord toulousain, Vaurais et Pays d'Autan). Les SCOT, outils intégrateurs de l'ensemble des politiques publiques, permettent d'anticiper et de préparer l'organisation du territoire et ainsi de maîtriser les effets de l'autoroute.

Le SCOT du Pays d'Autan, actuellement en révision, anticipe déjà l'augmentation de la population due à l'arrivée de l'autoroute et organise la pression attendue sur l'urbanisation.

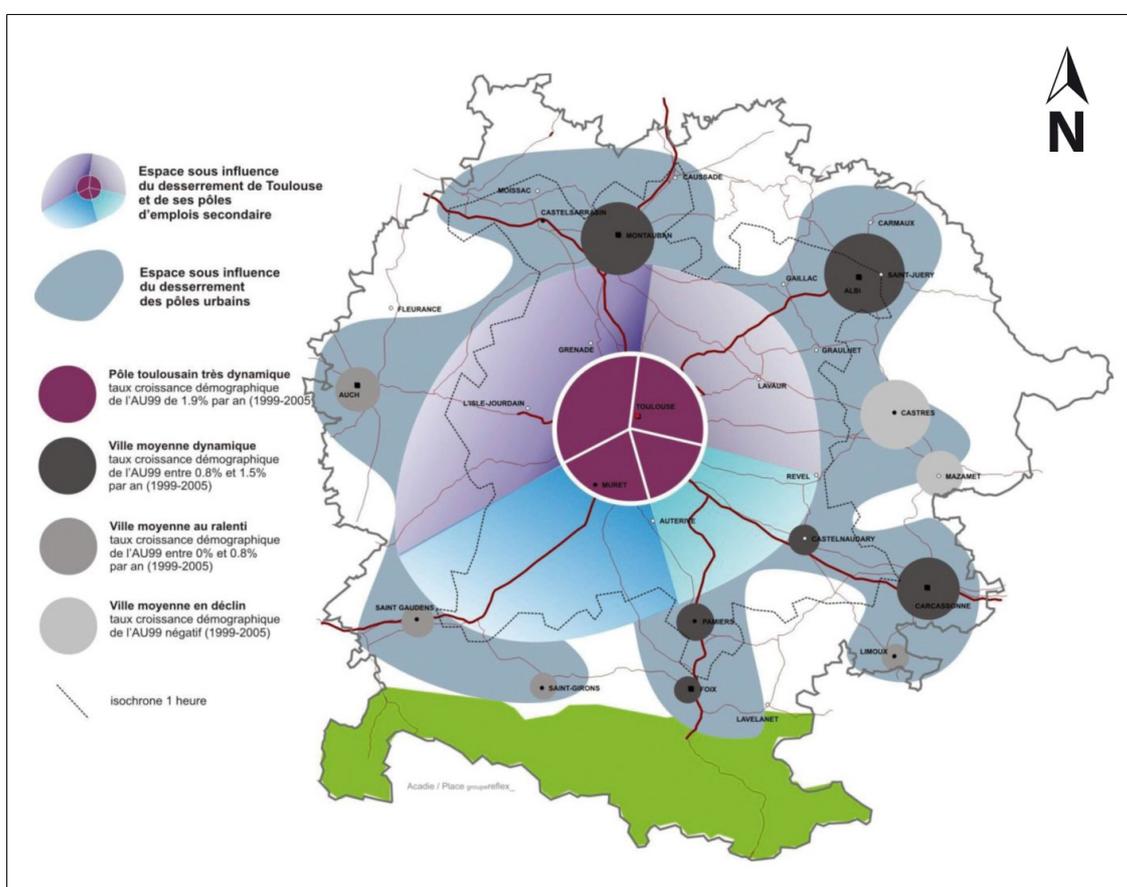
Le territoire est aussi doté d'un PLUi en élaboration sur la partie est du tracé. Il permettra la prise en compte du projet d'un point de vue stratégique et en cohérence avec la territorialisation décidée par les élus dans le cadre des SCOT. La Communauté de communes du Sor et de l'Agout et la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet travaillent de concert à son élaboration.

De plus, certaines initiatives propres aux communautés de communes permettront d'alimenter les réflexions thématiques qui seront ensuite reprises dans les documents de planification. Ainsi, la Communauté de communes du Sor et de l'Agout travaille à l'élaboration d'un schéma de développement économique global mais aussi à l'intégration de la qualité paysagère dans les PLUi.

La métropole toulousaine : un rayonnement à organiser

Le dynamisme de Toulouse profite aux villes reliées par autoroute

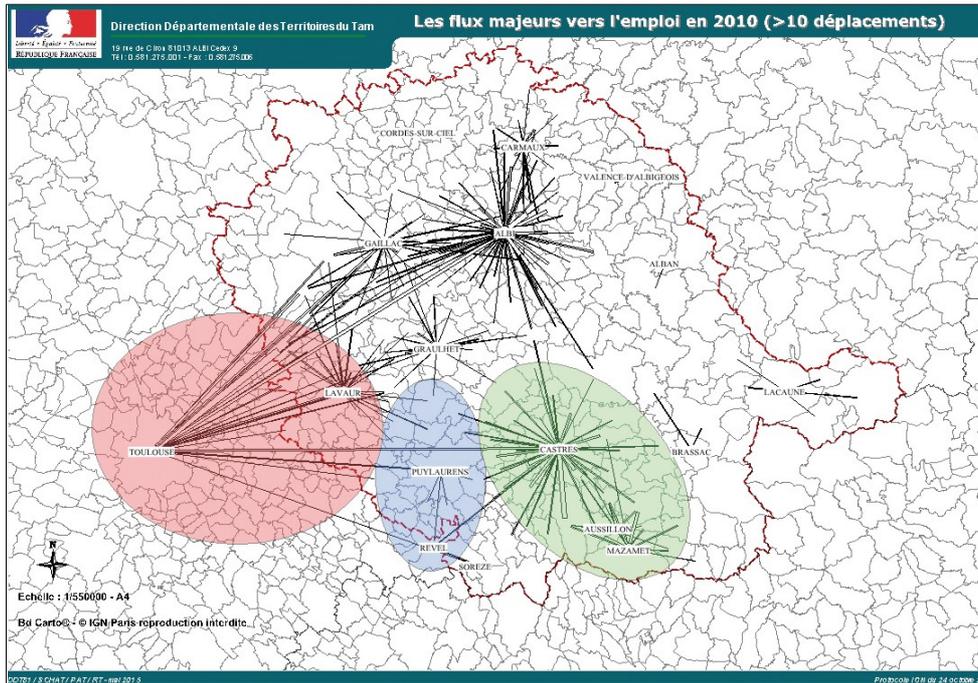
La métropole toulousaine étend son rayonnement en étoile jusqu'aux villes situées à 1h00 (Albi, Montauban, Auch, Castres, St Gaudens, etc.). Les infrastructures existantes (autoroutes, routes et chemin de fer) participent au développement et à l'extension de son influence. L'usage de ces infrastructures, par exemple entre l'agglomération toulousaine et Montauban, ou encore avec Albi, permet le développement de ces villes qui à leur tour affichent un rayonnement sinon international ou du moins national (classement UNESCO d'Albi par exemple).



Les espaces sous influence de la métropole toulousaine

Castres, métropole en attente de cette opportunité

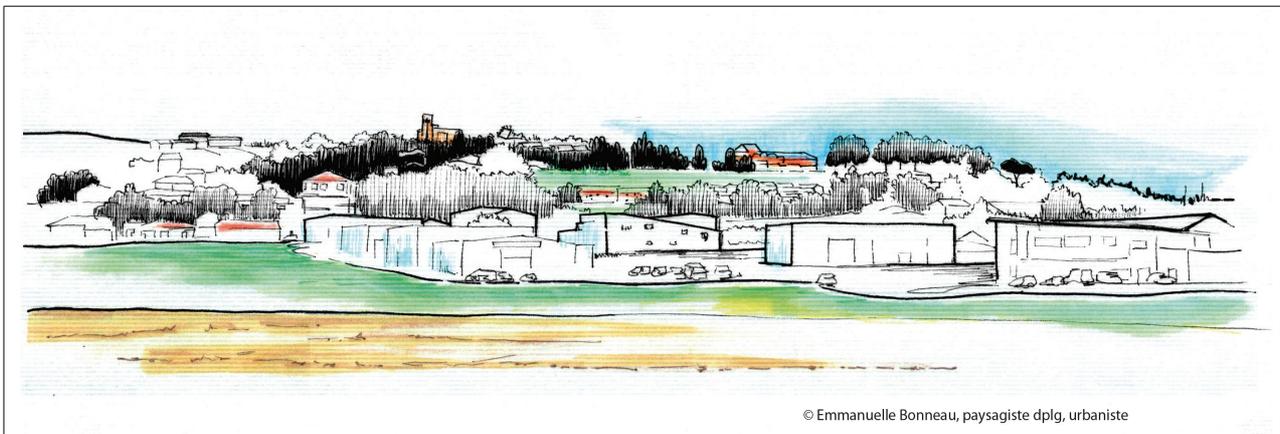
Castres est l'unique pôle urbain de cette importance qui ne bénéficie pas d'autoroute ou pas de route express à 2x2 voies (structurante, rapide et fiable) la reliant à Toulouse. La création d'une infrastructure sécurisée et rapide telle que l'autoroute Castres-Toulouse est un facteur de développement économique local qui alimente la future métropole. Les exemples de l'A61, A64 et A68 confortent le projet, car ces axes ont été vecteurs de développement local. L'amélioration du temps de parcours entre ce territoire et la métropole régionale reste la préoccupation majeure de l'agglomération castraise.



Les flux majeurs vers l'emploi

Un développement économique et un défi de maîtrise de l'urbanisation

Au-delà des bénéfiques économiques, la construction de l'autoroute soulève la question du modèle d'urbanisation de zones résidentielles dites « rurbanes », qui pourrait entraîner un étalement urbain difficilement contrôlable ; cette préoccupation est encore plus sensible dans des zones encore dédiées aujourd'hui à l'économie agricole.



© Emmanuelle Bonneau, paysagiste dplg, urbaniste

Croquis du village de Verfeil (2012) : en contrebas, une vallée active où l'artisanat et l'agriculture se côtoient

Des espaces agricoles et naturels à préserver

L'agriculture, un atout pour ce territoire

L'agriculture est le secteur économique le plus important de l'espace entre les grandes agglomérations. Dynamique et productive, elle contribue à l'équilibre des zones rurales entre Toulouse et Castres. On voit d'ailleurs se développer les circuits courts, le maraîchage, la production biologique. Des aides du FEADER existent pour le développement de l'agro-écologie des exploitations concernées. L'arrivée de l'autoroute peut être l'occasion de renforcer les valeurs de l'espace de l'économie agricole.

La partie centrale du territoire desservie par la future autoroute a su garder une ruralité vivante et bénéficie d'atouts importants. L'absence de friches sur le territoire traversé par le projet d'autoroute est la preuve d'une agriculture dynamique. Les terres recèlent un très fort potentiel agricole.

Les activités dominantes sont la polyculture (production de céréales et d'oléo-protéagineux) et l'élevage, ce dernier soutenu par la présence d'abattoirs et par les circuits-courts qui se sont développés en particulier pour la viande. Grâce à l'autoroute, les producteurs devraient ainsi se « rapprocher » des consommateurs.

Ce territoire appartient au Lauragais, premier producteur français de blé dur (devant les départements de la Beauce) et le troisième pour le tournesol et le soja (données recensement agricole 2010). Existente aussi d'autres productions à haute valeur ajoutée et savoir-faire, des semences en particulier.

Ainsi, malgré des surfaces agricoles moyennes relativement réduites, l'économie agricole est dynamique, le renouvellement des exploitants et l'installation de jeunes agriculteurs sont assurés, et, compte tenu des revenus produits, le prix du foncier agricole est élevé.



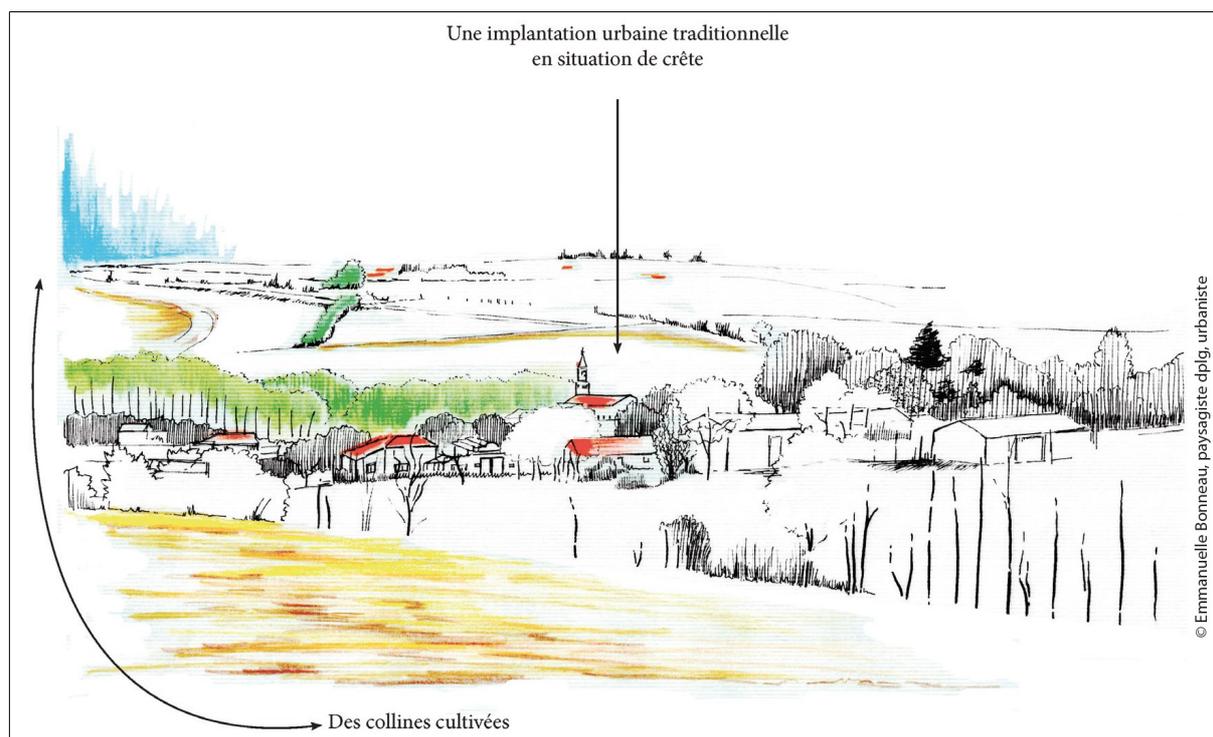
© Th.C.I. Bignolet

Des paysages et des espaces naturels à préserver

Si l'agriculture est le vecteur économique de ce territoire, les terres agricoles façonnent le paysage et peuvent constituer des milieux favorables à la biodiversité. Sur tout le territoire traversé par la future autoroute, la qualité des paysages est un atout pour l'attractivité touristique comme pour l'accueil de nouvelles populations. Le territoire dispose d'un réseau d'offices du tourisme (Dourgne, Puylaurens, Lavaur...) performant.

Les surfaces urbaines ont plus que doublé sur les 40 dernières années sur l'ensemble du territoire concerné par le projet, aussi bien dans les agglomérations et les bourgs que dans les espaces ruraux.

La question de la consommation des espaces agricoles et naturels est ainsi clairement posée.



Croquis du parcours (2012)

Castres-Mazamet, pôle d'équilibre de la métropole toulousaine

Un pôle dynamique, riche de potentiel

En regard de la métropole toulousaine, Castres-Mazamet est un pôle d'équilibre majeur, que la nouvelle liaison autoroutière permettra de conforter. Castres-Mazamet a constitué très longtemps une zone de développement économique en Midi-Pyrénées et c'est encore le deuxième bassin d'emplois industriels, autant en matière de recherche que de production. Le territoire dispose d'un potentiel industriel rare pour une agglomération de cette taille et nettement supérieur à la moyenne nationale.

En matière de tourisme, le bassin de Castres et les territoires intermédiaires se situent au centre de trois pôles touristiques régionaux : Toulouse, Albi, Carcassonne. L'office de tourisme de Castres accueille tous les ans à peu près 40 000 personnes et dispose d'atouts importants, comme le musée Goya, deuxième musée hispanique après le Louvre. L'agglomération profite aussi d'un rayonnement important en matière d'offres commerciales et de services, d'installations sportives et culturelles (patinoire, salles de spectacle...).

Une opportunité de développement à affirmer

Malgré ses atouts, l'enclavement de ce territoire, encore en reconquête économique, est un frein. Les cadres notamment préfèrent se loger sur le territoire de la métropole toulousaine, malgré le prix élevé du foncier. Celle-ci concentre la majeure partie des emplois de la région et dispose de tous les services, tant pour les particuliers que pour les entreprises.

Au-delà du seul désenclavement, les acteurs locaux doivent bâtir une stratégie commune de développement durable au bénéfice de l'ensemble des territoires. Il s'agira d'accompagner le projet d'autoroute pour en dégager toutes les opportunités.



Les différentes thématiques sur lesquelles l'autoroute aura un effet :

Les services et équipements

Afin d'accompagner l'évolution démographique, il est souhaitable d'évaluer les besoins en services et équipements, de définir les capacités d'accueil des territoires préalablement à l'arrivée de l'autoroute.

L'agriculture

Afin de protéger les espaces agricoles du risque d'urbanisation rapide, il peut être intéressant de mener une étude approfondie permettant de déterminer les zones agricoles à protéger et à valoriser dans le temps.

Les espaces à préserver

Les projets de territoire ainsi que les différents documents d'urbanisme doivent déterminer précisément ces espaces à préserver.

L'implantation commerciale et économique

Le sujet des implantations commerciales et économiques (notamment logistiques) doit être appréhendé à l'échelle des territoires, afin d'éviter une profusion concurrentielle et une fragilisation des commerces de centre-ville/bourgs.

Les transports

Les projets de territoire peuvent permettre de travailler collectivement au développement des transports vers différents pôles. De plus, l'articulation de l'urbanisation et des transports collectifs ou alternatifs (transports à la demande ou covoiturage) peut se faire par une action coordonnée des acteurs locaux. L'agglomération de Castres-Mazamet a mis en place un plan de déplacement urbain (PDU) qui peut servir de base de travail à une action plus étendue.

Le paysage et le cadre de vie

Le cadre de vie ainsi que la qualité des paysages sont des éléments forts de l'ensemble du territoire desservi par le projet d'autoroute. C'est, d'ailleurs, un élément source de développement touristique et d'ancrage territorial. Les acteurs locaux œuvrent tous à développer et maintenir ce cadre de vie.

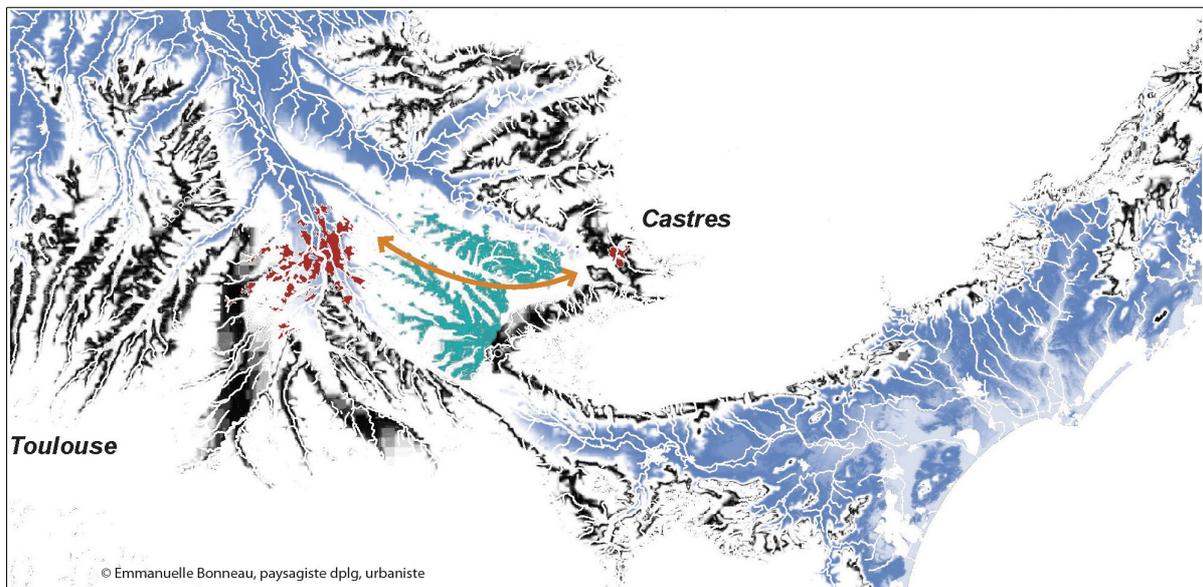
► Les recommandations

Ce projet d'autoroute est une opportunité de développement fortement conditionnée par les initiatives des collectivités et le dynamisme des acteurs locaux. L'autoroute doit ainsi se concevoir comme un outil structurant, intégrant le respect des équilibres entre les territoires et le développement économique, ceci de manière durable.

La construction de cette autoroute impose donc une réflexion sur les politiques d'aménagement du territoire, avec des enjeux majeurs comme la gestion de l'urbanisation et l'intégration de l'agriculture.

Deux axes principaux de recommandations sont proposés :

- construire des projets de territoires ;
- développer des stratégies économiques globales.



Croquis de parcours

Première recommandation : construire des projets de territoires

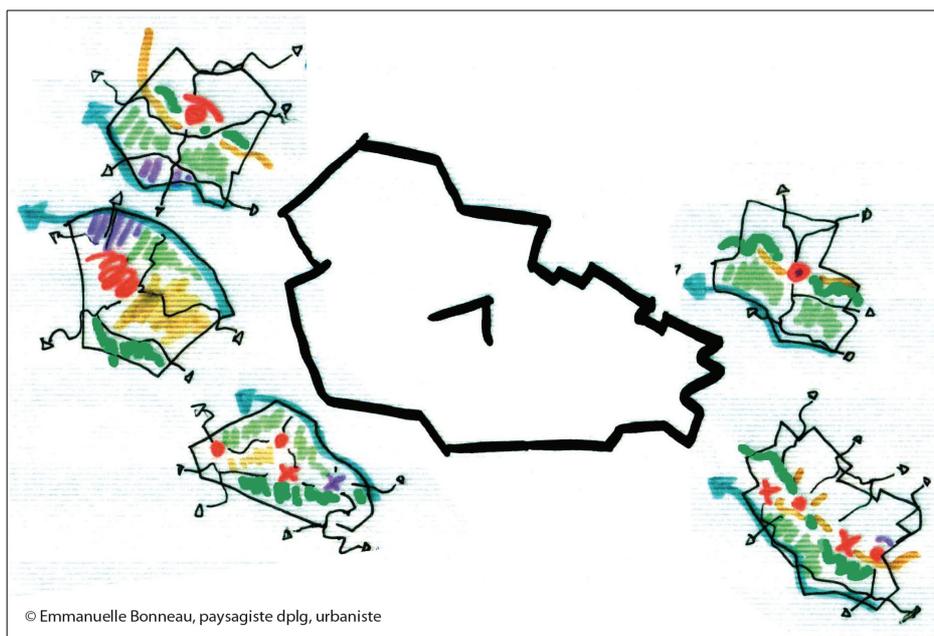
Comme cela a été expliqué précédemment, la création de l'autoroute va modifier l'organisation et la hiérarchie des trois grands territoires qu'elle relie :

- la frange urbaine toulousaine,
- l'espace rural et agricole des vallées et collines du Girou et de l'Agoût,
- l'agglomération de Castres-Mazamet.

L'ambition première consiste à anticiper les projets d'aménagement locaux afin que leurs effets soient maîtrisés sur l'ensemble de ces territoires.

La mise en place de cette politique commune permettra notamment d'appréhender les potentialités de chaque projet :

- à la bonne échelle de temps et d'espace : sur l'ensemble du linéaire et dans la zone d'influence de l'autoroute,
- en tenant compte des effets variables selon les diverses thématiques.



© Emmanuelle Bonneau, paysagiste dplg, urbaniste

Construire localement un « scénario » de développement partagé

Formaliser ensemble des projets de territoire cohérents

En confortant les dynamiques naturelles de chaque territoire

L'organisation globale du territoire passe en premier lieu par l'identification des zones les plus à même de tirer le meilleur parti de l'autoroute (les pôles territoriaux). Outre l'accueil de nouvelles populations, ces pôles auront aussi vocation à concentrer tous les services et équipements nécessaires à un développement local équilibré et durable.

Au-delà de la conception d'une structuration urbaine cohérente – ce que l'on peut qualifier « d'armature » – il s'agira de mettre en place des actions spécifiques pour ces pôles :

- promouvoir les réhabilitations, requalification ou redynamisation dans les centres-ville (ou bourgs) ; des études sur les logements (ou espaces) vacants peuvent être réalisées avec l'aide des services de l'État ;
- favoriser les constructions dans les zones déjà bâties, et à l'inverse éviter les extensions urbaines inappropriées, en déterminant les motifs de rétention foncière.



Des polarités déjà définies sur le territoire de la CC du Sor et de l'Agout

La communauté de communes du Sor et de l'Agout a travaillé à l'élaboration d'un schéma de développement économique identifiant des polarités et espaces stratégiques à développer en priorité.

En veillant à une maîtrise foncière cohérente

L'autre enjeu majeur est de conduire de manière coordonnée une politique foncière cohérente par rapport aux objectifs définis dans les projets de territoire. Il s'agira notamment de prévoir – donc planifier – la constitution de réserves foncières pour les besoins de l'action économique ou dans les domaines du logement et de l'habitat, en particulier en centre-ville/bourg.

Un schéma territorial des infrastructures économiques pourrait être établi afin d'optimiser la gestion des sites d'activités existants, leur maintien en état et les extensions nécessaires aux besoins des entreprises.

S'organiser pour atteindre ses ambitions

Pour arriver à développer un projet commun – et consensuel – sur l'ensemble des territoires concernés par l'autoroute, le facteur essentiel de réussite est la gouvernance : les échanges et prises de décisions doivent se faire de manière concertée entre tous, et dans un climat constructif.

Il n'existe pas à ce jour une telle structure correspondant parfaitement au périmètre du territoire. Plusieurs moyens souvent existants sont néanmoins envisageables pour faciliter l'animation de cette nouvelle gouvernance.

En coordonnant l'observation et la réflexion prospective sur le territoire



La mise en place d'un observatoire sur le territoire desservi peut permettre de repérer les « signaux » (économiques, démographiques...), et surtout de les analyser afin d'agir en conséquence.

Ces données, exploitées au fur et à mesure de l'avancement du projet, permettent d'identifier les zones à fort potentiel d'une part, les territoires économiquement fragiles ou de développement urbain non maîtrisé d'autre part. Des informations précieuses pour mieux anticiper les évolutions des territoires.

En s'appuyant sur des structures opérationnelles existantes

Afin de conduire une politique foncière cohérente, plusieurs établissements fonciers sont apparus comme adéquats pour planifier la constitution de réserves foncières – mais aussi contribuer à une démarche prospective :

- l'Établissement Public Foncier de Castres-Mazamet, dont le territoire de compétence s'étend sur les 16 communes de l'agglomération ;
- la SAFER Gascogne Haut-Languedoc*, qui œuvre sur 4 départements, dont la Haute-Garonne ;
- la SAFER Aveyron-Lot-Tarn* qui accompagne la gestion du foncier sur 3 départements.

*en cours de fusion

Parmi les autres structures d'appui, la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet dispose déjà d'un Observatoire économique et social couvrant le périmètre de la communauté d'agglomération et celui du SCoT du Pays d'Autan. Véritable outil d'aide à la stratégie locale d'aménagement et de développement, il pourrait évoluer pour servir à l'évaluation des actions.

En renforçant la cohérence des documents d'urbanisme



Les documents d'urbanisme formalisent et planifient – à travers des plans, rapports et cartes... – l'ambition des politiques publiques en matière d'aménagement et de protection d'un territoire. Ainsi, pour la thématique des espaces à préserver, les corridors écologiques inscrits dans le SCoT se concrétisent à travers les zones naturelles et agricoles identifiées dans les PLU

Ces documents sont périodiquement révisés, d'autres sont élaborés :

La révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Autan constitue une véritable opportunité, car son territoire couvre une partie significative du tracé de l'autoroute. La révision de ce document de planification prévoit d'anticiper les effets de l'autoroute et d'en maîtriser les effets : orientation et structuration de développement, régulation de la pression sur le foncier et l'étalement urbain, soutien à l'agriculture.

Les **PLU des villes principales** de Castres, Mazamet/Aussillon et Labruguière sont également en cours de révision.

En même temps, **deux Plans locaux d'urbanisme intercommunaux** seront élaborés : celui de la Communauté de communes de la Haute vallée du Thoré et celui de la Communauté de communes du Sor et de l'Agout.



Périmètre et hiérarchisation des documents

Favoriser l'échelle intercommunale pour l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, développer l'articulation des Schémas de Cohérence Territoriale.

Ces documents d'urbanisme ayant une portée juridique, leur élaboration concomitante facilitera la cohérence des projets d'aménagement sur une part significative du territoire desservi par l'autoroute ; donc la mise en application de véritables projets de territoire. Une condition toutefois nécessaire pour assurer la coordination entre ces divers documents : l'État pourrait jouer ce **rôle de coordinateur**, ainsi que le futur Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) regroupant les Communautés de communes du Sor et de l'Agout, du Laurécois Pays d'Agout et de Tarn-Agout.

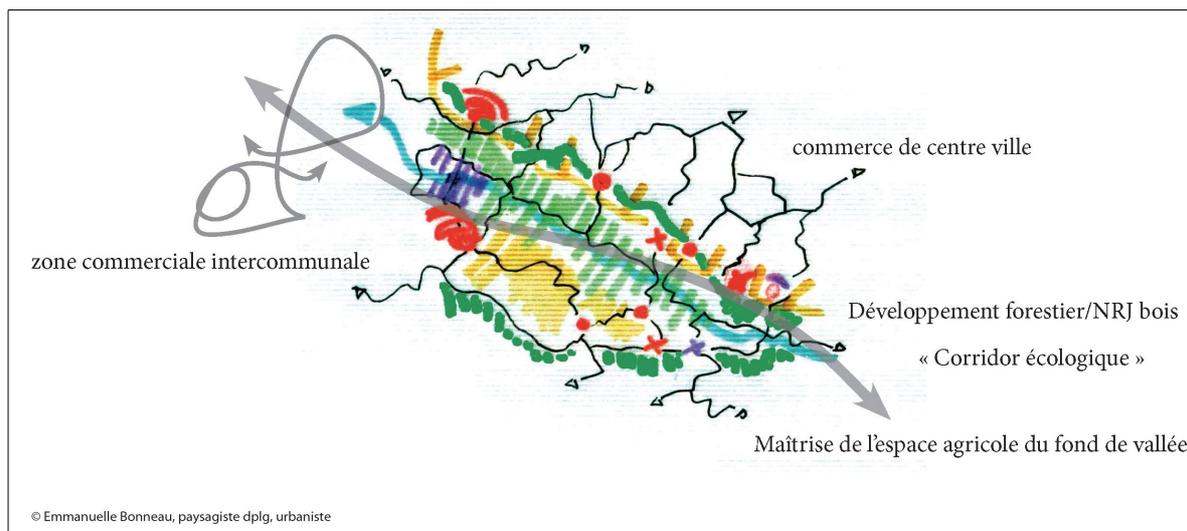
Une Charte pour formaliser les projets de territoire

La rédaction d'une charte peut permettre de formaliser les dispositions à décliner ensuite dans les documents d'urbanisme et de planification, notamment les SCOT. Elle définirait les principales orientations du projet, l'armature du territoire à moyen et long termes, ainsi que les sujets sur lesquels il est stratégique pour les acteurs du territoire de s'investir ensemble (zones d'activités, polarités, développement des services, stratégie touristique...).

Deuxième recommandation : développer des stratégies économiques globales

L'arrivée d'une autoroute pour un territoire peut représenter l'opportunité d'un nouvel élan économique.

Il s'agit de bien anticiper cette arrivée pour en optimiser les effets, que ce soit lors de la construction de l'infrastructure ou sur le long terme.



Chercher les intérêts en commun entre les stratégies séparées

Anticiper la dynamique créée par le chantier

Le chantier va apporter une forte activité économique, pendant une période relativement courte, mais de façon très intense pour l'ensemble du territoire concerné.

Il est donc nécessaire d'anticiper au mieux l'ampleur du chantier afin de maximiser les retombées sur l'économie locale et l'emploi.

Ainsi certaines mesures peuvent d'ores et déjà être envisagées :

- prévoir un dispositif de formation spécifique pour répondre aux besoins des entreprises du chantier ;
- travailler avec les acteurs de l'emploi et de la formation (Pôle Emploi, agences d'intérimaires, chambres consulaires, centres de formation...) pour mettre en place une dynamique gagnante ;
- mobiliser les entreprises locales sur la sous-traitance (dans le secteur du BTP notamment) et favoriser si besoin leur montée en compétence ;
- stimuler les autres secteurs d'activités indirectement concernés par le chantier (logement, restauration...);
- mettre en place un tableau de bord de l'emploi local, les données pouvant être intégrées ensuite à l'observatoire.

La mise en place de cette dynamique dans les domaines de l'emploi et de la formation sera à pérenniser dans la phase d'après-chantier. Il s'agira en particulier de consolider l'aptitude des personnels à évoluer sur le marché du travail, en fonction notamment de leurs qualifications (notion d'employabilité).

Développer le territoire en s'appuyant sur ses atouts

L'agriculture, secteur économique structurant

L'arrivée de l'autoroute peut être l'occasion de renforcer les valeurs – économiques et symboliques – de l'agriculture, secteur économique majeur de l'espace entre Toulouse et Castres qui contribue également à l'équilibre des zones rurales.



Pour maintenir ces équilibres et valoriser les espaces agricoles, certains outils de protection peuvent être mis en place en complément des documents d'urbanisme : Zone Agricole Protégée (ZAP), Protection des Espaces Naturels et Agricoles Périurbains (PENAP), Projets d'Intérêt Général (PIG).

Par ailleurs, des aides financières peuvent être proposées à des jeunes agriculteurs pour s'implanter sur le territoire (accompagnement financier dans le cadre des installations hors cadre familial, aide à l'obtention de prêts, mise en réseau...). Cela participe aussi à la redynamisation des villages et des centres bourgs.

Enfin, sur la base de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt de 2014, une étude préalable sur l'effet du projet et les mesures envisagées sur l'économie agricole du territoire sera menée par le maître d'ouvrage.

Le soutien à l'innovation

L'innovation économique est importante et réputée sur les secteurs urbains de Toulouse et Castres-Mazamet. Ainsi ces activités d'excellence s'expriment localement sur trois axes : chimie fine, numérique et santé.

Outre sa technopole labellisée, le bassin économique castrais se retrouve au sein des pôles de compétitivité, des clusters (chimie verte par exemple), des instances d'innovation régionales et euro-régionales.

La formation : Castres et Toulouse très en pointe

Les deux pôles principaux, Castres et Toulouse, proposent de façon complémentaire une offre de formation de qualité. Le site de Castres déploie aujourd'hui la filière LMD (pour « licence-master-doctorat »), en particulier sur les axes de la chimie, du numérique et de la santé.

Cela répond aux enjeux actuels de l'industrie chimique, aux besoins des métiers de l'informatique et aux grandes orientations nationales dans le domaine de la santé, en particulier pour développer la télésanté.

La perspective de l'autoroute peut permettre de renforcer la synergie entre offres de formation et activités du territoire.

Le tourisme : un territoire porteur d'atouts multiples

Le potentiel touristique est important, qu'il s'agisse du tourisme urbain ou rural. L'identité territoriale déjà prégnante peut être renforcée pour être source d'innovation, de créativité et d'attractivité.



Au-delà de l'intégration des valeurs paysagères dans les projets de territoires et les SCOT, les chartes paysagères sont des outils existants qui peuvent améliorer cette attractivité.

Cet axe de réflexion peut faire partie intégrante des projets de territoire. La définition d'une stratégie de développement touristique coordonnée, avec des offres plus variées, peut permettre d'attirer différentes formes de tourisme.

La communication au service du développement

Afin de faire connaître les atouts du territoire, il peut être porteur d'investir dans la communication afin de présenter le territoire, d'attirer des entreprises, les travailleurs et les touristes.

Autoroute Castres-Toulouse

www.autoroute-castres-toulouse.midi-pyrenees.gouv.fr

DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
1 rue de la Cité administrative
CS 80002
31074 Toulouse cedex 9

