



Projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession

Dossier du débat public



Préface

Si le sud du Tarn a longtemps vécu dans une relative autonomie vis-à-vis de la métropole régionale, ce n'est plus le cas depuis la fin du siècle dernier. En effet, le bassin industriel de Castres-Mazamet, qui fut longtemps le deuxième pôle industriel de Midi-Pyrénées, s'est engagé depuis 20 ans dans une profonde mutation. Cette démarche doit beaucoup à l'impulsion de tous les acteurs politiques et socio-économiques locaux, convaincus des synergies nécessaires avec l'agglomération toulousaine.

Le dynamisme de la capitale régionale engendre assurément un développement qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes des départements environnants. Ce phénomène de métropolisation s'articule en étoile vers Montauban, Albi, Foix, Saint-Gaudens,... profitant de dessertes autoroutières performantes.

Dès le début des années 90, l'État, responsable des grandes liaisons d'aménagement du territoire, étudia la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse via la RN 126 et sa connexion à l'autoroute A 68.

La décision ministérielle du 8 mars 1994 en a acté le principe. Elle fut d'ailleurs confirmée à plusieurs reprises, notamment par une nouvelle décision, prise en l'an 2000, prévoyant la liaison express de Soual à Castres en 2 x 2 voies à caractéristiques autoroutières à terme, puis lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 qui

a classé la liaison Castres - Toulouse via l'A 68 parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, et enfin lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) d'octobre 2005.

Les premières sections à 2 x 2 voies ont été réalisées grâce à des financements inscrits aux IIème, IIIème et IVème contrats de plan État Région. Plus de la moitié de l'itinéraire reste cependant encore à aménager. C'est pourquoi, après consultation des élus et des responsables socio-économiques, l'État a proposé l'accélération de l'aménagement à 2 x 2 voies par la mise en concession de l'itinéraire.

Une concertation publique a été conduite sur ces bases entre le 15 octobre 2007 et le 31 janvier 2008. Cette concertation permet de présenter les études d'avant-projet sommaire et en particulier les différents corridors possibles. Elle fut l'occasion d'une intense mobilisation. Au-delà des avis exprimés sur les différents fuseaux, on observa, chez les uns, une approbation mêlée d'impatience mais, chez d'autres, des oppositions sur le principe de la concession, voire sur le principe de l'aménagement à 2 x 2 voies.

A la suite de cette concertation, et comme il s'y était engagé afin de garantir le maximum de transparence et d'objectivité, le ministre en charge des Transports a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 23 décembre 2008.

.../...

.../...

Le 4 février 2009, la CNDP a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2 x 2 voies progressive devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même et elle en a confié l'animation à une commission particulière et indépendante.

Dès lors, il revient à l'État, maître d'ouvrage de ce projet, de produire un dossier permettant un débat le plus documenté et le plus large possible. C'est dans cet esprit que le présent document a été conçu.

Dans une première partie, il dresse un portrait du territoire concerné permettant d'évaluer les différents enjeux du point de vue de l'environnement et du cadre de vie mais aussi des activités économiques et de l'organisation des transports et des déplacements. L'aire d'études a été retenue suffisamment large afin de ne négliger aucun enjeu même indirect.

La deuxième partie essaie de décrire les évolutions prévisibles sur ce territoire d'ici 2025. Cet horizon a été choisi pour prendre en compte les effets attendus des projets en matière de transports, notamment les investissements importants décidés dans le domaine ferroviaire. Il permet aussi d'aborder les différentes politiques d'aménagement du territoire inspirées par une volonté de maîtrise de l'urbanisation et du développement local.

La troisième partie est destinée à donner tous les éléments d'appréciation relatifs à l'accélération de la poursuite de la mise à 2 x 2 voies qui pourrait être réalisée d'ici 2015 par mise en concession autoroutière de la totalité de l'itinéraire. Cette dernière partie ne se contente pas de décrire les modalités de réalisation de l'aménagement projeté mais elle essaie également d'en apprécier les divers effets et impacts au regard du développement durable du territoire concerné ainsi que les différences par rapport à un aménagement progressif plus étalé dans le temps.

Ce dossier sera donc le support principal du débat public que l'État souhaite ouvert et constructif. Pendant toute la durée du débat, les services de l'État seront à l'écoute des avis du public et à la disposition de tous ceux qui souhaitent des précisions ou voudraient poser une question par l'intermédiaire des outils mis en place par la Commission particulière du débat public (réunions publiques, site Internet...).

L'État attend de ce débat qu'il clarifie l'intérêt et l'opportunité d'accélérer la mise à 2 x 2 voies par mise en concession de l'itinéraire afin d'éclairer sa décision ultérieure quant aux modalités de poursuite de ce projet.

*Le préfet de la région Midi-Pyrénées,
Préfet de la Haute-Garonne*

Sommaire

3 Préface

7 Le territoire concerné aujourd'hui



- 8 Le contexte environnemental
- 14 L'occupation et le fonctionnement du territoire
- 18 La situation économique et sociale
- 26 La situation actuelle des déplacements et l'offre de transports

39 Les projets de territoires et l'évolution des déplacements



- 40 Vers un développement durable
- 48 Les évolutions attendues en matière de déplacements
- 56 La liaison Castres - Toulouse à l'horizon 2025
en l'absence de nouveaux aménagements à 2 x 2 voies de la RN 126

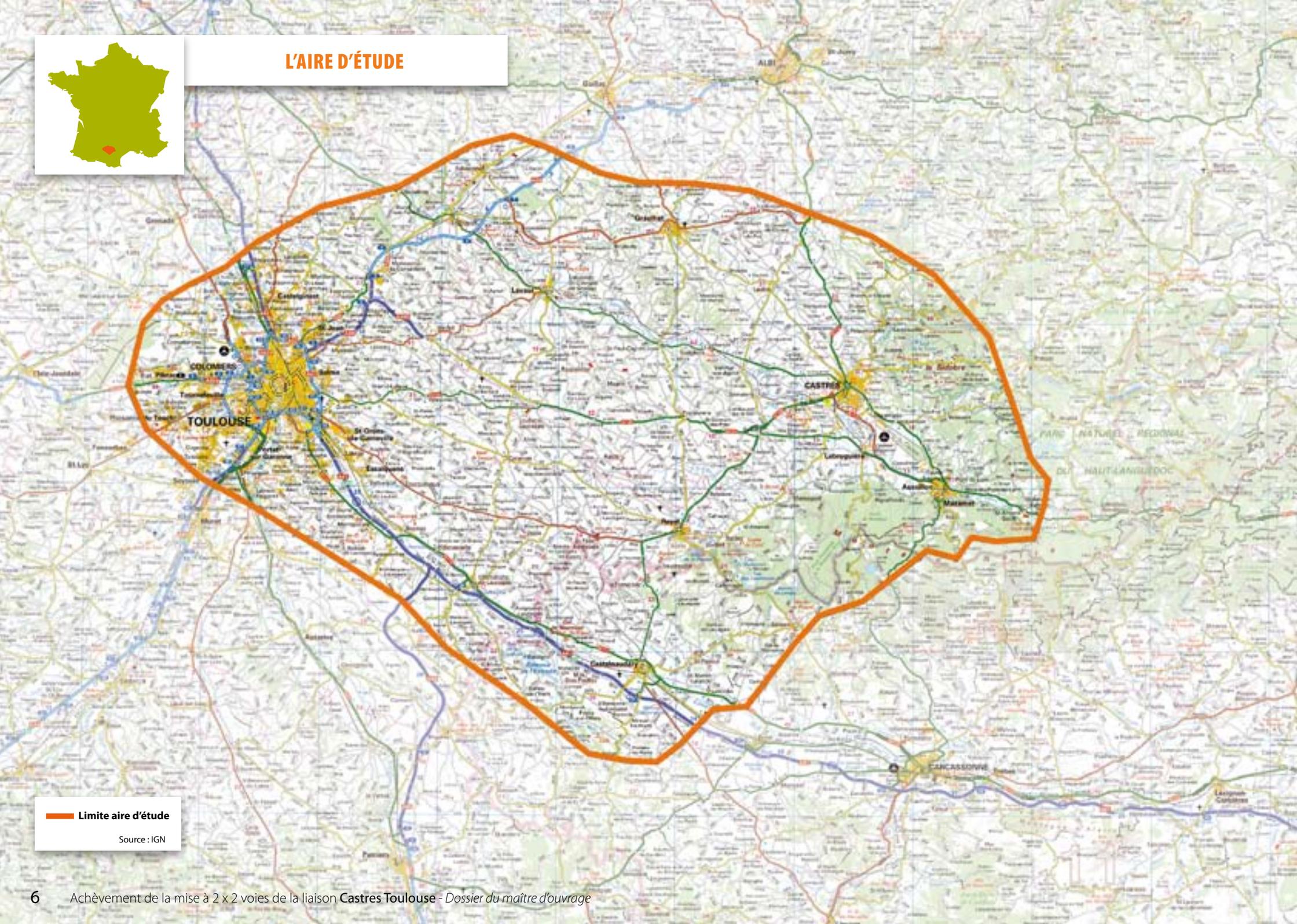
63 Comment poursuivre la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse ?



- 64 Le projet
- 70 Les effets sur les trafics
- 74 Les effets du projet sur l'environnement
- 88 Les enjeux de développement local
- 98 Les enjeux sociaux
- 102 Coût et financement du projet
- 105 L'évaluation socio-économique

- 107 Conclusion générale
- 108 Les suites du débat public
- 110 Glossaire
- 112 Les études

L'AIRE D'ÉTUDE



— Limite aire d'étude

Source : IGN

An aerial photograph of a rural landscape. In the foreground, a large, smooth, golden-brown field, possibly a sand dune or a recently harvested field, dominates the left side. To its right, there are green fields and a small cluster of houses with red roofs. The middle ground shows a patchwork of green and brown fields, with some trees and a small stream or road. In the background, rolling hills and a small town are visible under a blue sky with scattered white clouds. The text "Le territoire concerné aujourd'hui" is overlaid in the center of the image in a bold, yellow font.

Le territoire concerné aujourd'hui

Le contexte environnemental

Un territoire aux multiples visages

● DEUX VASTES PLAINES

Une grande partie du territoire est structurée autour de deux grandes plaines : la plaine du Lauragais en Haute-Garonne, avec ses vastes parcelles agricoles et la plaine castraise au nord où se succèdent grandes cultures, pâtures et forêts de chênes.

● UN RELIEF PLUS MARQUÉ À L'EST ET AU SUD



L'est du territoire présente des entités géologiques plus marquées.

La Montagne Noire, contrefort du Massif Central, est un relief ancien datant de l'ère primaire. Orientée est-ouest, découpée de multiples vallons, elle est formée de terrains schisteux.

Adossés à la montagne, les collines et reliefs calcaires du Cabardès s'avancent vers le Lauragais et s'inclinent vers la plaine de l'Aude.

Enfin, tout au sud du Lauragais, les collines de la Piège annoncent l'avant-pays pyrénéen.

● LES VALLÉES BORDANT LES COURS D'EAU

Reliant ces grandes plaines et les reliefs, les vallées du Thoré, de l'Agoût, du Tarn, ainsi que la plaine du Sor alternent forêts, pâtures, landes et bocages sur des terrains généralement plats.

Un certain nombre de ces terrains est sujet à des phénomènes de tassement, ce qui explique qu'un grand nombre de communes situées dans ces vallées doivent être dotées d'un Plan de Prévention des Risques « Mouvement de Terrain ».

L'eau omniprésente mais fragilisée

● UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DENSE

Le territoire accueille les bassins versants de l'Aude et de la Garonne. Ce dernier est constitué d'une multitude de cours d'eau : l'Agoût, le Dadou, le Girou, l'Hers-Mort, le Sor, le Thoré, le Tarn et bien sûr la Garonne.

● LE RISQUE D'INONDATION

Le bassin versant de la Garonne est généreusement alimenté par les fortes précipitations des hauts sommets des Pyrénées centrales et d'une partie du Massif Central. En résulte un débit élevé des cours d'eau lors des fortes pluies, débit pouvant entraîner des crues importantes, voire très importantes concernant l'Agoût, l'Hers-Mort et le Thoré. La plupart des communes du territoire doivent être dotées d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

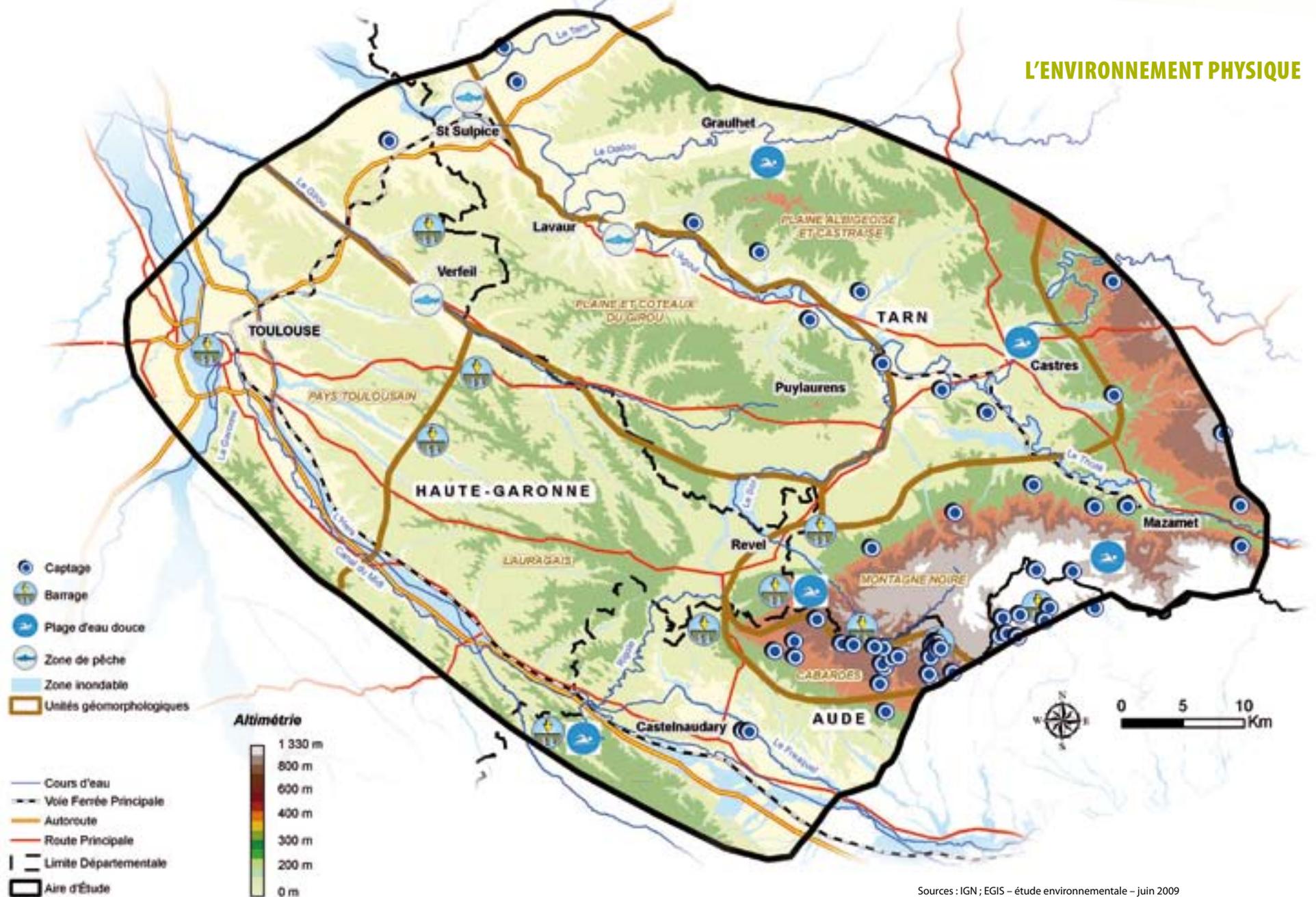
● UNE RESSOURCE EN EAU FRAGILISÉE



Que les causes soient urbaines, industrielles ou agricoles, la qualité des eaux superficielles dans les plaines et vallées du territoire ne satisfait généralement pas aux normes européennes.

Il en va de même pour les nappes d'eau souterraines qui présentent en plus une vulnérabilité élevée face au risque de pollutions. Ces eaux sont fortement exploitées, notamment pour l'alimentation en eau potable. Les captages d'eau et leurs périmètres de protection sont nombreux, notamment à l'est du territoire.

L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE



Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009

Une faune et une flore très diversifiées

La région Midi-Pyrénées abrite près de la moitié des espèces de faune et de flore répertoriées en France. Cette richesse écologique varie selon la typologie de chaque milieu et se retrouve dans l'aire d'étude :

- ▶ sur les grandes plaines, l'agriculture intensive ne permet pas aux espèces de faune et de flore sauvages de s'installer. Leurs seuls refuges sont les haies ou les abords des cours d'eau mais aussi les friches agricoles ;
- ▶ les landes et les espaces de transition entre les plaines et la Montagne Noire offrent une végétation plus fournie permettant aux oiseaux de s'y réfugier et de s'y alimenter. Elles présentent donc souvent un grand intérêt, abritant des espèces d'oiseaux remarquables comme l'engoulevent d'Europe, l'aigle botté ou l'alouette lulu ;
- ▶ qu'elles soient composées de chênes (au nord-ouest du territoire) ou, en plus grande proportion, de résineux (versants nord et sud-ouest de la Montagne Noire), les forêts présentent elles aussi une grande richesse favorable au peuplement d'oiseaux ;
- ▶ sur les monts de Lacaune et de Lespinousse, les zones tourbeuses permettent l'installation d'espèces de fleurs remarquables comme la *Drosera rotundifolia*. De même, sur certains coteaux, les pelouses sèches favorisent la pousse d'orchidées ; les bosquets et haies qui les bordent constituent autant de refuges appréciés des animaux ;
- ▶ les cours d'eau du territoire jouent un rôle écologique majeur en permettant notamment la migration d'espèces de poissons. Leurs abords accueillent une grande diversité de milieux aquatiques : prairies humides, étangs... qui possèdent généralement une forte valeur patrimoniale et accueillent de nombreuses espèces d'animaux.



La vallée du Girou, un espace modelé par la main de l'homme

Entre le Lauragais et la plaine castraise, la vallée du Girou est située au cœur d'un territoire très largement voué à l'agriculture. Comparée au reste du territoire, cette vallée ne possède pas une grande richesse écologique.

En effet, le lit du Girou a été de nombreuses fois modifié au fil des aménagements réalisés par l'homme.

Pourtant, ce ruisseau assure localement une fonction écologique importante ; outre la migration des poissons, il permet d'alimenter les animaux de cette vallée, qui trouvent refuge dans ses environs. Constituant une trame écologique continue malgré l'absence de zone sensible répertoriée, la préservation de ce milieu et des espèces qui le fréquentent constitue un enjeu écologique.

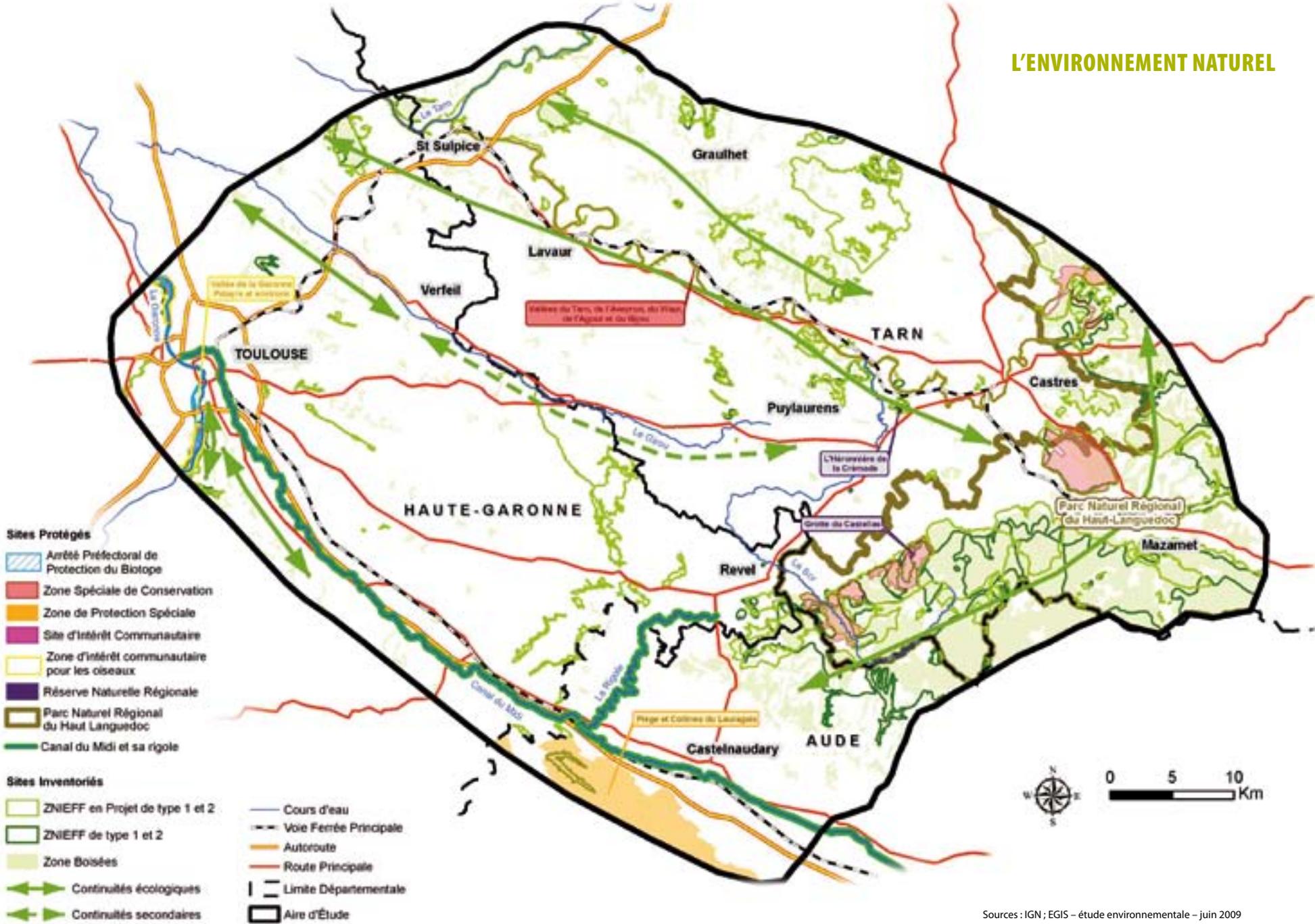


LES ZONES LES PLUS SENSIBLES EN LIMITE DE L'AIRE D'ÉTUDE

Sur le territoire étudié, ce sont le Cabardès, la Montagne Noire et la partie audoise de la plaine du Lauragais qui représentent la plus grande richesse écologique. Les zones les plus sensibles, bénéficiant d'une protection réglementaire, illustrent bien ce constat :

- ▶ les quatre arrêtés préfectoraux de protection du biotope répertoriés sont tous situés sur la commune de Toulouse ou ses abords immédiats ;
- ▶ les zones Natura 2000 sont principalement situées à l'est et au sud de Castres pour la zone « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viau, de l'Agoût et du Girou », à la pointe sud de l'aire d'étude pour la zone « Piège et Collines du Lauragais » ;
- ▶ les principales zones d'inventaires écologiques floristiques et faunistiques (ZNIEFF) sont elles aussi situées au sud-est de l'aire d'étude. Notamment sur la Montagne Noire, qui accueille de nombreux rapaces (épervier, aigle botté) et mammifères forestiers (chat sauvage, genette, martre), tout en étant un des principaux lieux de passage de la faune sauvage sur le territoire ;
- ▶ deux réserves naturelles régionales sont par ailleurs identifiées ; la Héronnière de la Crémade au sud de Castres et la Grotte de Castellans sur la Montagne Noire.

L'ENVIRONNEMENT NATUREL



Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009

Des paysages variés et bien marqués

La présence sur le territoire d'éléments géologiques structurants (vastes plaines, reliefs marqués) facilite la lecture des paysages. On compte six grands ensembles paysagers :



La Plaine et les côteaux du Girou, orientés est-ouest, dirigent naturellement le regard vers les crêtes parallèles des coteaux.



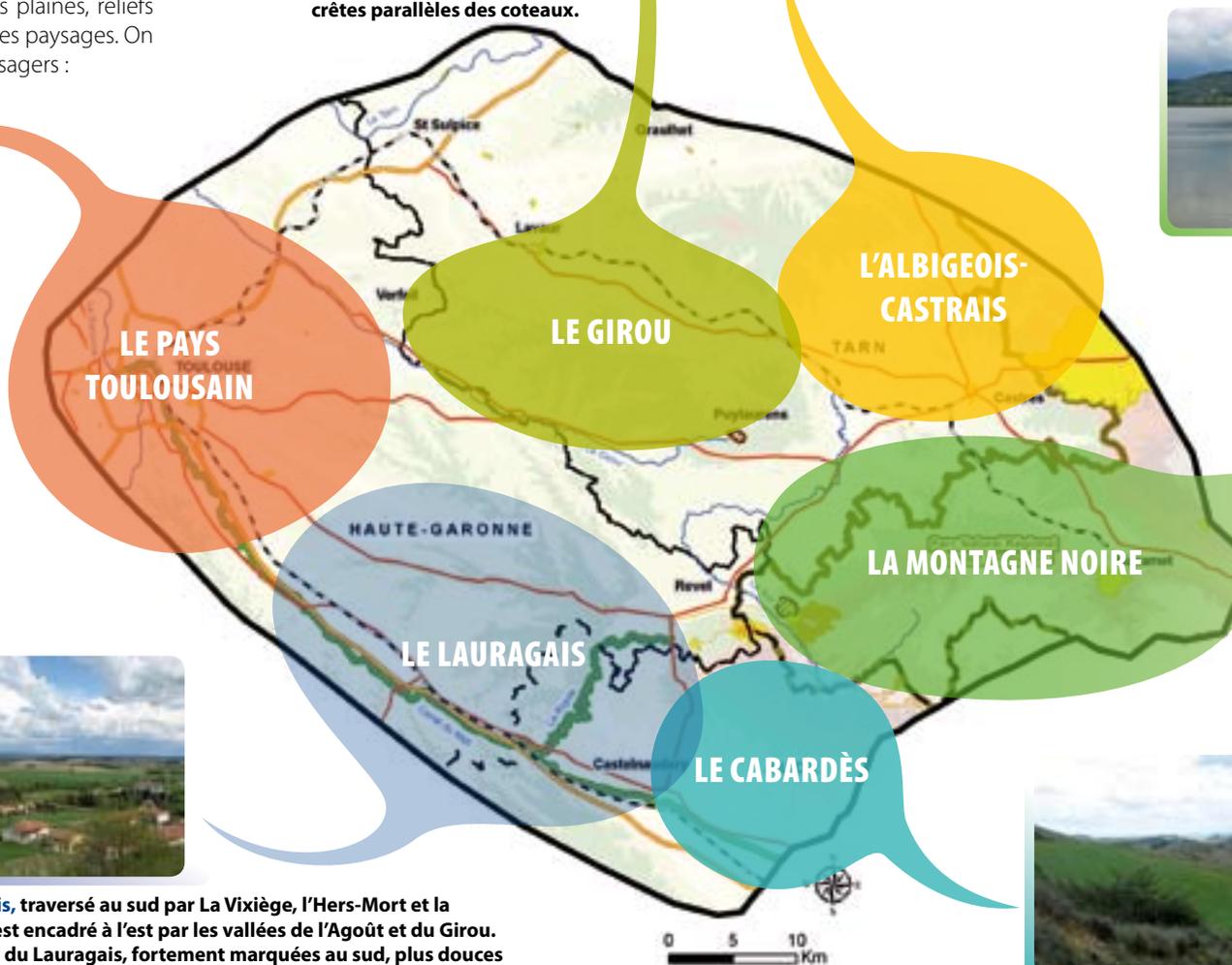
L'Albigeois-Castrais, vaste plaine dans laquelle plusieurs entités paysagères ressortent. On distingue ainsi du nord au sud : les collines aux formes variées du centre Tarn, la large plaine castraise et ses nombreuses buttes, la plaine de l'Agoût aux parcelles régulières bordées de routes, la plaine du Sor et ses haies bocagères. Deux sites plus singuliers marquent les paysages : à l'est, le Massif du Sidobre, plus vaste plateau granitique d'Europe ; au sud, le Causse de Labruguière inspire une ambiance méditerranéenne avec son plateau aux structures régulières, ses roches calcaires et ses pelouses sèches ponctuées de bosquets (buis, genévriers, chênes verts).



Le Pays toulousain s'articule autour de la Garonne, qui laisse sur sa rive gauche des surfaces planes et étagées entrecoupées de cours d'eau, et sur sa rive droite, des espaces sans relief suivant des lignes parallèles.



Le Lauragais, traversé au sud par La Vixiège, l'Hers-Mort et la Ganguise, est encadré à l'est par les vallées de l'Agoût et du Girou. Les collines du Lauragais, fortement marquées au sud, plus douces dans le Lauragais tarnais, s'étendent jusqu'à l'Aude où elles laissent alors plus de place aux plaines.



La Montagne Noire, massif aux versants réguliers, se situe au carrefour de deux influences climatiques, atlantique sur son versant tarnais, méditerranéenne sur son versant audois. Les premières hauteurs de la montagne s'ouvrent en petits causses dominés par une forêt épaisse qui cache les nombreuses cassures du massif. Sur les sommets aplatis, les prairies d'altitude, les landes et les forêts créent une atmosphère plus montagnarde.



Le Cabardès, dont les collines dominent des vallons plus ou moins boisés et des petits plateaux arides, offrant des vues remarquables vers les sommets pyrénéens.

Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009

● L'EMPREINTE DES ACTIVITÉS AGRICOLES

L'empreinte de l'agriculture dans les paysages est particulièrement visible, notamment dans les plaines dédiées aux grandes cultures de blé, de maïs et de tournesol : plaines du Girou, du Sor et de l'Agoût. Dans le Lauragais, les limites de ces champs de céréales suivent les courbes des collines et frôlent les bâtiments. Preuves de la pratique répandue de l'irrigation, les retenues d'eaux épousent la forme des vallons.

Sur la partie tarnaise du Lauragais, moins productive, les petites collines coiffées de bosquets accueillent des pâturages sur leurs pentes. Ces couleurs verdoyantes se retrouvent sur les sommets des collines du centre Tarn, les steppes du Causse de Labruguière et les pelouses sèches du Cabardès.

● L'HABITAT, TOUJOURS VISIBLE QUELS QUE SOIENT LES PAYSAGES

Sur l'ensemble du territoire, des bâtiments isolés (corps de ferme, habitations) jalonnent les paysages. Ce phénomène de mitage est fréquent, même dans les zones moins peuplées du territoire (Collines de la Piège). Les rangées de platanes et les châteaux d'eau dans le Lauragais, les routes et lignes électriques dans la Plaine du Girou constituent d'autres éléments marquants dans le paysage.

De nombreux bourgs sont perchés sur les hauteurs, offrant aux habitants de magnifiques panoramas sur les vallées. C'est notamment le cas dans la Plaine et les coteaux du Girou, les collines du Lauragais et sur les flancs de la Montagne Noire.

L'urbanisation actuelle suit généralement les axes majeurs de circulation, elle est particulièrement visible dans le Pays toulousain, où lotissements et zones d'activités gagnent du terrain sur des terres autrefois cultivées. Dans la plaine castraise, les sommets des collines subissent aujourd'hui l'assaut des nouvelles résidences pavillonnaires, qui se fixent autour des bâtiments d'exploitations agricoles. Cette urbanisation mal maîtrisée contribue fortement à la banalisation des paysages.



● UN PATRIMOINE CULTUREL QUI SUBLIME LES PAYSAGES

Preuve de sa culture chrétienne et de son identité agricole, une grande partie du territoire recèle un abondant patrimoine local, généralement bien conservé. Maisons de maîtres, pigeonniers et croix apportent un charme supplémentaire aux paysages et contribuent au maintien de l'authenticité du territoire. Une partie de ce patrimoine est protégée : de nombreuses communes possèdent des monuments historiques classés ou inscrits (églises, châteaux, cloîtres, couvents...).

Par ailleurs, deux Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont présentes sur le territoire. L'une concerne le bourg du Moyen-Âge de Puylaurens, l'autre (en projet) se situe aux alentours de Sorèze. Enfin, certains sites « classés » ou « inscrits » sont protégés par la réglementation en raison de leur qualité exceptionnelle ; le plus connu d'entre eux étant le Canal du Midi.



L'occupation et le fonctionnement du territoire

Une évolution démographique inégale

Une évolution contrastée

Sur ce bassin de vie, la croissance démographique est surtout concentrée dans les communes à l'ouest de Castres, qui accueillent de nouveaux habitants, souvent jeunes et travaillant généralement à Castres ou Mazamet. Dans la communauté d'agglomération, la population se maintient tandis que les communes rurales situées à l'est du bassin castrais accusent encore une baisse de population, en grande partie liée au départ des jeunes en âge de travailler.

MIDI-PYRÉNÉES, UNE RÉGION ATTRACTIVE

Avec 200 000 habitants supplémentaires depuis 1999, la région Midi-Pyrénées présente une croissance de population très supérieure à la moyenne nationale. C'est la deuxième région la plus dynamique sur le plan démographique après le Languedoc-Roussillon. Cette croissance est essentiellement liée à l'arrivée de populations venant d'autres régions. Ces nouveaux arrivants sont souvent des jeunes diplômés attirés par le dynamisme économique de Toulouse.

Ces nouveaux arrivants plus jeunes compensent un nombre de seniors de plus en plus important dans les campagnes, mais aussi à Toulouse. Cette tendance se renforce avec l'arrivée de retraités qui souhaitent profiter d'un cadre de vie agréable.

Cette croissance, tout en étant moins marquée, est également visible dans l'est de la région : le Tarn, après une longue période de déclin démographique et dix ans de stagnation, affiche enfin une croissance démographique (0,9 % entre 1999 à 2006). C'est le deuxième département de Midi-Pyrénées en termes de population, Albi et Castres faisant partie des cinq plus grandes villes de la région.

UN BOOM DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE TOULOUSE

La croissance démographique régionale s'accélère au fil des ans, passant de 0,5 % par an de 1990 à 1999 à 1,2 % par an entre 1999 et 2006. Trois nouveaux arrivants sur quatre s'installent dans les zones urbaines en Haute-Garonne - département qui a dépassé le million d'habitants - et de préférence dans l'aire urbaine toulousaine.

Avec 20 000 habitants de plus chaque année, cette dernière détient la plus forte augmentation en comparaison avec les autres aires urbaines françaises de plus de 300 000 habitants. Le phénomène s'accroît encore aux limites départementales de la Haute Garonne et du Tarn ; la croissance démographique y dépasse les moyennes régionales et départementales.

Les 2^{ème} et 3^{ème} couronnes de l'agglomération toulousaine (Verfeil, Lavaur, Villefranche-du-Lauragais) connaissent elles aussi depuis 1999 une augmentation marquée de leur population. Saint-Sulpice est d'ailleurs une des trois communes les plus dynamiques de l'aire urbaine toulousaine, avec une croissance démographique annuelle de 6,3 %.

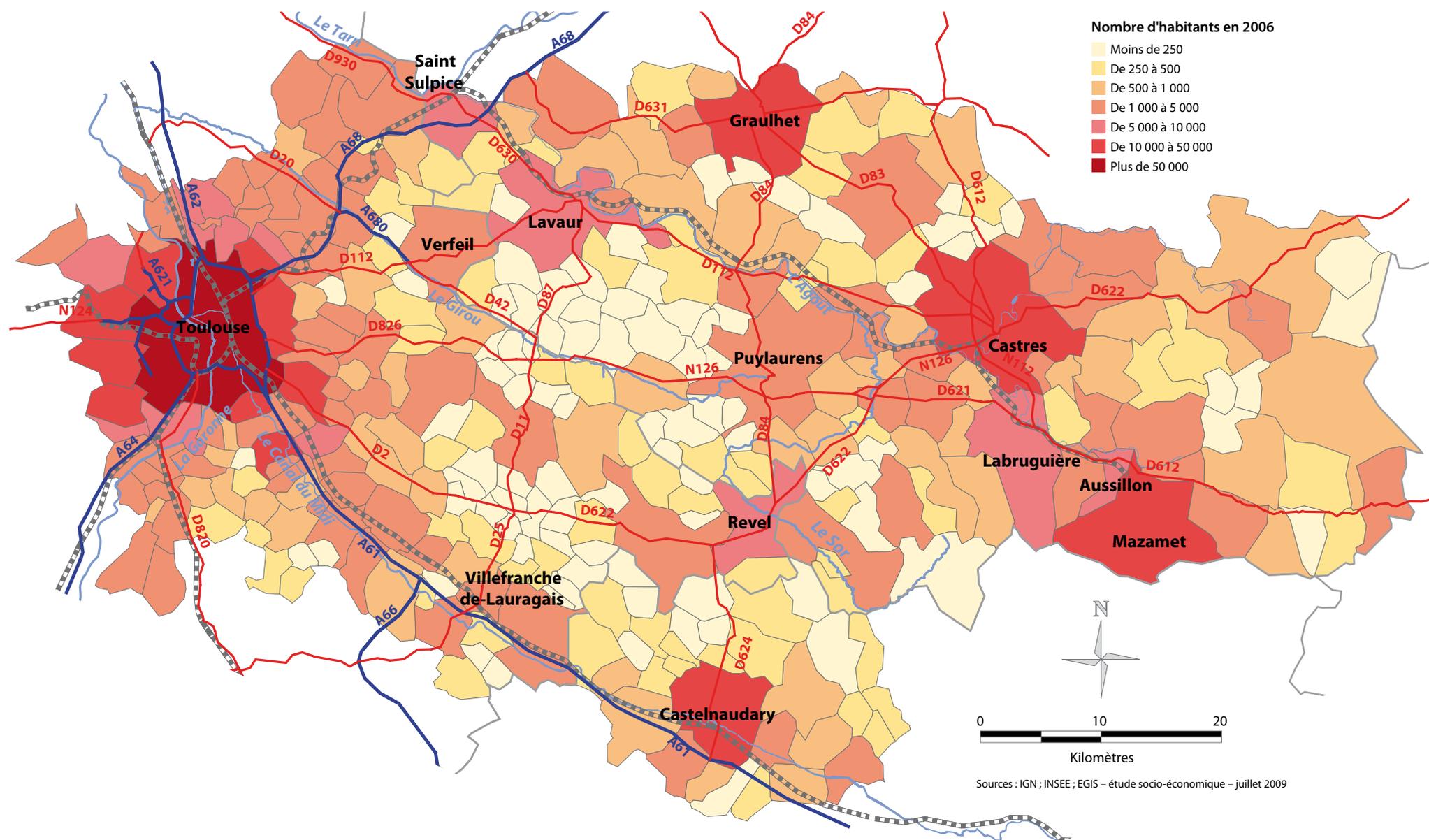


UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE LIÉE À L'ACCESSIBILITÉ À L'AIRE TOULOUSAINE

Toutes les aires urbaines des départements voisins profitent du dynamisme démographique toulousain ; cette influence s'avère cependant plus ou moins prononcée en fonction des temps d'accès à la métropole régionale.

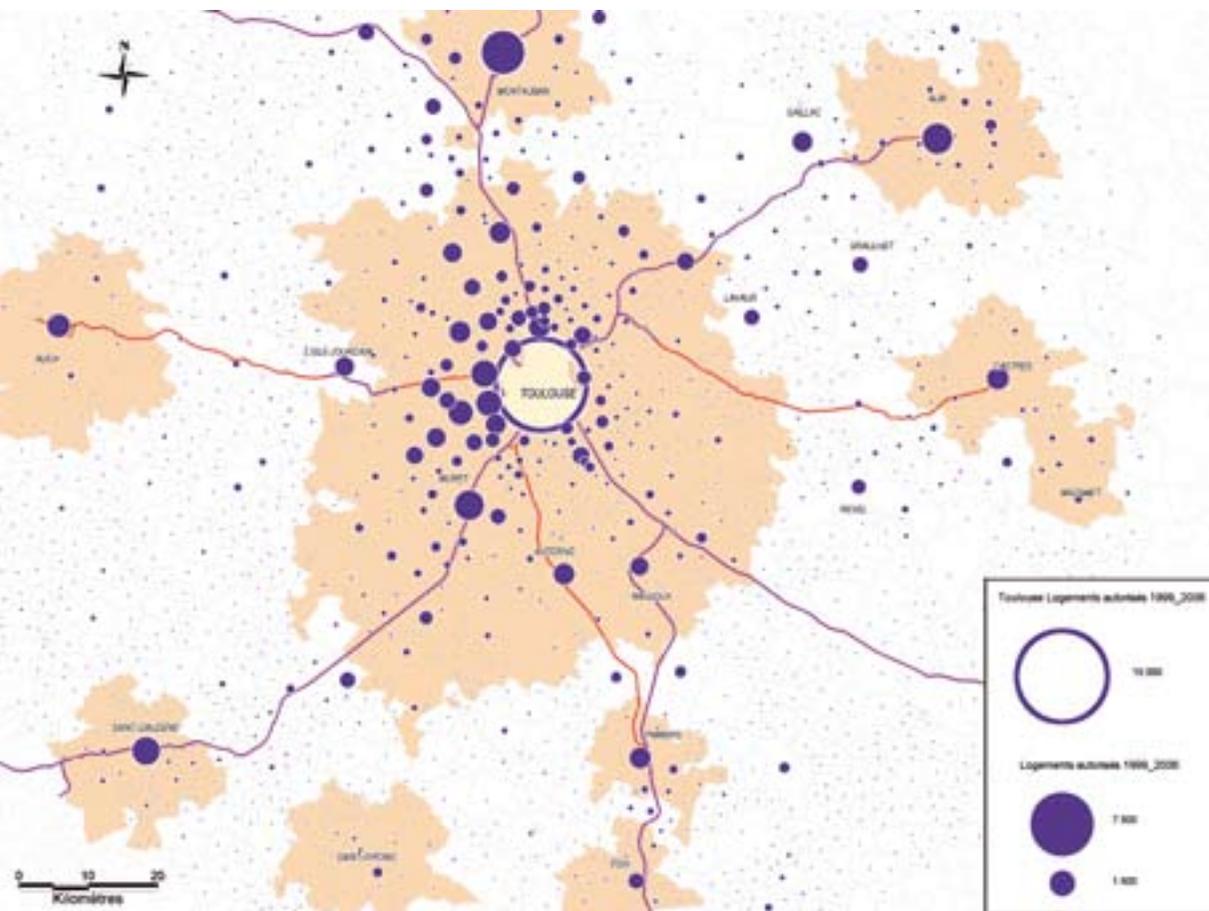
Ainsi, les aires urbaines bénéficiant d'un accès autoroutier affichent des croissances annuelles de 1 % (Montauban, Albi et Foix), voire de 1,6 % pour Pamiers qui profite depuis 2002 de l'A 66. À l'inverse, les aires urbaines moins bien desservies présentent des taux de croissance plus modérés (Auch + 0,2 %, Castres + 0,4 %). Les aires urbaines de Mazamet et Decazeville connaissent quant à elles un ralentissement de leur perte de population.

POIDS DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES EN 2006



Un phénomène de métropolisation

LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ENTRE 1999 ET 2006



Source : DREAL Midi-Pyrénées

Le dynamisme économique et démographique de l'agglomération toulousaine produit ainsi ses effets jusqu'aux villes moyennes situées entre 50 et 80 km de Toulouse.

De nouveaux fonctionnements en réseau sont apparus dans cet espace métropolitain avec de nombreuses interactions économiques, sociales et culturelles.

Les évolutions urbaines de la région Midi-Pyrénées doivent être ainsi appréciées à l'aune de cette nouvelle échelle.

L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

L'organisation actuelle de l'aire métropolitaine fait apparaître un maillage urbain et un mode de développement différents selon les territoires. Elle est caractérisée par :

- ▶ un noyau central, l'agglomération toulousaine composée de la ville de Toulouse et de sa périphérie urbaine ;
- ▶ une deuxième couronne, au-delà des limites de l'agglomération, comprenant les petites villes qui doivent permettre de structurer le développement de l'aire urbaine ;
- ▶ des villes moyennes, disposées en étoile autour de Toulouse dans un rayon de 50 km à 80 km ;
- ▶ des espaces interstitiels situés entre la deuxième couronne et les villes moyennes, territoire d'habitat diffus et de « rurbanisation ».

UNE DYNAMIQUE INÉGALE

La présence des infrastructures a largement influencé l'évolution de cet espace métropolitain. On observe ainsi une dynamique plus importante le long des axes autoroutiers au privilège de Montauban, Albi, Carcassonne, Foix et Saint-Gaudens.

En revanche, les parties du territoire non desservies par des autoroutes ne profitent pas à plein de ce dynamisme métropolitain. C'est le cas des aires urbaines d'Auch ou de Castres-Mazamet.

Deux exemples de fonctionnement en réseau

Les établissements universitaires



Si les centres universitaires toulousains restent très attractifs pour les étudiants de toute la zone d'étude, l'enseignement supérieur s'est aussi développé ces dernières années dans le Tarn avec la création du Centre Universitaire de

Formation et de Recherche Jean-François Champollion. Ses deux entités à Albi et Castres permettent de fixer davantage les jeunes sur place.

Créé dans le cadre du plan « Universités 2000 », l'IUT de Castres, a ouvert différents départements : « Chimie », « Services et réseaux de communication », « Génie de l'emballage et du conditionnement ». Rattaché à l'Université Paul Sabatier, il accueille aujourd'hui plus de 400 étudiants.

Un partenariat avec l'Université du Mirail a également permis l'implantation à Castres de l'Ecole Supérieure d'Audio Visuel depuis la rentrée 2005.

Enfin, le centre universitaire Jean-François Champollion propose, sur le site de Castres, une formation d'ingénieurs « Informatique et Systèmes d'Information pour la Santé » en partenariat avec l'Université Paul Sabatier et les écoles d'ingénieurs de la région toulousaine.

Les établissements de santé



Si l'agglomération toulousaine rassemble toutes les spécialités, la réalisation du nouvel hôpital intercommunal de Castres – Mazamet offrira un meilleur service de proximité à la population locale jusqu'à Saint-Pons

(34) et Revel (31). Ce nouvel établissement, en construction sur la zone du Causse, regroupera les activités hospitalières de Castres et Mazamet au sein d'un même site. Son ouverture est programmée pour le premier semestre 2010. Des expérimentations de télé-médecine seront menées depuis le centre hospitalier de Castres vers Toulouse.

Une urbanisation croissante

● UNE FORTE DEMANDE DE LOGEMENTS ET DE CONSTRUCTIONS NEUVES

Sans compter les étudiants qui changent fréquemment de logements au sein de l'aire urbaine toulousaine, un ménage sur deux en Midi-Pyrénées déclare avoir déménagé pour raisons professionnelles. Ayant trouvé un emploi dans les grandes villes, les nouveaux arrivants cherchent à s'installer dans un logement répondant à leurs attentes. La situation n'est pas identique partout : le nombre de logements autorisés (collectifs et individuels) augmente en Haute-Garonne, mais diminue dans le Tarn, passant de 3 900 logements en 2004 à 3 200 logements par an en 2006.



Même si l'on peut craindre un ralentissement sous l'effet de la crise actuelle, la construction de logements individuels continuera sur Albi, Castres, Gaillac, Saint-Sulpice et Lavaur. Une tendance d'autant plus forte que l'on est proche de l'agglomération toulousaine.

● UNE FUITE DES VILLES CENTRES VERS LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

Un grand nombre d'espaces naturels et agricoles laisse la place aux constructions neuves. Cette réalité, particulièrement perceptible en bordure de l'agglomération toulousaine, n'épargne pas les zones où la démographie baisse, comme dans l'est du Tarn. La raison de ce phénomène, visible ailleurs en France, est connue : dans les villes, la hausse des prix de l'immobilier, que ce soit à la location ou à l'achat, incite les habitants à s'installer en périphérie des agglomérations.

Cela favorise la construction de logements neufs dans ces zones périphériques et entraîne à terme l'apparition d'espaces de transition entre les pôles urbains et l'espace rural : ce phénomène de périurbanisation augmente en France et en Midi-Pyrénées depuis 1999.

La situation économique et sociale

Une économie contrastée

La situation économique et sociale au sein de l'aire d'étude est loin d'être homogène. À l'ouest, Toulouse et sa périphérie concentrent les établissements les plus importants, les technologies de pointe, le tertiaire supérieur. À l'est, le sud tarnais est confronté à la reconversion de ses industries traditionnelles et à la restructuration des exploitations agricoles.

● UNE FORTE PROPORTION DE PETITES ENTREPRISES

La présence de grands établissements industriels de renommée internationale ne doit pas l'occulter : le tissu économique régional est majoritairement composé de petites entreprises. En Midi-Pyrénées, près de 2 entreprises sur 3 n'emploient aucun salarié et 9 établissements sur 10 emploient moins de dix salariés.

Plus de la moitié des établissements exercent des activités tertiaires marchandes : commerce, éducation-santé-action sociale, services aux particuliers ou aux entreprises.

Dans la zone d'étude, la densité des entreprises artisanales apparaît beaucoup plus importante sur l'axe Saint-Sulpice – Albi que sur l'axe Verfeil-Castres. D'ailleurs, selon une étude de la Chambre des Métiers du Tarn, les emplois artisanaux ont progressé de 26 % sur le premier axe entre 2002 et 2006 alors qu'ils baissaient de 3 % sur le second pendant la même période.

● LES IMPLANTATIONS DES GRANDS ÉTABLISSEMENTS SONT TRÈS CONCENTRÉES

L'observation de leur implantation sur le territoire concerné montre une forte concentration des grands établissements (au moins 50 salariés) sur les pôles urbains, et particulièrement sur les cantons de la Haute-Garonne et l'agglomération toulousaine.

Phénomène plus récent : la dynamique économique, jusqu'ici fortement polarisée par l'aire urbaine de Toulouse, tend désormais à se diffuser jusqu'aux aires urbaines les plus proches.

Dès lors, les principaux axes de communication jouent un rôle très structurant. Ainsi, l'A 68 génère un véritable effet concentrateur de l'activité économique dans le Tarn.

Alors que certains cantons tarnais ne comptent aucun établissement de plus de 50 salariés, plus de 60 % de ces grands établissements sont implantés aux environs de Saint-Sulpice et Lavour. Ils appartiennent principalement aux secteurs de l'agroalimentaire, de la distribution et du commerce de gros, du transport et de l'industrie.

Sur l'axe de la RN 126 entre Verfeil et Castres, Verfeil et Puylaurens sont les seuls pôles d'activités notables. En revanche, les établissements sont mieux répartis le long de la RD 112, de Saint-Sulpice à Lavour, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Vielmur-sur-Agoût.

● DES ZONES D'ACTIVITÉS EN DÉVELOPPEMENT

Plusieurs zones d'activités économiques (ZAE) se développent aux deux extrémités d'une diagonale allant de l'A 68 à l'agglomération de Castres-Mazamet : d'un côté, plus de 100 hectares autour de Lavour et Saint-Sulpice, de l'autre, un potentiel à terme de 680 hectares pour l'ensemble des zones à vocation économique sur la Communauté d'agglomération de Castres – Mazamet.



Les activités agricoles et sylvicoles

Le secteur agricole est caractérisé par une grande stabilité dans le temps et joue un rôle prégnant dans l'aménagement du territoire en termes économiques mais aussi identitaires.

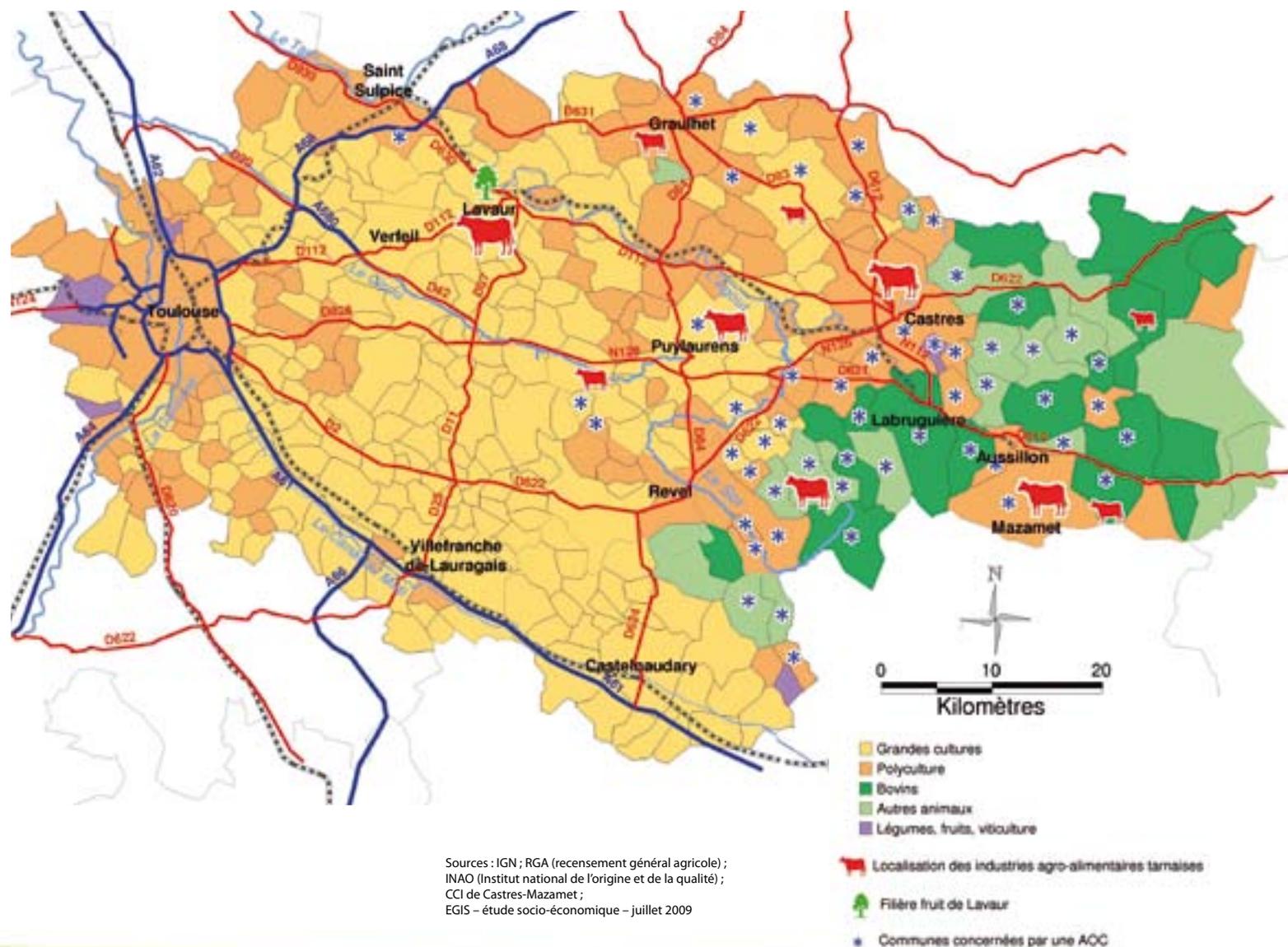
LES PRODUCTIONS SUR L'AIRE D'ÉTUDE

Sur l'aire d'études, les productions agricoles sont diverses mais s'orientent de plus en plus vers l'agriculture intensive et les cultures de vente au détriment des systèmes d'élevage. La viande bovine, le lait de vache, les céréales, le vin, les produits ovins, les fruits et légumes constituent les principales productions locales. La polyculture et les activités d'élevage se situent en limite est de la zone d'étude. Les grandes cultures (céréales, oléagineux, protéagineux), utilisant les plus grandes superficies agricoles, se trouvent majoritairement dans le Lauragais et au centre de la zone d'étude.

Un certain nombre de productions sur l'aire d'étude sont labellisées, permettant ainsi de développer des partenariats avec la grande distribution ou à l'inverse d'organiser des ventes directes. Entre autres produits se distinguent notamment :

- ▶ l'ail rose de Lautrec, Label Rouge obtenu en 1996 ;
- ▶ l'ail rose de Lautrec, zone IGP (Indication Géographique Protégée), obtenue en 1996 ;
- ▶ le veau fermier du Lauragais ;
- ▶ les pois chiches du Vaurais ;
- ▶ la filière fruit à Lavour.

RÉPARTITION DE LA PRODUCTION AGRICOLE SUR LE TERRITOIRE



● UN SECTEUR EN PROFONDE MUTATION ÉCONOMIQUE

L'agriculture et l'agro-industrie ont une place essentielle dans l'économie de la région Midi-Pyrénées puisque ces deux activités emploient près de 100 000 personnes et dans l'occupation de l'espace, puisque 54 000 exploitations agricoles occupent 80 % du territoire régional.

Cependant, le territoire bâti progresse chaque année en Midi-Pyrénées au détriment des surfaces agricoles. Ainsi, l'agriculture aux alentours de Toulouse est particulièrement touchée par l'extension des zones urbanisées : entre 1988 et 2000 (date du dernier recensement général agricole), la surface agricole utile a diminué de 30 %. Cependant, sur l'aire d'études, le repli est moins marqué (7 %).

Dans le Tarn, on comptait encore 7670 exploitants en 2000 ; ils ne sont plus que 5000 en 2007. Ce phénomène traduit le vieillissement de la population agricole et une transformation de l'économie de production.

Par ailleurs, les filières agricoles et agro-alimentaires représentent environ 11 000 emplois (en équivalent temps-plein). Outre les exploitations agricoles, elles recouvrent différentes activités : les services aux cultures, les industries de transformation agro-alimentaires, le commerce de gros de produits agricoles et le commerce de gros de biens alimentaires.

● DES ACTIVITÉS FORTEMENT GÉNÉRATRICES DE TRANSPORT

Ces activités sont particulièrement génératrices de transport, les échanges s'effectuant quasi-exclusivement par la route, qu'il s'agisse de production, d'approvisionnement ou de distribution liés à l'activité agro-alimentaire.

Ainsi, sur l'aire d'étude, plusieurs entreprises agro-alimentaires écoulent leurs productions ou sont approvisionnées directement via la RN 126 :

- ▶ l'abattoir de Castres travaille principalement avec la grande distribution et la marchandise qu'il abat et transforme provient de diverses origines (France entière et pays du sud de l'Europe) ;
- ▶ le nouveau site d'abattage de Puylaurens à vocation plus locale : la viande produite sur ce site est vendue directement aux bouchers de la région, éleveurs et particuliers ;
- ▶ l'abattoir privé des Fermiers Occitans implanté à Castres : ce site est spécialisé dans l'abattage et la commercialisation de canards gras et de lapins. Il vient d'acquérir 3,5 hectares de terrain sur la zone d'activités du Causse pour y construire un nouvel établissement de production.



La collecte céréalière est aussi génératrice de trafics de poids lourds en relation avec les départements voisins : l'Ariège, l'Aude, la Haute-Garonne, l'Hérault, le Tarn et le Tarn-et-Garonne. Le lait produit dans cette partie du Tarn est principalement acheminé vers Toulouse et Montauban.

● LE POTENTIEL DE LA FILIÈRE BOIS

La superficie boisée du sud du Tarn représente 25 % de l'ensemble tarnais et près de 40 % de la surface de la zone d'étude retenue à l'échelon local. Ces zones boisées, surtout concentrées au sud du département, représentent ainsi près de 60 % du Pays d'Autan, pays regroupant notamment la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, la communauté de communes du Sor et de l'Agoût et la communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré.

On constate aujourd'hui l'absence d'une véritable filière bois sur le Tarn. Beaucoup d'entreprises travaillent le même matériau sans véritables liens de solidarité entre l'amont forestier et l'aval de l'industrialisation, alors qu'il existe un fort potentiel de développement au regard de la richesse forestière de ce territoire.

La profession est morcelée et connaît des difficultés, notamment les artisans et les bûcherons. Quelques entreprises font exception comme « La Tarnaise des panneaux » spécialisée dans la trituration, la confection des panneaux de particules à partir des bois locaux broyés, compactés et agglomérés. Les débouchés sont nombreux dans le bâtiment, l'emballage et le secteur automobile. Le secteur compte à ce jour 120 établissements pour 700 salariés sur la zone d'emploi de Castres – Mazamet.

Les activités industrielles

Les départements de la Haute-Garonne et du Tarn accueillent près de 70 % des activités industrielles de la région Midi-Pyrénées mais comme dans bien d'autres domaines, ces activités sont essentiellement concentrées dans l'aire urbaine de Toulouse.

Les grands établissements du secteur aéronautique et spatial, emblématiques de la région Midi-Pyrénées (18 % des effectifs nationaux), sont situés pour la plupart dans l'agglomération toulousaine et, avec eux, leurs nombreux sous-traitants.

Les autres secteurs caractéristiques de l'économie régionale sont aussi bien représentés sur l'aire d'étude : industries agro-alimentaires, fabrication de composants et d'équipements électriques et électroniques, exploitation de produits minéraux et industrie textile.

● LE DÉCLIN DES INDUSTRIES TRADITIONNELLES

L'industrie textile était historiquement concentrée dans le Tarn, deuxième département industriel de la région. Mais depuis la fin du siècle dernier, tissage, tricotage, filature, tannage du cuir... tendent à disparaître.

Il en va de même pour l'extraction de pierres ornementales et de construction, aujourd'hui concurrencée par l'importation de produits étrangers. Cette activité, historiquement concentrée au cœur du Sidobre, représente 2 000 emplois répartis dans 200 entreprises locales.

Le sud tarnais, où l'emploi industriel était traditionnellement prépondérant, fait partie des territoires les plus touchés. Ainsi, dans l'arrondissement de Castres, la part des salariés travaillant dans l'industrie est passée de 66 % en 1990 à 47 % en 2007. Autres exemples : Mazamet comptait 4 640 emplois industriels en 1990 contre 1 940 en 2007 ; même situation à Graulhet où les emplois industriels sont passés sur la même période de 4 170 à 1 660.

A côté de ces secteurs traditionnels, certaines activités de sous-traitance, liées notamment à l'industrie automobile, apparaissent particulièrement fragilisées par la crise mondiale.



● LES SECTEURS LES PLUS DYNAMIQUES : L'AGRO-ALIMENTAIRE ET LES BIOTECHNOLOGIES

Dans le sud tarnais, le secteur agro-alimentaire (Menguy's, Germiflor, Murat et Dourgne à Lacaune ou encore Bigard, premier transformateur de viande du secteur privé en France) et le secteur pharmaceutique semblent échapper à cette tendance. Ainsi, les Laboratoires Pierre Fabre emploient plus de 1 100 salariés sur l'agglomération Castres-Mazamet et continuent à s'y développer.

Le tourisme

Si la région Midi-Pyrénées occupe le 8^{ème} rang national, ce sont principalement les départements de la Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées qui concentrent les infrastructures et les emplois liés au tourisme. Dans le Tarn, les emplois touristiques se répartissent sur l'ensemble du territoire, l'Albigeois représentant à lui seul près de 40 % des emplois du secteur.

● UN POTENTIEL TOURISTIQUE IMPORTANT MAIS PEU EXPLOITÉ AUJOURD'HUI

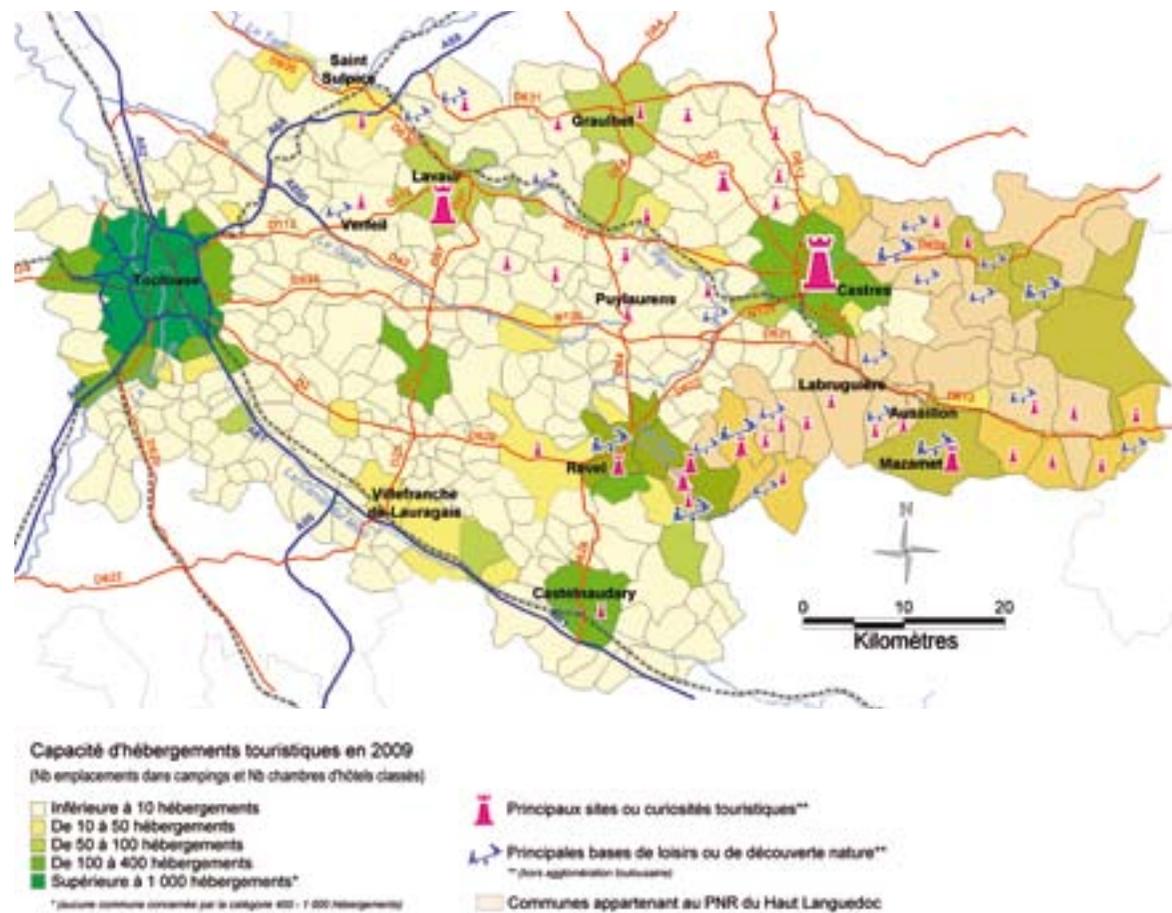
Il existe un réel potentiel touristique sur l'aire d'étude qui combine des paysages remarquables, un patrimoine architectural varié et une histoire riche. On recense entre autres :

- le pôle urbain de Castres, fondé au XI^{ème} siècle et centre industriel réputé dès le Moyen-Age ;
- Mazamet, capitale mondiale du délainage au XIX^{ème} siècle ;
- le Sidobre, massif granitique offrant à la fois un caractère insolite (blocs sculptés par l'érosion, chaos rocheux), industriel (carrières, ateliers de transformation) et artistique (artisanat d'art, sculptures) ;
- la Montagne Noire, qui tire son nom des épaisses forêts qui la couvrent sur son versant nord, offre des possibilités de loisirs multiples : pêche, chasse, promenades pédestres, équestres, sports nautiques ;
- plus à l'est de la zone d'étude, les monts de Lacaune, où d'importants aménagements touristiques ont été réalisés notamment autour du lac de Laouzas. Station touristique et ancienne station thermale, Lacaune possède une hôtellerie de qualité et un casino ; les hivers permettent la pratique du ski de fond ;
- vers l'ouest et Toulouse, le territoire s'ouvre sur la plaine du Lauragais, l'ancien pays de Cocagne dont la culture du pastel a fait la richesse.

Malgré ces atouts, le tourisme est encore peu développé sur l'aire d'études, bien plus caractérisée par ses activités agricoles ou industrielles. Ainsi, sur la Communauté d'agglomération Castres – Mazamet, le tourisme ne représente qu'environ 5 % de l'emploi total.

Quelques équipements touristiques phares sont proposés sur le territoire : le musée Goya (environ 24 000 entrées), deuxième musée tarnais en terme de

SITES ET CAPACITÉS D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUES EN 2009



Sources : IGN ; INSEE ; Comité départemental du tourisme du Tarn ; PNR du Haut-Languedoc ; EGIS – étude socio-économique – juillet 2009

fréquentation ; la zone multi-loisirs « L'Archipel » (263 000 entrées) ; le lac des Montagnès, première base de loisirs du Tarn.

La capacité d'accueil se porte à environ 10 000 hébergements (chambres d'hôtels et places de camping), localisés principalement en milieu urbain, dans les secteurs de la Montagne Noire et des monts de Lacaune.

Les autres activités tertiaires



Le secteur tertiaire concentre lui aussi les plus gros établissements autour des pôles urbains et des axes de circulation.

La tendance est plutôt au regroupement des activités de « tertiaire supérieur » (laboratoires de recherche, entreprises de conseil, etc.) dans les différents parcs technologiques, où elles disposent de services partagés et d'infrastructures de télécommunications performantes.

Les autres activités tertiaires, nombreuses et variées, sont largement réparties sur le territoire de l'aire d'étude sans présenter de caractéristiques

particulières. Parmi les activités tertiaires, les grandes surfaces commerciales et les zones d'accueil logistique sont les plus génératrices de déplacements.

● L'ATTRACTIVITÉ DES GRANDES SURFACES COMMERCIALES

En dehors de l'agglomération toulousaine, les grandes surfaces commerciales sont relativement concentrées au sein des principales communes de la zone d'étude ou à proximité immédiate.

La zone de chalandise des pôles commerciaux de l'agglomération de Castres – Mazamet est large, compte tenu de l'offre locale et de l'éloignement de Toulouse.

Malgré tout, plus de 20 % du potentiel de consommation globale des ménages échappent aux commerces de la zone de Castres-Mazamet. Cette évation commerciale vers Toulouse concerne surtout l'équipement de la personne, l'équipement de la maison et le secteur culture - loisirs.

● UN TERRITOIRE À L'ÉCART DES ZONES D'ACCUEIL LOGISTIQUE

La région Midi-Pyrénées possède un bon positionnement en matière logistique sans être pour autant située sur un corridor européen majeur.

La plate-forme Eurocentre située sur l'A 62 au nord de Toulouse a connu des débuts timides avant d'afficher une belle réussite au point que ses 300 hectares sont maintenant occupés. Un projet de nouvelle zone logistique est en cours d'étude sur le site de Montbartier dans le Tarn-et-Garonne à l'intersection des autoroutes A 62 et A 20.

Le sud tarnais quant à lui se trouve ainsi à l'écart des grands centres d'approvisionnement et d'expédition de la région.



Le contexte social

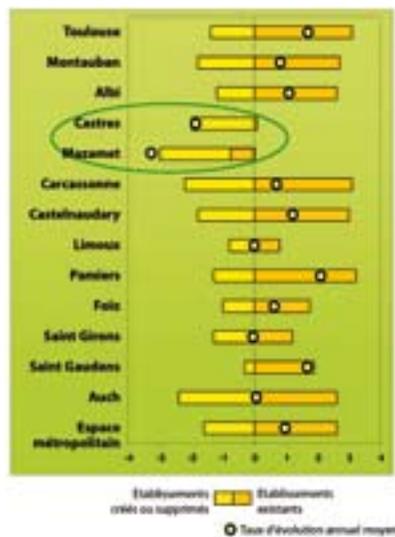
● EMPLOI : UN DES TERRITOIRES LES PLUS FRAGILES DE MIDI-PYRÉNÉES

Après avoir été très préoccupante dans les années 1990 sous l'effet de la baisse importante des emplois industriels, la situation de l'emploi semblait s'améliorer depuis le début des années 2000, à l'image du ralentissement du chômage observé sur le plan national.

Encore faut-il nuancer cette amélioration car, sur le front de l'emploi comme dans bien d'autres domaines, le sud tarnais est loin de bénéficier du même dynamisme que l'aire urbaine toulousaine.

Ainsi, le taux de chômage s'établissait en juin 2008 à 7,5 % de la population active dans la Haute-Garonne mais à 8,8 % dans le Tarn sachant que la moyenne nationale était alors de 7,2 %.

Taux d'évolution annuel moyen de l'emploi entre 1993 et 2003



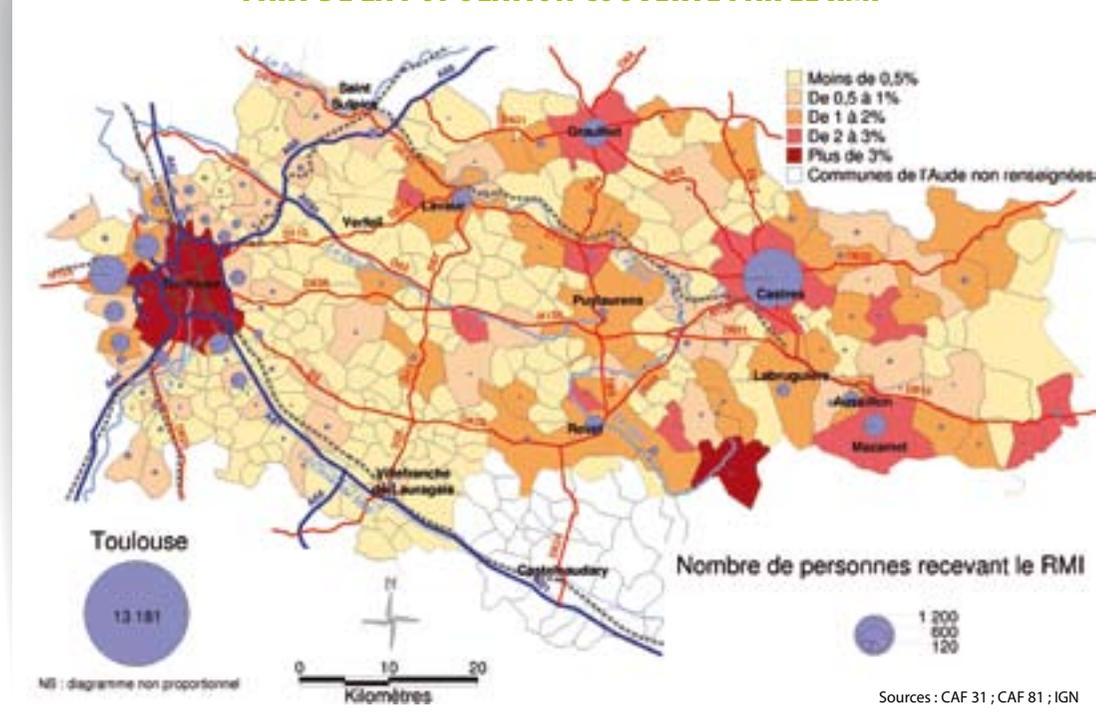
Sources : Insee, répertoire Sirene, champ ICS

Plus significatif encore de ce décalage au sein même de la zone d'étude, l'emploi salarié augmentait seulement de 1,1 % dans le Tarn entre juin 2007 et juin 2008 alors qu'il augmentait de 1,7 % en Haute-Garonne.

Dans le Tarn, le chômage touche toutes les catégories sociales mais concerne plus particulièrement les ouvriers qualifiés et les techniciens.

Il faut maintenant redouter une inflexion de la tendance sous l'effet négatif de la crise. D'ailleurs, depuis 2007, plusieurs entreprises ont connu une baisse importante de leur activité, notamment dans le secteur industriel traditionnel (textile, cuir, granit...). Au sein du bassin industriel de Castres-Mazamet, des plans de restructuration sont envisagés pour essayer de faire face à cette conjoncture très délicate.

PART DE LA POPULATION COUVERTE PAR LE RMI



Sources : CAF 31 ; CAF 81 ; IGN

● UNE PROPORTION IMPORTANTE DE BAS REVENUS DANS LA PARTIE DU SUD DU TARN

Bien qu'inférieur au revenu moyen régional (16 856 euros en 2005), le revenu fiscal moyen tarnais (14 867 euros en 2005) est légèrement supérieur à celui des autres départements, hors Haute-Garonne (17 853 euros). Les ménages dont le revenu est le plus élevé habitent en périphérie des principales villes (dont Albi, Castres) et dans l'ouest du département, situé dans l'aire métropolitaine de Toulouse.

La Haute-Garonne se distingue des autres départements de la région à cause de la forte proportion d'emplois qualifiés dans l'agglomération toulousaine. Ces actifs toulousains s'installent pour partie dans les communes riveraines de l'agglomération toulousaine tendant à modifier sensiblement le profil de ces territoires. Ainsi, on y enregistre une baisse du nombre d'allocataires des cinq minima sociaux.

En 2008, la zone d'étude (hors communes de l'Aude) compte 19 045 personnes percevant le revenu minimum d'insertion, soit 1,9 % de la population totale. En dehors de Toulouse, ce sont les communes de la partie tarnaise qui accueille proportionnellement le plus de personnes à faibles revenus, indice de la fragilité économique de ces territoires.

La situation actuelle des déplacements et l'offre de transports



A dossé aux contreforts du Massif Central, à l'écart des autoroutes et traversé par une voie ferrée unique, le territoire présente tous les symptômes de l'enclavement. Dès lors, Toulouse apparaît comme un point de passage privilégié vers les autres régions de France et... le reste du monde.

● UN TERRITOIRE A L'ÉCART DES GRANDS FLUX DE TRANSPORTS

Sa situation géographique entre l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée, au sud-ouest de l'Europe, place la région Midi-Pyrénées à l'écart des grands corridors de transports de l'ouest de l'Europe, les principaux flux transitant essentiellement par l'arc languedocien à l'est et le corridor le long de l'Atlantique à l'ouest.

● TOULOUSE, PASSAGE QUASI OBLIGÉ

En Midi-Pyrénées, les infrastructures de transports ont été aménagées autour de la capitale régionale. Les premières grandes liaisons autoroutières ont permis de relier Toulouse aux grandes destinations nationales et internationales : A 64 vers l'Espagne via Tarbes, A 61 vers l'Arc Méditerranéen, A 62 vers Bordeaux et A 20 vers Paris via Montauban et Cahors. Dans un second temps, des liaisons rapides à 2 x 2 voies ont permis de relier Toulouse à certaines villes moyennes de Midi-Pyrénées : A 66 vers Foix, A 68 vers Albi.

Il en va de même pour les infrastructures ferroviaires : les grandes liaisons (électrifiées et à 2 voies) ont essentiellement un caractère national (Paris, Bordeaux, Narbonne, Pau-Bayonne). Le réseau ferroviaire régional s'appuie sur ces grandes lignes pour relier Montauban, Cahors, Tarbes et Lourdes mais les autres villes moyennes comme Albi ou Castres sont desservies par des lignes non électrifiées et à voie unique.

Le fonctionnement de la métropole toulousaine s'articule ainsi autour d'un système d'infrastructures en étoile : grands axes routiers, autoroutiers et ferroviaires. De plus, sur le plan aérien, l'aéroport de Toulouse-Blagnac concentre la quasi-totalité des liaisons nationales et internationales de la région.

A l'écart des grands axes de circulation, le sud du Tarn ne bénéficie pas de liaisons performantes avec les autres métropoles régionales et les grands centres européens.

La plupart des déplacements nécessite donc un transit par Toulouse avec des difficultés d'accès qui pénalisent significativement le temps global de trajet :

- ▶ par la route, il est ainsi nécessaire de rejoindre Toulouse puis d'emprunter le périphérique toulousain, vers Bordeaux, Paris, Limoges, le Pays basque...
- ▶ par le train, tout déplacement international, national et même régional nécessite également un transit via la gare de Toulouse – Matabiau et un changement systématique de train.

Cet ensemble de contraintes, valant tant pour le déplacement de personnes que pour le transport de marchandises, risque de pénaliser le développement de Castres-Mazamet aussi longtemps que les infrastructures existantes ne seront pas aménagées pour améliorer ses liaisons vers Toulouse.



LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

-  Autoroutes
-  Routes nationales
-  Principales routes départementales
-  Voies ferrées
-  Aéroport
-  Gare de Toulouse-Matabiau

Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009



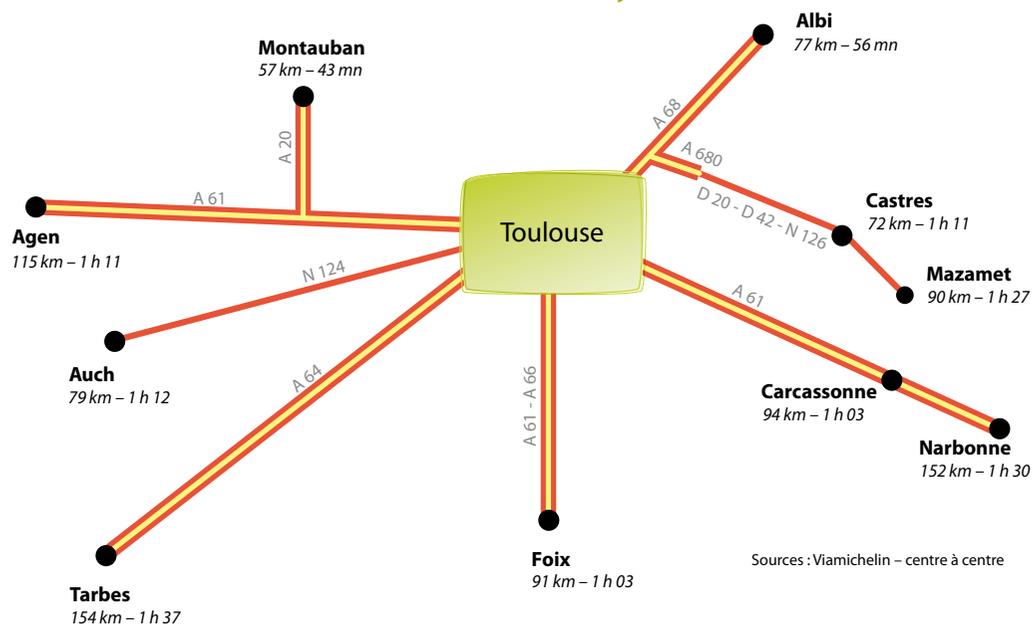
LES INFRASTRUCTURES SUR LA ZONE D'ÉTUDE

Un réseau routier inadapté

A ce jour, l'axe principal reliant Castres-Mazamet à Toulouse est la RN 126 sur laquelle les conditions de circulation restent difficiles. Ainsi, malgré la réalisation des déviations de Soual, Puylaurens et Verfeil, certaines traversées de village restent délicates et l'entrée de Castres pose un véritable problème de circulation. En outre, l'itinéraire présente peu de zones de dépassement et une visibilité médiocre. On y observe des conflits d'usage entre le trafic de transit et le trafic local (engins agricoles, véhicules de La Poste ou de ramassage des ordures ménagères).



Longueur et temps de parcours entre le centre de Toulouse et le centre des villes moyennes



En comparaison avec les autres villes moyennes de Midi-Pyrénées, l'itinéraire Castres - Toulouse s'avère (avec Auch-Toulouse) le moins performant au regard du temps de trajet par rapport à la distance parcourue.

En outre, les temps de trajet sur ces deux itinéraires sont peu fiables : de nombreuses sections à deux voies ne permettent pas le dépassement aisé



de véhicules lents, comme les deux-roues ou les engins agricoles, dont la présence reste aléatoire durant le parcours.

Vers le sud-est, deux itinéraires sont possibles : soit la RN 112 vers Béziers, soit la RD 622 pour rejoindre l'A 61 à Castelnaudary. L'un et l'autre restent peu performants.

Une voie ferrée unique

La ligne ferroviaire Toulouse-Castres-Mazamet ne possède qu'une seule voie de circulation entre Toulouse et Castres, un handicap majeur pour la ligne qui voit les trains espacés d'une heure aux heures de pointe.

Pour augmenter les fréquences, il faudrait créer des points de croisement sur les 50 km qui séparent Castres de Saint-Sulpice, voire doubler la voie unique, ce qui représente dans les deux cas un lourd investissement (voir chapitre suivant).

Entre Saint-Sulpice et Toulouse, la voie unique reçoit également tout le trafic du nord-est (Albi, Rodez, Figac), accentuant la saturation du réseau ferroviaire à l'entrée de Toulouse.

Le transport de marchandises

Le transport de marchandises par la route



En 2007, le transport routier de marchandises (tous types confondus) représentait 16 millions de tonnes pour le Tarn et 53 millions de tonnes pour la Haute-Garonne, situant ces départements en tête de Midi-Pyrénées.

En ce qui concerne le Tarn, la moitié des marchandises sont transportées sur de courtes distances et restent dans les limites du département. Les échanges sont importants avec la Haute-Garonne et atteignent 2,5 millions de tonnes

(beaucoup de matériaux de construction, des produits de grande consommation, des produits pétroliers) ; ils sont également étroits avec les départements limitrophes comme l'Aude (800 000 tonnes), Tarn-et-Garonne, l'Hérault, l'Aveyron (entre 600 et 800 000 tonnes) avec le transport de ciment, paille, essence, matériaux de construction. Les échanges sont équilibrés avec 4 millions de tonnes entrant dans le département et 4 millions de tonnes en sortant. 500 000 tonnes prennent la route de l'étranger, notamment de l'Espagne et de l'Italie.

Le transport de marchandises par fer

Le fret ferroviaire représentait en 2001 1 % du transport de marchandises dans le Tarn. Depuis, suite au désengagement de la SNCF du transport de wagons isolés, l'activité a baissé, notamment avec les entreprises qui disposaient d'un embranchement ferré. Ainsi, le Groupe Coopératif Occitan qui affrétait, il y a encore six ans, 52 à 54 trains par an n'en envoie plus que 8 vers Port-la-Nouvelle, l'Espagne et Bordeaux.

Quatre gares possédaient une activité de transport de marchandises en 2007 : Albi Ville et Albi Madeleine, Lavaur et Castres pour un tonnage d'environ 100 000 tonnes.

Sur l'axe Toulouse-Mazamet, le trafic peut être estimé à 10 - 20 000 tonnes par an.

Les plate-formes logistiques

La logistique de distribution est essentiellement métropolitaine, car très fortement liée à la démographie. Dans le sud-ouest, seules deux agglomérations offrent des concentrations de prestataires logistiques significatives : Bordeaux et Toulouse. Le secteur toulousain est par ailleurs prolongé par celui de Montauban un peu plus au nord. Ces deux zones répondent à la même aire de marché : Aquitaine et Midi-Pyrénées.

L'activité logistique à Toulouse est concentrée sur la plate-forme Eurocentre au nord de Toulouse et génère de nombreux flux routiers pour approvisionner les hyper ou supermarchés de la Région Midi-Pyrénées (Albi, Tarbes, Castres...).

Un trafic aérien concentré à Toulouse

A proximité de Castres, le seul aéroport de Midi-Pyrénées proposant des vols internationaux réguliers est Toulouse-Blagnac, quatrième aéroport de province pour le trafic de passagers (6,3 millions en 2008) et premier pour le fret. Situé dans le nord-ouest de l'agglomération, il est desservi par l'A 621 connectée au périphérique. Cet axe routier subit une congestion importante aux heures de pointes.

L'aéroport de Castres-Mazamet est situé à 10 km au sud-ouest de Castres à proximité de la zone d'activités économiques « Le Causse ». Il a accueilli 21 500 passagers en 2007, dont 86 % en liaison avec Paris. Le trafic est stable depuis une dizaine d'années.

Deux destinations (Orly Sud et Lyon Saint-Exupéry) sont desservies chacune du lundi au vendredi par 2 vols réguliers quotidiens. La plate-forme est aussi utilisée pour de l'aviation d'affaires.

Dans la région voisine, l'aéroport de Carcassonne propose des vols « low-cost » vers le Royaume-Uni, l'Irlande et la Belgique.



● LES FLUX DE MOYENNE ET LONGUE DISTANCE ENTRE CASTRES-MAZAMET ET LE RESTE DE LA ZONE D'ÉTUDE

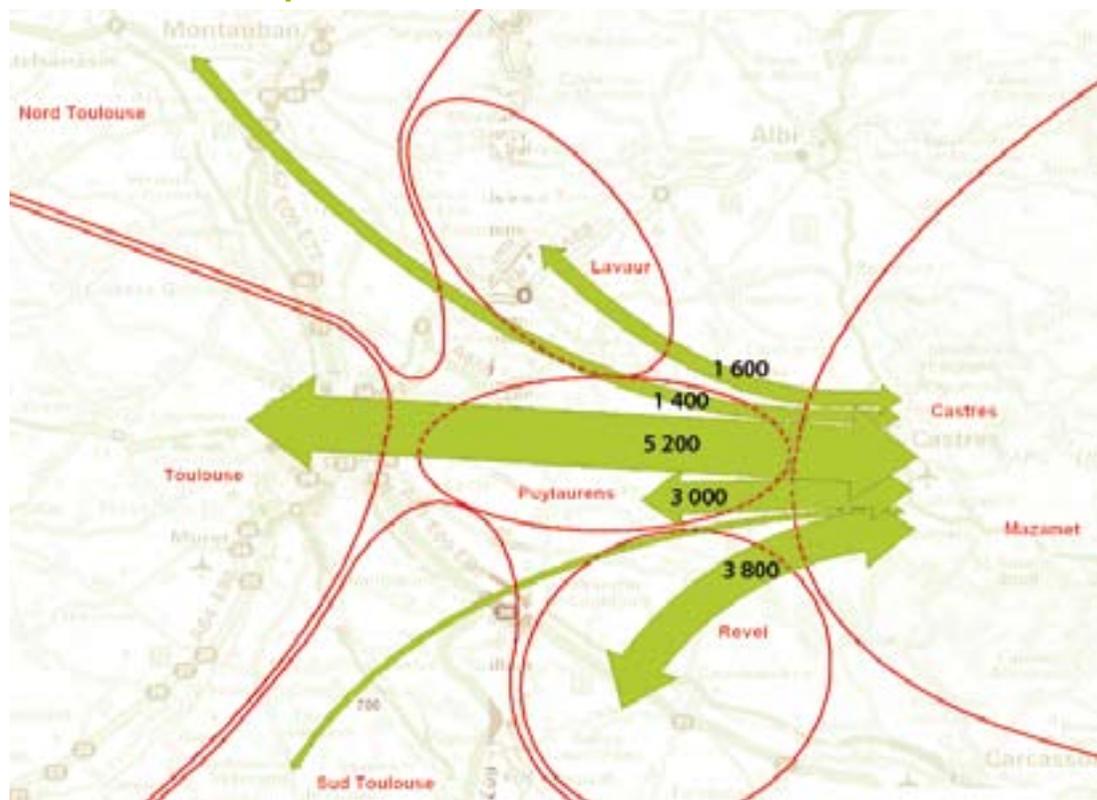
Afin d'étudier les flux de moyenne et longue distances, l'aire d'étude a été décomposée en différentes zones. Le trafic local, par exemple celui entre Castres-Mazamet et Soual, n'est pas pris en compte.

La concentration de la population et des emplois se situant majoritairement dans les agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet, les flux routiers entre ces zones et les autres zones de l'aire d'étude (carte ci-dessous) montrent que le flux Castres - Toulouse est l'origine-destination la plus importante en volume avec environ 5200 véhicules par jour.

Sur la base d'un taux d'occupation mesuré de 1,4 personne en moyenne par voiture, cela représente sensiblement 7000 voyageurs par jour effectuant le trajet Castres - Toulouse en automobile. Ce flux est constitué de voyageurs effectuant fréquemment ce trajet : au moins une fois par semaine pour plus de 50 % d'entre eux.

Les véhicules faisant le trajet Castres - Toulouse empruntent, pour moitié, l'axe RN 126 - RD 42 - RD 20 - A 680 - A 68, l'autre moitié du trafic se répartit sur les autres axes.

Les flux routiers en provenance ou à destination de Castres-Mazamet en 2009



Sources : IGN ; EGIS et CETE sud-ouest – étude multimodale des déplacements – juillet 2009

Quelle différence entre « flux origine/destination » et « trafic » ?

Le « trafic » représente le nombre de véhicules passant par un point précis d'une route.

Le « flux origine/destination » correspond au nombre de véhicules qui vont d'un point à un autre (origine = point de départ et destination = point d'arrivée).

Les flux et les trafics sont comptabilisés pour les deux sens de circulation. Par exemple, un automobiliste circulant sur l'itinéraire Castres - Toulouse et empruntant la RN 126, sera comptabilisé dans le « trafic » de la déviation de Soual mais aussi dans le « flux » Castres - Toulouse.

Par contre, si cet automobiliste avait pris la RD 112 par Lavaur, il n'aurait pas été comptabilisé dans le « trafic » de la déviation de Soual... ; et de la même façon, s'il s'était arrêté à Puylaurens, il n'aurait pas été compté dans le « flux » Castres - Toulouse.

Les usagers de la route : qui sont-ils ? qu'en pensent-ils ?

Une étude sur l'origine et la destination de leur trajet a été menée auprès de 6 000 conducteurs de véhicules légers et poids lourds entre le mardi 24 mars 2009 et le jeudi 2 avril 2009. 7 points d'enquêtes ont permis de recenser l'ensemble des flux observés sur les divers axes, RN 126, RD 42, RD 112, RD 621, RD 622 et RD 630.

Le taux moyen d'occupation d'une automobile constaté à cette occasion est de 1,4.

Près d'1 véhicule sur 2 fait intégralement le trajet Toulouse / Castres-Mazamet (sur les trajets à destination/origine de Castres-Mazamet), au moins une fois par semaine. Sur le flux principal Castres - Toulouse, plus de 60 % des déplacements ont un lien avec le travail. Ce sont d'ailleurs les contraintes professionnelles qui leur font préférer la voiture au train : fréquences insuffisantes du service ferroviaire, fiabilité du temps de parcours, matériel à transporter, etc.

La satisfaction des conducteurs vis-à-vis des itinéraires routiers n'est pas meilleure pour autant : plus d'1 usager sur 2 de la liaison Toulouse-Castres s'avoue « peu ou pas satisfait ». Les motifs invoqués concernent principalement la limitation de vitesse, la qualité du revêtement, le nombre important d'accès riverains jugés peu sûrs, la présence de certains virages considérés dangereux.

LES TRAFICS ROUTIERS

Les niveaux de trafic les plus importants (supérieurs à 20 000 véhicules par jour) se situent au niveau des agglomérations de Toulouse et de Castres-Mazamet. Ils sont sensiblement moins élevés sur la partie centrale des itinéraires entre Toulouse et Castres-Mazamet.

La RN 126 est l'axe le plus fréquenté avec 7 300 véhicules par jour sur sa section la moins chargée (comparativement aux axes RD 2 par Revel et RD 112 par Lavar).

Les trafics restent croissants sur la période 2000 à 2007 sur les principaux

axes routiers de l'aire d'étude (en Midi-Pyrénées, la croissance atteint 6 % par an pour les autoroutes alors qu'elle est inférieure à 2 % par an pour les routes nationales, le plus souvent à 2 voies comme la RN 126).

Le trafic est essentiellement lié à des motifs professionnels. Il en va ainsi pour 60 % des déplacements entre Castres et Toulouse : 24 % correspondent à des déplacements domicile – travail et 38 % sont des déplacements liés à l'exercice professionnel.

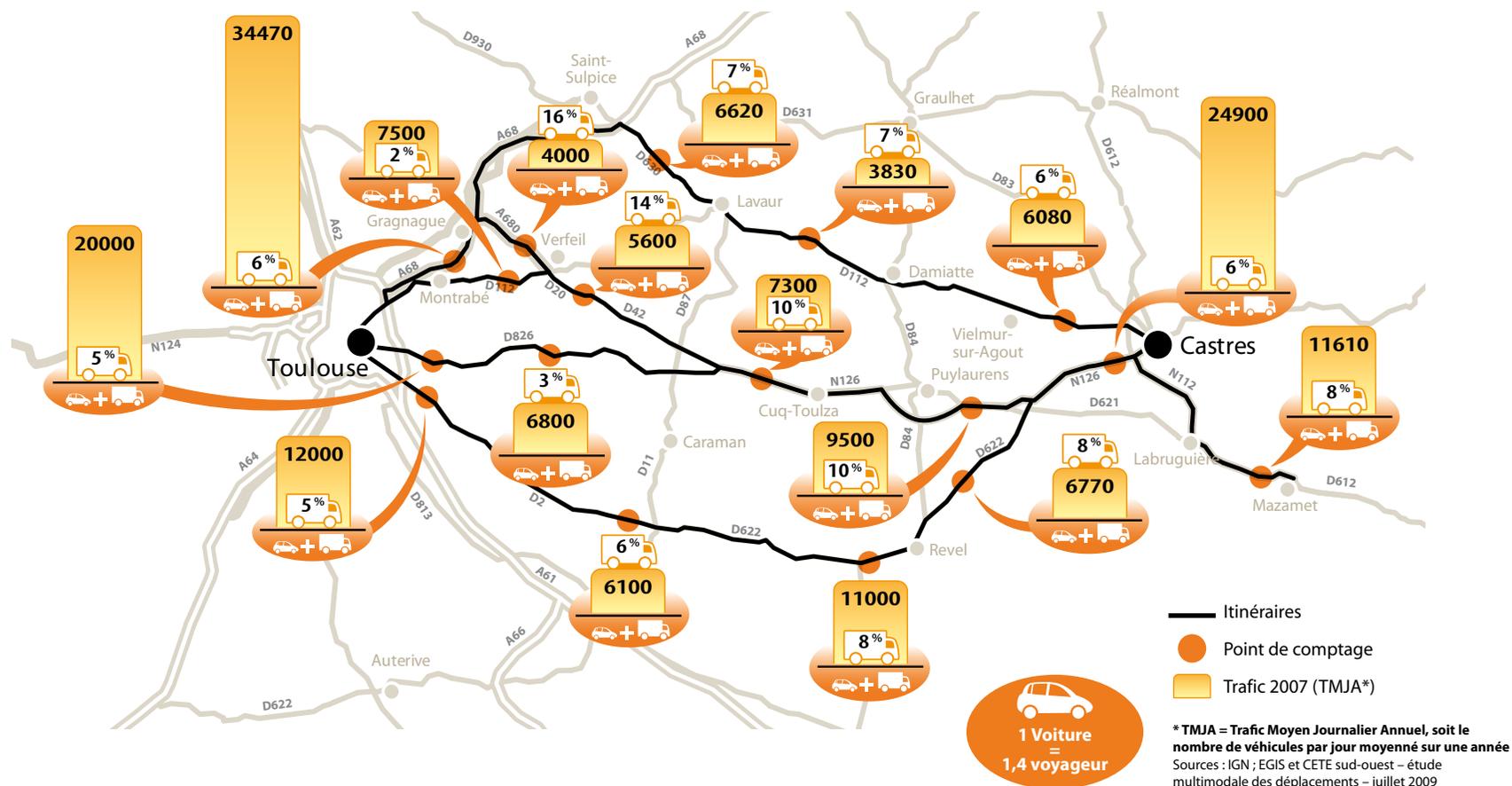
Au-delà de Vendine, Toulouse et Castres constituent deux pôles d'emploi attractifs pour les habitants résidant à proximité de la RN 126.

Moins d'accidents depuis 2003

Sur la période 2003-2007, on a recensé 85 accidents et 10 morts sur l'itinéraire Verfeil-Castres. C'est moins que sur la période précédente (1999-2002) et conforme à la tendance nationale. Les jeunes restent fortement impliqués : ils sont concernés par la moitié des accidents. Les conducteurs de deux roues figurent plus souvent que la moyenne parmi les victimes.

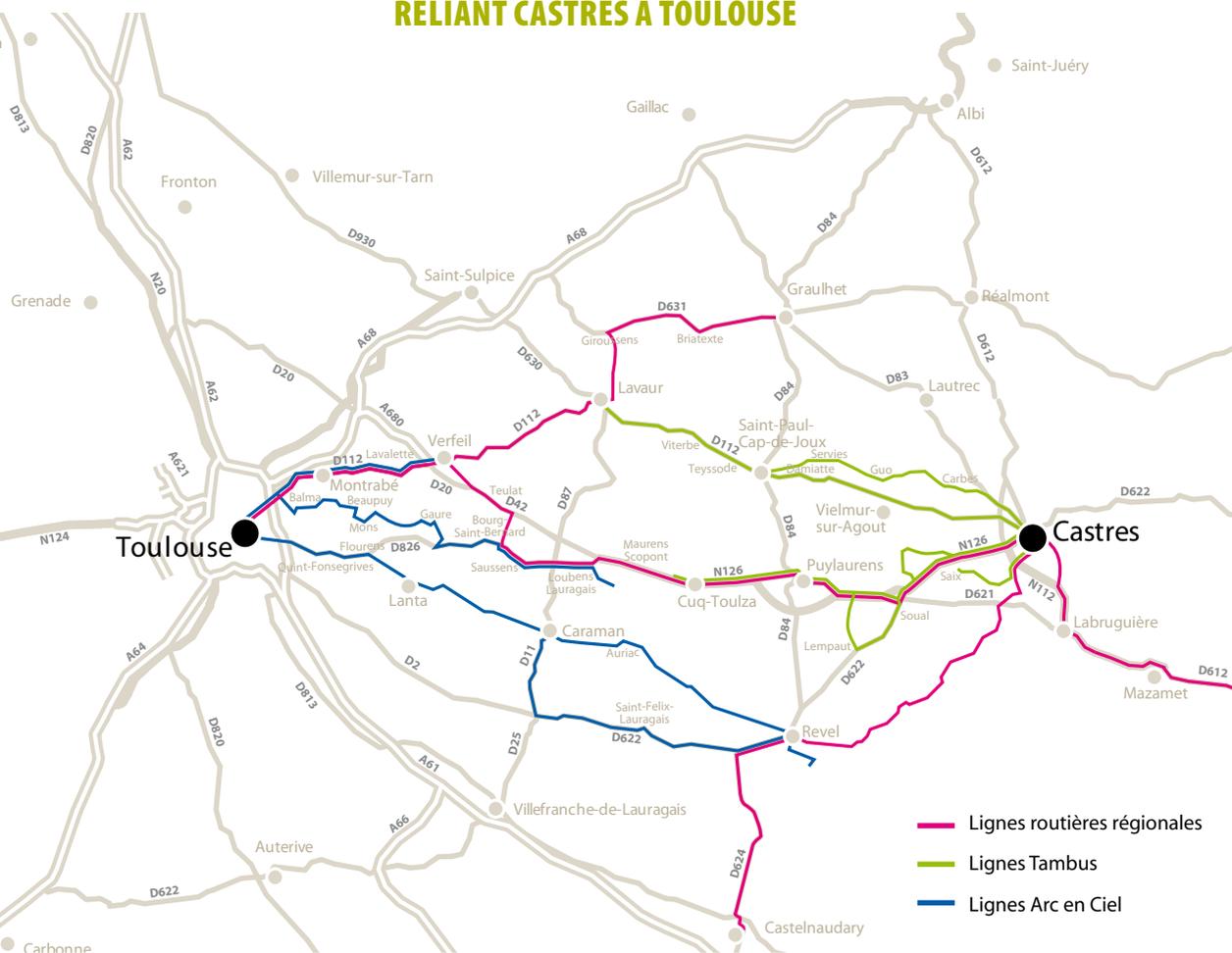
L'itinéraire présente le même niveau de risque que la moyenne des routes nationales. Cependant deux zones apparaissent particulièrement accidentogènes : l'une de 550 mètres de long sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor (6 accidents), l'autre de 2 350 mètres à l'entrée de Castres (45 accidents).

Trafics routiers sur les itinéraires Castres – Toulouse en 2007



Le trajet Castres - Toulouse... en autocar

LES ITINÉRAIRES EN AUTOCAR EMPRUNTANT LES AXES ROUTIERS RELIANT CASTRES À TOULOUSE



Sources : CG 31 ; CG 81 ; Région Midi-Pyrénées ; IGN ; EGIS et CETE sud-ouest – étude multimodale des déplacements – juillet 2009



LE RÉSEAU RÉGIONAL

La ligne Toulouse – Castres – Mazamet est une des principales lignes routières régionales. Elle dessert la RN 126 (Castres, Saïx, Soual, Puylaurens...) et rallie Toulouse via Beauvay et Toulouse – Gramont.

Elle offre un volume de 4 000 services annuels ; sa fréquentation est de 77 300 voyageurs par an, soit environ 20 voyageurs par service effectué sur la ligne ou 210 voyageurs par jour. Ces voyageurs sont plus occasionnels que ceux du train.

Les horaires

Dans le sens Toulouse – Castres, il y a 6 services quotidiens du lundi au samedi : 3 le matin (entre 6 h 45 et 9 h 30) et 3 le soir (entre 16 heures et 20 h). Sur les 6 services proposés, seuls 4 desservent Mazamet, les deux autres s'arrêtent à Castres.

Dans le sens Castres – Toulouse, on compte 7 services quotidiens : 2 au départ de Mazamet, les 5 autres au départ de Castres.

Les deux premiers départs sont respectivement à 6 heures et 7 h 10, puis deux autres en cours de matinée (9 h 30 et 11 h 30). Les 3 autres services sont répartis dans l'après-midi entre 12 h 30 et 16 h 30.

La ligne permet 2 allers-retours le dimanche.

Le temps de parcours

Le temps de parcours entre Castres et Toulouse sur la ligne routière régionale est de 1 h 30, soit 15 minutes de plus qu'en train.

Le coût pour l'utilisateur

Afin de favoriser l'intermodalité et la cohérence des deux modes de transports collectifs au sein du réseau régional, la tarification SNCF est désormais appliquée au réseau routier depuis le 1^{er} septembre 2008.

Toute la gamme tarifaire régionale en vigueur sur le réseau TER est donc accessible et notamment les cartes «Midi-Pyrénées Etudiants» et «Midi-Pyrénées Loisirs», les abonnements « Elèves Etudiants Apprentis (AEEA) » et «Midi-Pyrénées Actifs».

Il existe aussi des tarifications solidaires (comme «Midi-Pyrénées Emploi») qui permettent à certaines catégories d'utilisateurs d'obtenir un tarif réduit.

La carte « Midi-Pyrénées Car - 6 voyages à 60 % » est accessible à tous. Elle permet d'effectuer des trajets en autocar entre deux destinations de son choix en bénéficiant d'une réduction de 60 % sur le prix du tarif plein.

● LES RÉSEAUX DÉPARTEMENTAUX

Les services régionaux interurbains sont complétés par des services de transports publics organisés par les Conseils généraux. Généralement, ces transports sont majoritairement empruntés par des scolaires (environ 90 % de la clientèle), les départements étant les autorités organisatrices des transports scolaires.



Le réseau Tarnbus

Dans le Tarn, 3 lignes complètent l'offre de transport en commun dans l'aire d'étude : « Castres – Revel », « Lavar – Castres » et « Puylaurens – Castres ».

Le réseau Tarnbus est accessible grâce à une tarification unique à 2 € qui donne accès à tout le réseau.

Toutes les lignes du réseau Tarnbus sont à destination de la gare routière de Castres qui se situe au centre-ville. Elles ne desservent pas la gare ferroviaire de Castres.



Le réseau Arc en Ciel

Le Conseil général de la Haute-Garonne dispose d'un réseau de transport en commun dense, dont 3 lignes desservent la zone d'étude :

- la ligne 56 « Saint-Ferréol-Toulouse » (via Caraman ou via Saint-Félix-de-Lauragais) affiche un bon niveau de service avec 8 allers-retours en moyenne en jour ouvré ;
- la ligne 76 « Verfeil-Toulouse » avec 4 allers-retours en moyenne en jour ouvré ;
- la ligne 81 « Le Faget-Toulouse » (1 aller-retour en jour ouvré).

A ce jour, la tarification du réseau Arc en Ciel est une tarification kilométrique. Une réflexion est en cours au sein des services du Conseil général de la Haute-Garonne afin d'étudier une tarification plus adaptée au développement de la demande des usagers.

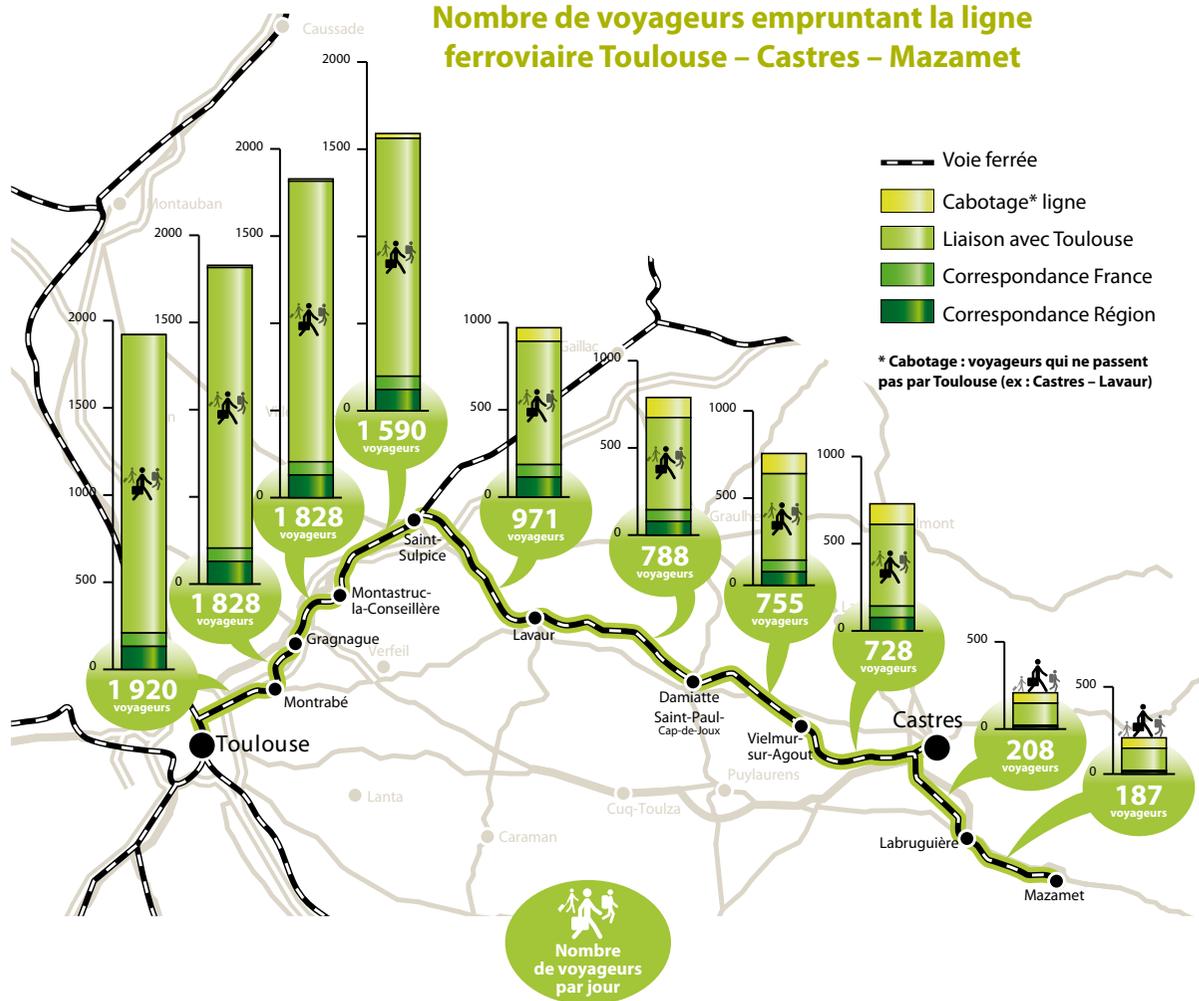
● LES RÉSEAUX URBAINS

La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet possède deux réseaux de transport en commun : un à Castres, un à Mazamet. Ils desservent l'un et l'autre leur gare ferroviaire.

A Toulouse, la gare Matabiau est en quelque sorte le nœud multimodal de la ville. Elle est desservie par la ligne A du métro et par plusieurs lignes de bus urbains qui ont pour terminus ou qui passent à proximité de la station Marengo SNCF. Ces lignes permettent un accès direct depuis la gare aux principaux pôles de la ville : centre-ville et commerces, hôpitaux, universités ...

Le trajet Castres - Toulouse... en train

Nombre de voyageurs empruntant la ligne ferroviaire Toulouse - Castres - Mazamet



Source : Région Midi-Pyrénées - traitements Egis Mobilité - L'estimation de la fréquentation de la ligne est issue des bilans de fréquentation du TER fourni par la SNCF à la Région Midi-Pyrénées en 2007 ; IGN ; EGIS et CETE sud-ouest - étude multimodale des déplacements - juillet 2009



La ligne Toulouse - Castres - Mazamet est une ligne à voie unique, non électrifiée. Le trajet représente un linéaire de 104 kilomètres, sensiblement plus long que les itinéraires routiers car il emprunte la section Toulouse - Saint-Sulpice commune à toutes les lignes à destination du nord-est de la région Midi-Pyrénées.

LES SERVICES

Depuis décembre 2006, la mise en œuvre du cadencement sur l'axe Toulouse - Castres - Mazamet a permis de renforcer l'offre de manière significative (3 allers-retours supplémentaires par jour).

Ainsi, les jours ouvrables, 11 trains circulent chaque jour dans chaque sens. Le week-end, l'offre est divisée par deux (6 allers-retours par jour).

Aucun service ferroviaire ne fonctionne en heure de nuit.

Si l'on analyse les 6765 services effectués en 2007, on constate que :

- 54 % des trains circulent en heures pleines soit le matin (entre 6 h 30 et 9 h) ou le soir (entre 17 h et 20 h) ;
- 31 % des trains circulent en heures creuses (entre 9 h et 17 h) ;
- 15 % circulent le week-end.

Le trajet pour rejoindre Toulouse dure environ 1 h 15 depuis Castres et environ 1 h 35 depuis Mazamet.

● LA FRÉQUENTATION

L'axe Toulouse-Castres-Mazamet voit sa fréquentation augmenter de façon continue (+ 24 % sur la période 2003-2007). L'augmentation de l'offre en 2006 a entraîné une forte accélération de cette croissance avec un gain de 90 000 voyageurs sur la seule année 2007.

Ainsi, 2 130 voyageurs en moyenne empruntent la ligne chaque jour. Les flux sont majoritairement en lien avec Toulouse (80 % de la fréquentation de la ligne Toulouse - Castres-Mazamet), et plus précisément :

- ▶ 1 020 voyages sur l'axe Toulouse - Saint-Sulpice ;
- ▶ 340 voyages entre Castres et Toulouse ;
- ▶ 130 entre Mazamet et Toulouse ;
- ▶ 180 entre Lavaur et Toulouse ;
- ▶ 120 voyages de « cabotage » entre Mazamet et Lavaur.

● LES PARTS MODALES : FORTE PRÉDOMINANCE DE LA ROUTE

La part modale du train est faible (moins de 5 %) pour les relations de courte distance (inférieure à une trentaine de kilomètres) et pour les relations longue distance (en dehors de la zone d'études). Par contre, la part modale du train devient conséquente sur les relations de moyenne distance : 10 % par exemple pour la relation Castres - Toulouse et 9 % pour la relation Mazamet-Toulouse. La part des voyageurs empruntant la route reste cependant très majoritaire (de l'ordre de 90%).

Les trains en service	Autorail X73500	Autorail X2100	AGC B 81500 (Autorail Grande Capacité)
			
Traction	Diesel	Diesel	Diesel/électrique (bimode)
Vitesse	140 km/h	140 km/h	160 km/h
Capacité	80 places	188 places	156 places
Mise en service	2000 - 2003	1980-1985	2004 - 2005

Source : Région Midi-Pyrénées - PRT2

Les voyageurs des TER : qui sont-ils ? qu'en pensent-ils ?

Motif de déplacement

55 % des déplacements sont effectués pour un motif « pendulaire » (domicile-travail ou domicile-étude), alors que ces déplacements représentent généralement 1/3 de la mobilité au niveau national. On observe également un taux élevé de voyages de loisir/tourisme.

Fréquence d'usage

1 voyageur sur 4 fait le trajet en train tous les jours ou presque, et plus de 55 % des voyageurs prennent le train au moins une fois par semaine.

Lieu de résidence

L'analyse du lieu de résidence des voyageurs montre que :

- 85 % résident dans l'agglomération toulousaine ou dans les communes situées à proximité de la ligne Toulouse - Castres - Mazamet (dont 20 % à Toulouse) ;
- 15 % sont des utilisateurs en provenance d'autres régions (Ile-de-France, Aquitaine...) ; ils ne sont pas des usagers réguliers et terminent leur voyage sur l'axe Toulouse - Castres - Mazamet.

Accès à la gare

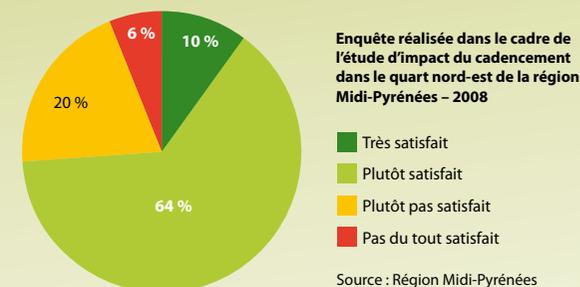
Hors les accès à la gare de Toulouse-Matabiau, véritable pôle multimodal pour les transports en commun, le mode d'accès principal aux gares situées sur la ligne reste la voiture particulière (60 %). 1 voyageur sur 3 rejoint la gare à pied car il réside à proximité d'une gare. 6 % viennent à la gare « en 2 roues », ce pourcentage atteint 13 % à la gare de Saint-Sulpice qui dispose d'un aménagement spécial pour les vélos.

Critères de choix du TER

Pour ses usagers, le train apparaît plus pratique (36 %), plus sûr (12 %), moins cher (34 %), plus rapide (8 %) mais... 38 % des voyageurs avouent ne pas avoir d'autre moyen de transport.

Satisfaction

Au niveau de la satisfaction, 74 % des usagers interrogés se déclarent « Très satisfaits » ou « Plutôt satisfaits » de leur trajet. 80 % envisagent de continuer à utiliser le train pour ce trajet.



Trajet en train ou en voiture : quel choix pour l'utilisateur ?

Souplesse : avantage « voiture »

Si le train garde tous ses atouts tant pour l'utilisateur (sécurité, coût avantageux, accès direct au cœur des villes...) que pour la collectivité (moins polluant), la comparaison fer / route sur l'axe Toulouse - Castres - Mazamet n'est pas à l'avantage du train sur le plan pratique.

L'itinéraire est plus long ; l'accès aux pôles toulousains... (aéroport de Blagnac, principales zones d'emploi...) est compliqué car le train ne dessert que la gare de Matabiau. Le voyageur doit donc emprunter un ou plusieurs autres moyens de transport en commun, allongeant la durée totale du voyage, surtout si l'on tient compte des délais d'attente de ces correspondances, notamment vers des destinations interrégionales ou nationales.

La voiture offre beaucoup plus de souplesse, d'autant plus qu'elle permet de combiner plusieurs types de déplacements (travail, loisirs, courses...) sur le trajet.

Coût du voyage : avantage « train »

La comparaison des coûts entre un voyage en train et un voyage en voiture particulière sur l'axe Castres - Toulouse est difficile compte tenu des différentes tarifications qui existent dans le système ferroviaire. En moyenne, un voyage en train régional est financé à 77 % par le contribuable et à 23 % par l'utilisateur.

Concernant la ligne Toulouse-Castres, le coût de fonctionnement pour 1 voyageur représente en moyenne 22,30 €.

	Coût routier pour l'utilisateur	Coût demi-tarif ferroviaire pour l'utilisateur	Coût plein tarif ferroviaire pour l'utilisateur
Toulouse - Mazamet	9,55 €	7,15 €	15,30 €
Toulouse - Castres	8,22 €	6,50 €	13,00 €

La plupart des déplacements sur le réseau TER sont effectués dans le cadre d'un abonnement ou d'une carte de réduction : seuls 15 % des usagers utilisent un billet plein tarif. Ainsi, le coût du trajet pour l'utilisateur bénéficiant de réduction est inférieur en train, d'autant plus que, pour l'automobile, il faut intégrer le coût de parking, celui de l'assurance et celui de l'amortissement du véhicule.



Répartition en % du coût d'un voyage en 2008, avec prise en compte des coûts d'investissement en matériel (hors coûts d'investissements sur l'infrastructure)

Source : Région Midi-Pyrénées - PRT2

Temps de trajet moyen domicile - travail entre Castres et Toulouse par le train

