

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



1

Étude socio-économique et d'aménagement du territoire



Juillet 2009



Amélioration de la liaison Castres - Toulouse

Etude d'impact socio-économique



Etabli le : 23/03/2009

Révisé le : 27/04/2009

FDUC – BGUI - NGRA

Version : 6

Sommaire

pages

Première partie : Présentation de l'étude socio-économique.....	3
Préambule	3
Les objectifs de l'étude confiée à Egis Mobilité, son contenu et ses limites	4
Objectifs et contenu de l'étude	4
Limites de l'analyse	4
Les zones d'études prises en compte.....	5
Deuxième partie : Présentation du territoire d'étude : la situation actuelle	6
Le contexte démographique.....	6
Forte croissance démographique de la région.....	6
Zone d'étude en expansion démographique, malgré l'évolution négative du sud-est Tarnais..	7
L'économie et l'emploi.....	11
Caractéristiques générales du marché de l'emploi	11
La taille et la localisation des établissements employeurs.....	15
Le marché de l'immobilier d'entreprises.....	17
L'agriculture	18
La filière bois	20
L'industrie, l'artisanat de production et la construction	21
Le secteur tertiaire.....	24
Le tourisme.....	25
Les migrations alternantes Domicile - Travail	28
Les caractéristiques sociales	31
Les revenus.....	31
Les prestations sociales	31
Urbanisation et structuration de l'espace.....	32
Le marché de l'immobilier résidentiel	32
Les pôles générateurs de trafics au travers des zones d'activités.....	36
Les pôles générateurs de trafics au travers des zones d'accueil logistique	38
Les pôles générateurs de trafics au travers des grandes surfaces commerciales	39
Les pôles générateurs de trafics au travers des services offerts à la population	40
Le réseau à haut débit : un équipement majeur.....	42
Evolution du territoire	43
Le développement des zones urbaines et péri-urbaines	43
Le renouvellement économique des territoires	45
Les zones de revitalisation rurale.....	45
L'intercommunalité	47
L'accessibilité des territoires	49
L'accessibilité routière	49
Des projets sur les autres axes	49
L'accessibilité ferroviaire	50
Benchmarking : Comparaison avec les autres territoires de Midi-Pyrénées.....	52
Evolution démographique.....	53
Evolution de l'activité économique au travers de l'emploi et des établissements.....	55
Revenu par habitant	58

Troisième partie : Prospective socio-économique.....	59
Perspectives d'évolution du territoire et de la structuration de l'espace	59
Le SRADDT	59
Les projets de territoire au travers des SCoT	60
Les études prospectives de l'aire métropolitaine.....	65
Les projets industriels et investissements privés.....	67
Perspectives d'évolution démographique.....	68
La méthode	68
Tendances d'évolution régionale et départementales	68
Les résultats sur la zone d'étude	69
Perspectives d'évolution de l'emploi et des secteurs économiques	69
La méthode	69
Les résultats sur la zone d'étude	70

Quatrième partie : Les impacts de l'aménagement de la liaison à 2 x 2 voies Castres - Toulouse	72
Préambule	72
Les scénarios envisagés.....	72
Deux scénarios de réalisation possibles.....	72
Les points d'échanges	72
Les vitesses autorisées.....	73
Les usagers autorisés et l'itinéraire de substitution	73
Les grands objectifs du projet.....	73
Gains d'accessibilité pour les résidents de la zone d'étude	74
La méthode	74
Accessibilité des territoires à l'emploi	75
Accessibilité des territoires aux zones naturelles	77
Impact socio-économique potentiel.....	79
Benchmarking	79
Impacts potentiels sur l'aire d'étude	80
Les effets sociaux	82
Améliorer le niveau de service et assurer une meilleure sécurité	82
Améliorer l'accessibilité aux services publics	83
Promouvoir le bassin de Castres – Mazamet comme territoire à vivre	86
Les effets sur la compétitivité et l'attractivité des territoires.....	86
Castres – Mazamet, à plus d'une heure d'une infrastructure autoroutière.....	86
Intégration opérationnelle aux pôles de compétitivité et développement économique des entreprises.....	87
Opportunité de développement de la formation et de la recherche	87
Opportunité nouvelle pour le tourisme.....	88
Prise en compte du milieu agricole et intérêt recherché pour le développement des industries agro-alimentaires.....	88
Autres activités spécifiques : les carrières, la sylviculture, les eaux minérales.....	88
Dimension commerciale, différents effets possibles.....	88
Risque de transfert d'activité et de remise en cause de la reconversion industrielle	88
Les effets sur l'organisation des territoires	89
Offrir aux territoires peu denses des services de transports et des infrastructures adaptées	89
Lutter contre l'étalement urbain qui provoque une artificialisation trop importante des espaces naturels	90
Conclusion	92

Première partie : Présentation de l'étude socio-économique

Préambule

La liaison Castres – Toulouse permet de raccorder le bassin de Castres – Mazamet à la métropole toulousaine. Cette liaison se compose actuellement de la RN126 entre Castres et Maurens-Scopont, puis des RD42 et RD20 jusqu'à l'antenne autoroutière de Verfeil (A680) exploitée actuellement par la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF). L'itinéraire se poursuit par l'autoroute A68 jusqu'à Toulouse.

L'aménagement à 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse a été décidé par décision ministérielle en date du 8 mars 1994. Cette liaison a de plus été classée grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) lors du Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) de décembre 2003.

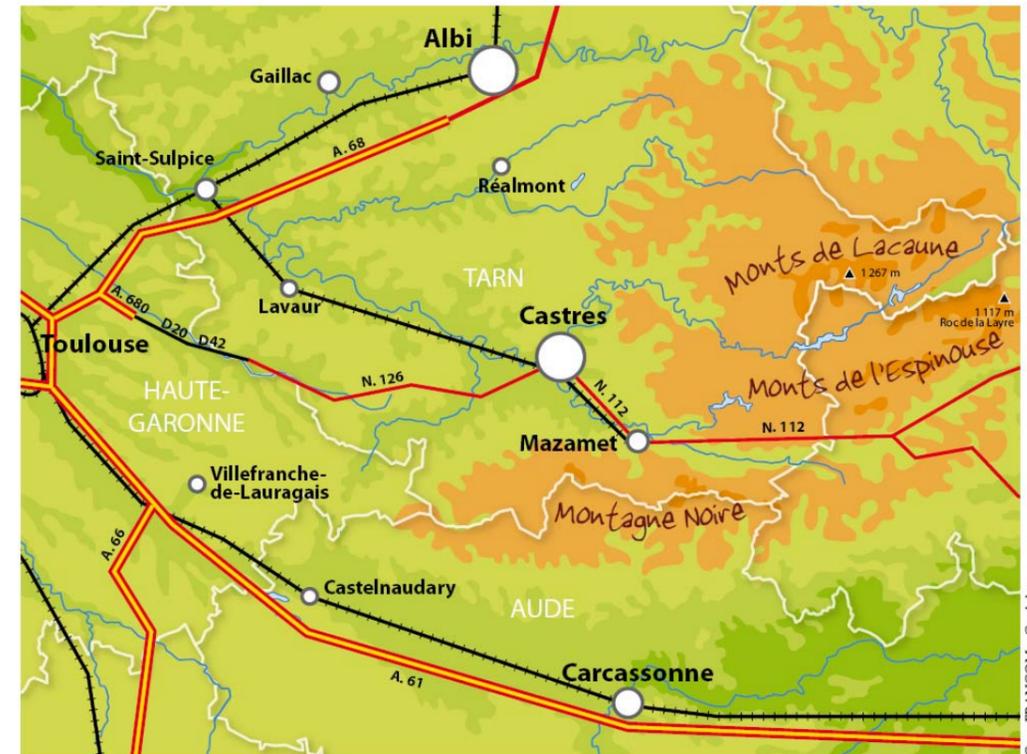
La déviation de Soual, longue de 4 km, a été ouverte à la circulation en février 2000. La déviation de Puylaurens, longue de 7 km, a été mise en service en juillet 2008. La section Castres – Soual (longue d'un peu plus de 10 km), a fait l'objet de deux enquêtes publiques distinctes : l'une pour la section urbaine, l'autre pour la section rase campagne. Actuellement, seule la section urbaine a été déclarée d'utilité publique (15 juin 2004), le début des travaux est prévu en 2010.

Conformément au parti d'aménagement d'une voie express à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés, et dans le respect de la décision ministérielle du 8 mars 1994, il ressort qu'il reste 37 km n'ayant pas encore fait l'objet d'enquête publique.

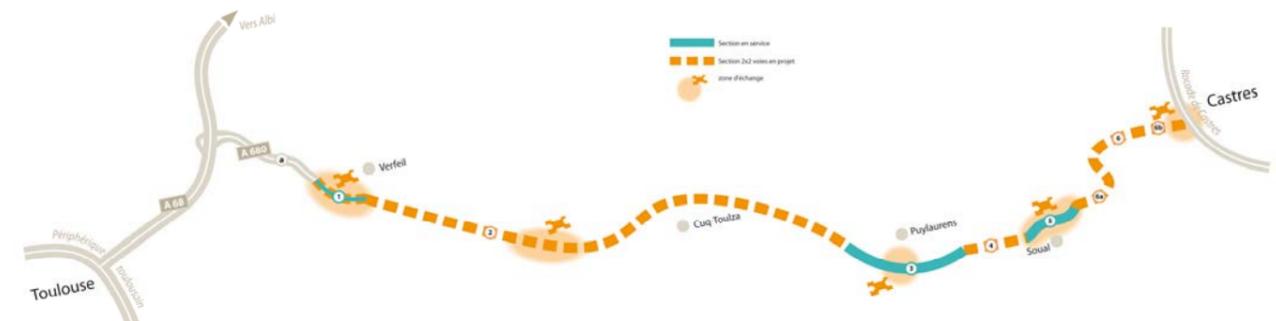
La Commission nationale du débat public considère que :

- la liaison Castres-Toulouse via l'autoroute A68 ayant été classée grande liaison d'aménagement du territoire, les objectifs assignés au projet revêtent un caractère national ;
- les impacts socio-économiques pour le développement du bassin d'emploi de Castres-Mazamet et de l'aire métropolitaine de Toulouse sont importants ;
- les impacts sur l'environnement, l'aire d'étude comprenant notamment une zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et un site d'intérêt communautaire, sont significatifs ;
- le projet comporte plusieurs modalités de financement ;
- si une concertation sur le projet a été engagée pendant le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Toulouse et poursuivie pendant un mois après la clôture du débat, l'abandon du projet de contournement autoroutier de Toulouse par décision ministérielle du 16 juillet 2008 constitue un élément nouveau de la concertation,

De ce fait, la Commission nationale du débat public décide que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.



PRESENTATION DE L'OPERATION CASTRES - TOULOUSE



Les objectifs de l'étude confiée à Egis Mobilité, son contenu et ses limites

Objectifs et contenu de l'étude

Réalisée pour le compte de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, la présente étude traite des aspects socio-économiques des territoires desservis directement ou indirectement par la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse.

Elle permet de constituer le dossier support au débat public.

La présente introduction, objet de la **partie 1**, replace le projet dans son contexte et décrit les zones d'étude analysées ci-après.

La **partie 2** présente les caractéristiques socio-économiques du territoire concerné par la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse et conclut sur une typologie des territoires composant la zone d'étude locale, en tenant compte des évolutions et caractéristiques des territoires limitrophes, desservis ou non par une infrastructure majeure.

La **partie 3** définit les perspectives d'évolution future à partir des politiques territoriales publiques et la prise en compte de l'évolution actuelle de différents indicateurs socio-économiques.

La **partie 4** identifie les impacts socio-économiques de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse sur le territoire d'étude, en fonction des scénarios d'aménagement envisagés pour sa réalisation (concession ou aménagement progressif) et les confronte aux attentes, perceptions et projets d'aménagement des territoires concernés (collectivités, services de l'Etat, entreprises, organismes consulaires).

Limites de l'analyse

Le diagnostic réalisé ci-après est basé en partie sur la collecte des données statistiques les plus récentes, publiées par les organismes officiels. Ces derniers fournissent des indicateurs précis à l'échelon communal ; toutefois les dates de publication de ces indicateurs sont décalées de plusieurs mois par rapport à la date de référence, ce qui ne permet pas de prendre en compte les dernières évolutions liées à la crise économique actuelle. Les entretiens auprès d'acteurs locaux ciblés permettent néanmoins de recadrer la situation.

Par ailleurs, si le diagnostic du contexte actuel est fondé sur des analyses quantitatives de données, des analyses bibliographiques et documentaires, des dires d'experts et des visites de terrain, l'analyse prospective ne peut prendre en compte tous les paramètres influant sur le développement économique. L'évolution des politiques économiques nationales et internationales, ainsi que les conséquences d'une crise économique majeure mondiale ou d'éventuelles catastrophes écologiques sont difficilement appréciables.

Compte tenu des dates de mise en service de la future liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse (2015 dans le cadre du scénario 1, ouverture progressive s'échelonnant de 2015 à 2050 dans le cadre du scénario 2), on peut penser que la crise économique actuelle, de nature conjoncturelle, ne devrait pas impacter les tendances de long terme. L'évolution des territoires desservis par cette nouvelle infrastructure doit donc être envisagée à cette échéance de temps là.



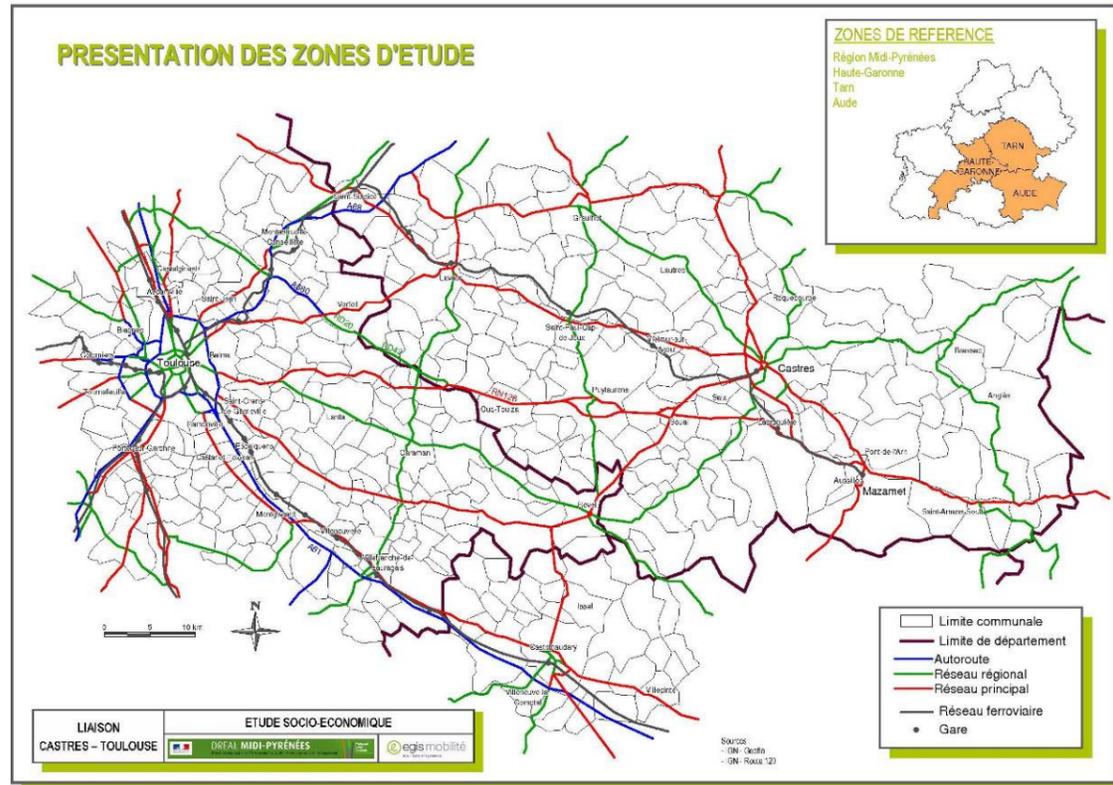
Castres (centre ville) et Mazamet

Les zones d'études prises en compte

Pour comprendre le contexte socio-économique dans lequel s'insère la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, deux échelles d'étude ont été retenues :

- l'échelle régionale (Midi-Pyrénées) et métropolitaine,
- l'échelle locale.

Le périmètre de la zone d'étude à l'échelon local (cf. carte ci-dessous) ne se limite pas aux communes comprises dans le fuseau d'étude soumis à la concertation 2007/2008, de manière à étudier l'évolution des territoires situés dans un quadrant sud-est de l'aire métropolitaine toulousaine, englobant différents itinéraires routiers possibles entre l'agglomération de Castres – Mazamet et le pôle toulousain.



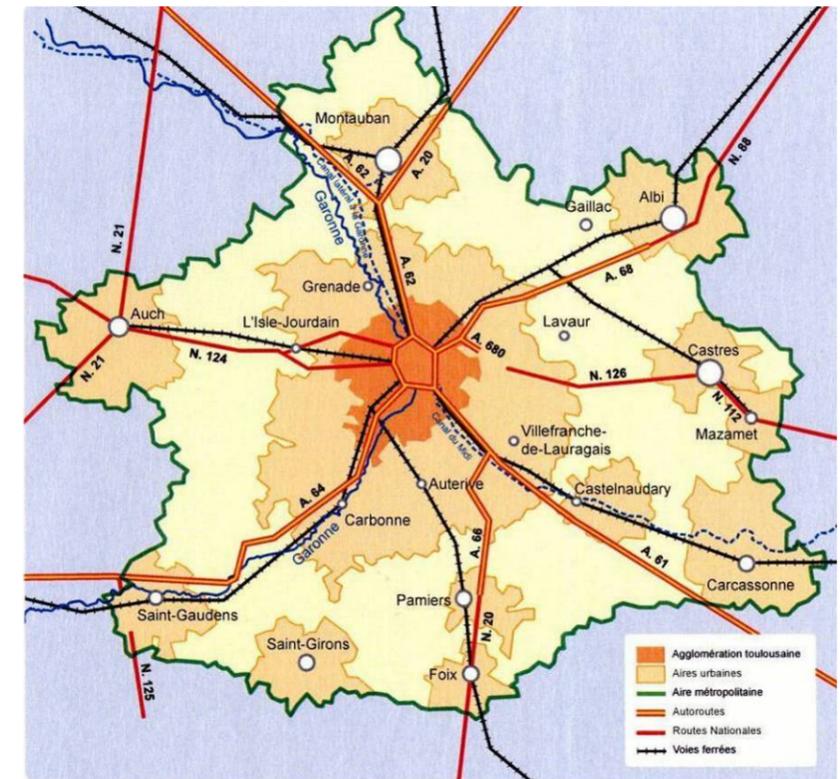
ZONE D'ETUDE : ECHELON LOCAL : Base cantonale

Département de la Haute-Garonne	Département du Tarn	Département de l'Aude
Blagnac	Cuq Toulza	Castelnaudary (Castelnaudary Nord)
Caraman	Lavaur	Villeneuve Comptal (Castelnaudary Sud)
Castanet Tolosan	Graulhet	
Lanta	St Paul Cap de Joux	
Montastruc la Conseillère	Puylaurens	
Montgiscard	Dourgne	
Portet sur Garonne	Vielmur sur Avoût	
Revel	Lautrec	
Toulouse	Castres (Cantons Nord+Sud+Est+Ouest)	
Colomiers (Toulouse 13 canton)	Labruguière	
Castelginest (Toulouse 14 canton)	Mazamet	
L'Union - St Jean (Toulouse 15 canton)	Aussillon (Mazamet Sud Ouest)	
Balma (Toulouse 8 canton)	Pont de Larn (Mazamet Nord Est)	
Ramonville St Agne (Toulouse 9 canton)	Roquecourbe	
Tournefeuille	Brassac	
Verfeil	Angles	
Villefranche de Lauragais	St Amans Soult	

L'espace métropolitain

L'aire urbaine de Toulouse entretient des relations avec les autres territoires et en particulier avec les villes moyennes les plus proches. Flux résidentiels, parcours scolaires, échanges économiques, services et équipements modèlent, à différents niveaux d'intensité, un système urbain autour des aires urbaines et des axes qui les relient. Si ce concept ne fait pas actuellement l'objet d'une définition précise, la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) décrit l'espace métropolitain comme un territoire structuré autour d'une très grande ville « rassemblant des fonctions diversifiées, notamment des fonctions tertiaires supérieures, qui rayonne sur son environnement régional, national et international et qui fonctionne en réseau avec les villes moyennes qui l'entourent ».

L'espace métropolitain toulousain s'organise autour de 13 aires urbaines et de 21 pôles d'emploi de l'espace rural et comprend 2 000 communes sur deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.



GCAT : Carte issue du rapport de synthèse du Débat Public

Deuxième partie : Présentation du territoire d'étude : la situation actuelle

Objectifs de cette analyse Il s'agit d'évaluer les évolutions démographiques et économiques récentes des territoires situés sous influence de la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, de manière à en comprendre les atouts et handicaps ainsi que les interactions entre entités (territoires urbains, ruraux, sous influence, ...).

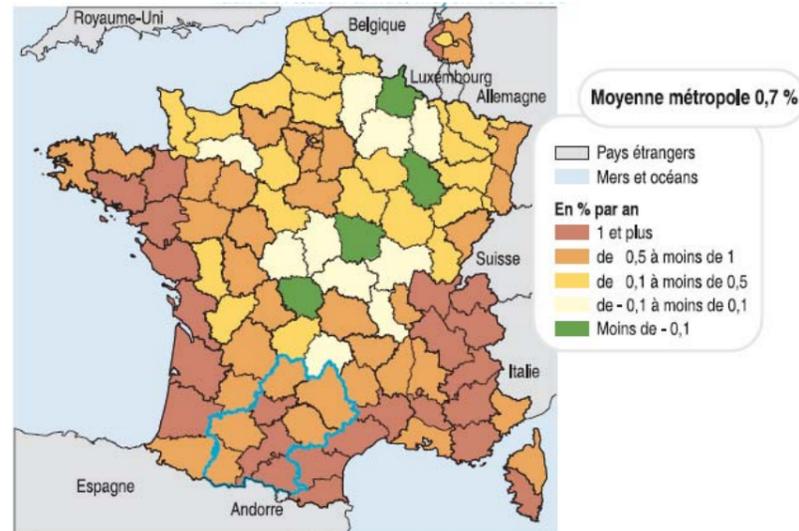
Le contexte démographique

Forte croissance démographique de la région

→ L'échelon régional

Au 1^{er} janvier 2006, Midi-Pyrénées compte 2,8 millions d'habitants, soit 200 000 de plus qu'en 1999. Par rapport au reste de la France métropolitaine, elle a connu une augmentation démographique presque deux fois plus importante (+1,2% d'augmentation annuelle pour +0,7%). Ainsi Midi-Pyrénées est, après Languedoc-Roussillon, la région où la croissance démographique est la plus forte depuis 1999.

FORTE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DES DEPARTEMENTS DU SUD ET DE L'OUEST ENTRE 1999 ET 2006 : TAUX MOYEN D'EVOLUTION ANNUEL



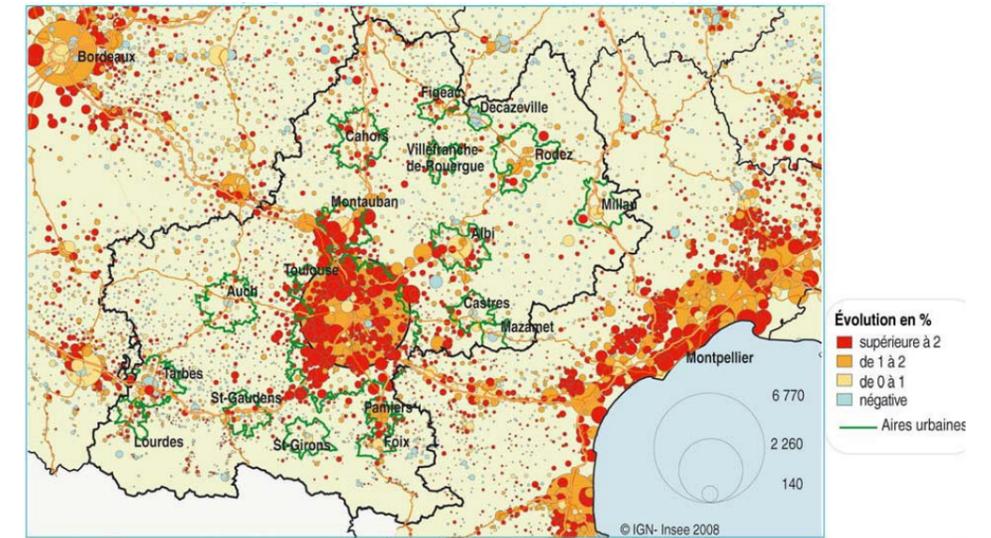
Carte : Insee – recensement de la population

Au sein de la région, la croissance est forte dans les zones sous influence urbaine, notamment dans l'aire urbaine toulousaine, et le long des grands axes de communication. Cet attrait pour la métropole régionale se répercute sur les départements voisins concernés par l'aire urbaine toulousaine, qui connaissent une accélération démographique depuis la précédente décennie.

Evolution démographique annuelle :

	Période 1990-1999	Période 1999-2006
Haute-Garonne	+1,4%/an	+1,8%/an
Tarn	0,0%/an	+0,9%/an
Ariège	+0,1%/an	+0,9%/an
Tarn-et-Garonne	+0,3%/an	+1,4%/an

BOOM DEMOGRAPHIQUE DE L'ARE TOLOUSAINE : EVOLUTION ANNUELLE ENTRE 1999 ET 2006



Carte : Insee – recensement de la population

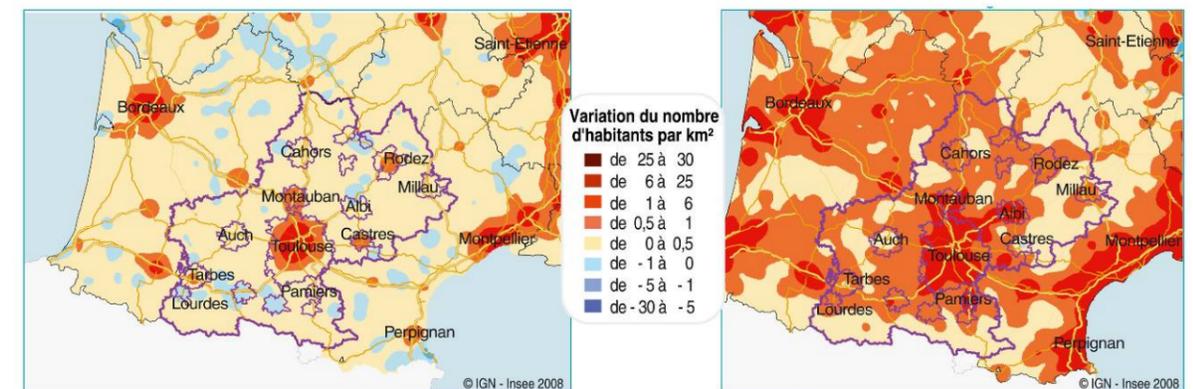
Avec cette vaste zone centrale contrastent des territoires périphériques plus ruraux où la population, après avoir fortement diminué dans certains d'entre eux, se stabilise, voire augmente depuis 1999.

Ce dynamisme démographique repose essentiellement sur la capacité de la région à attirer de nouvelles populations. L'excédent dû au solde naturel est faible, l'essentiel de la croissance régionale résulte d'arrivées beaucoup plus nombreuses que de départs. De plus cet apport migratoire s'amplifie (11 000 personnes par an entre 1990/1999 ; 16 000 personnes par an entre 1999/2006).

L'activité économique est en Midi-Pyrénées le principal moteur des migrations.

L'ESSENTIEL DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE RESULTE DE L'APPORT MIGRATOIRE

Variation annuelle de la densité de population entre 1999 et 2006
due au solde naturel due au solde migratoire



Carte : Insee – recensement de la population

Ces nouveaux arrivants sont généralement jeunes. Les 20 – 29 ans représentent désormais 15% de l'excédent migratoire (contre 13% entre 1990/99). Ils sont plus diplômés que la moyenne régionale (41% des + de 14 ans sont diplômés de l'enseignement supérieur contre 22% pour la population régionale).

Grâce à cet apport de population jeune, l'âge moyen en Midi-Pyrénées se stabilise. La population régionale est en moyenne plus âgée que dans les autres régions de la France. Les personnes de plus de 60 ans (24% pour 21% en France) sont plus nombreuses que celles de moins de 20 ans (23% pour 25% en France).

Ce vieillissement est accentué (sauf en Haute-Garonne) par le départ fréquent des jeunes à l'âge des études supérieures.

Zone d'étude en expansion démographique, malgré l'évolution négative du sud-est Tarnais

→ **L'échelon local**

Sur les 328 communes composant la zone d'étude, 28 ont plus de 5 000 habitants. Au sein de ces communes, la moitié compte entre 5 000 et 10 000 habitants, 9 en accueillent entre 10 000 et 20 000, les 5 autres restantes étant représentées par Toulouse et ses communes satellites (Colomiers, Tournefeuille, Blagnac), ainsi que Castres.

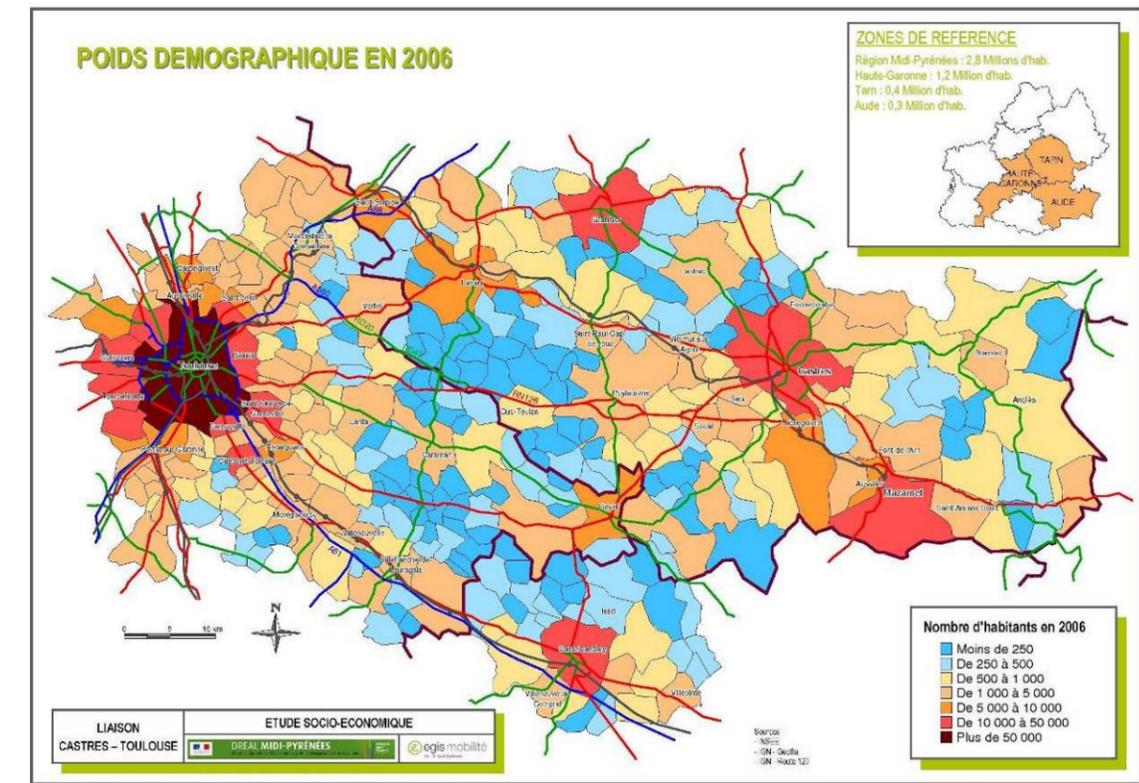
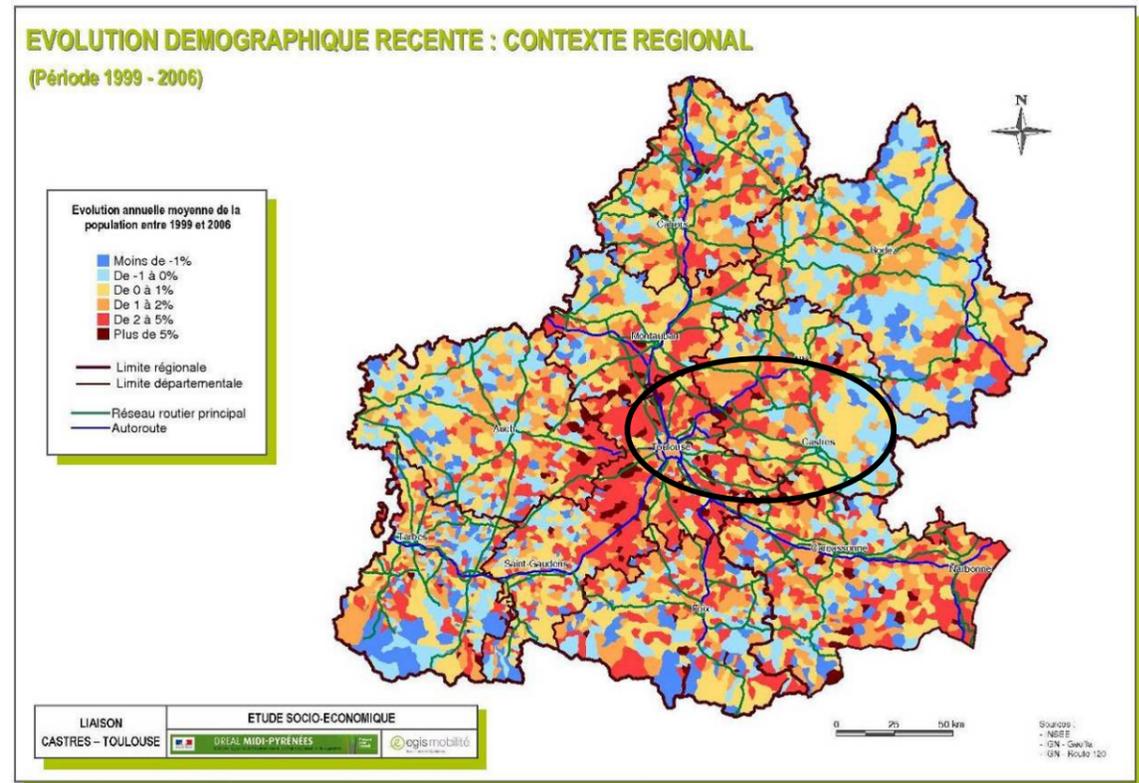
LISTE DES COMMUNES DE LA ZONE D'ETUDE AYANT PLUS DE 5 000 HABITANTS EN 2006

31	Toulouse	437 720
31	Colomiers	32 110
31	Tournefeuille	25 440
31	Blagnac	21 200
31	Cugnaux	16 020
31	Balma	12 790
31	L'Union	12 300
31	Ramonville-St-Agne	11 740
31	St-Orens-de-Gameville	10 780
31	Castanet-Tolosan	10 330
31	Portet-sur-Garonne	9 760
31	St-Jean	9 340
31	Revel	8 860
31	Castelginest	8 400
31	Villeneuve-Tolosane	8 260
31	Aucamville	7 500
31	Launaguet	6 700
31	Escalquens	5 680
31	Cornebarrieu	5 450
31	St-Alban	5 430

81	Castres	43 140
81	Graulhet	11 990
81	Mazamet	10 160
81	Lavaur	9 860
81	St-Sulpice	7 380
81	Aussillon	6 700
81	Labruguière	5 840

11	Castelnaudary	11 580
----	---------------	--------

Le long de la RN126, les communes de Saïx, Puylaurens, Verfeil et Soual se distinguent.



Globalement, la croissance démographique est positive et concerne de plus en plus de communes : 257 communes sur la période 1990/1999 pour 283 communes sur la période 1999/2006.

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ANNUELLE :

	1990-1999	1999-2006
France	0,4	0,7
Région Midi-Pyrénées	0,5	1,2
Haute-Garonne	1,4	1,8
Tarn	0	0,9
Aude	0,4	1,4
ZEL	1,1	1,5

Source : INSEE, RP 2006

Les communes situées en bordure de l'agglomération toulousaine, sur les franges départementales de la Haute-Garonne et du Tarn, enregistrent un taux d'évolution important, supérieur à la moyenne régionale et départementale.

Les 2^e et 3^e couronnes péri-urbaines de Toulouse (Garidech, Saint-Sulpice, Verfeil, Lavar, Lanta, Villefranche-de-Lauragais, ...) progressent fortement depuis 1999, ce qui traduit bien le phénomène d'étalement urbain des dernières années, lié à un accroissement important du prix de l'immobilier au sein de l'agglomération toulousaine et à la saturation des terrains constructibles sur les communes de la première couronne (Saint-Orens, Balma, L'Union).

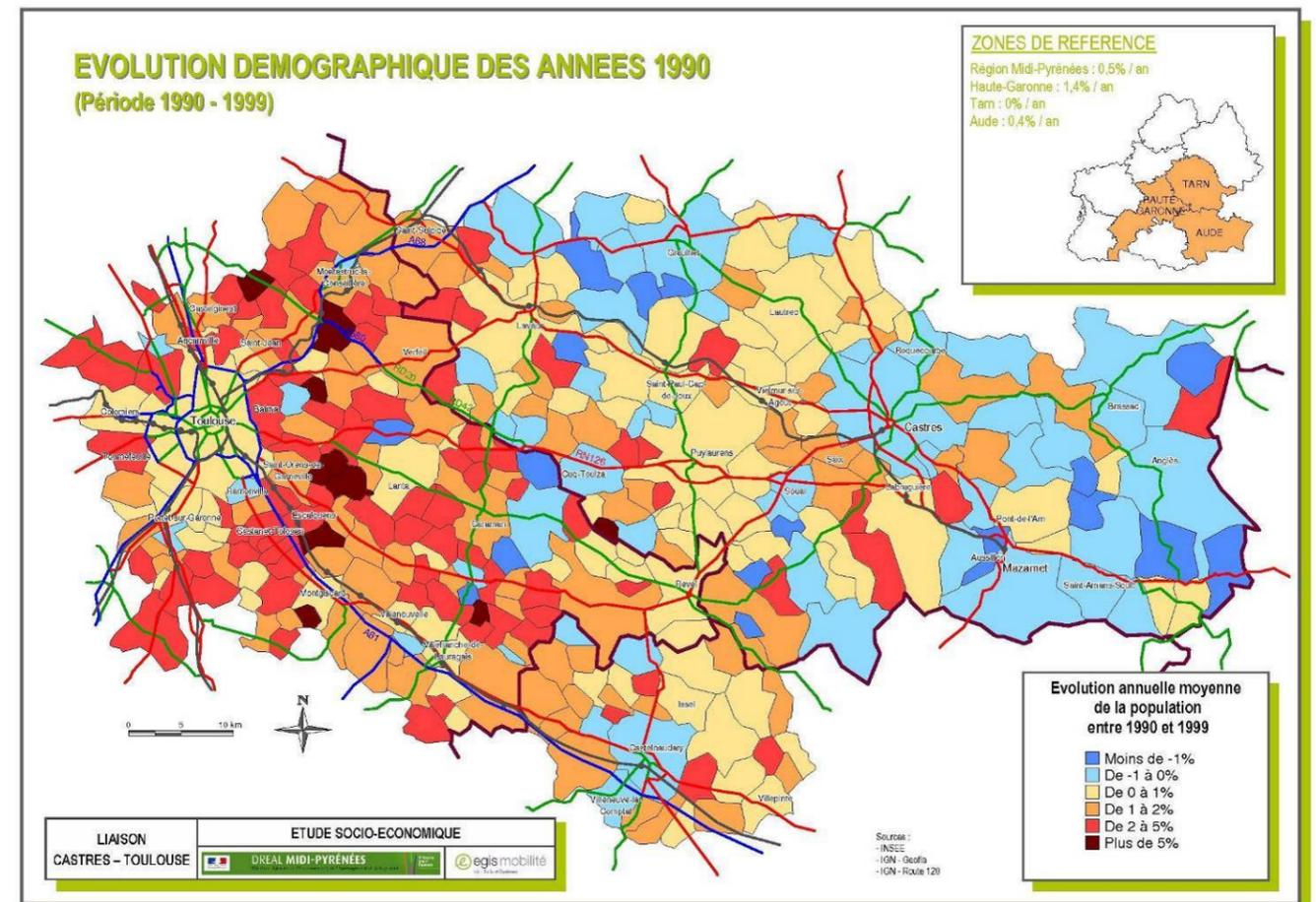
L'est de la zone d'étude est moins dynamique, notamment aux confins du département tarnais. Depuis 1999, ce territoire connaît néanmoins une amélioration de sa situation démographique. Si Castres, Mazamet et Graulhet continuent à voir leur population diminuer ou tout au moins stagner, les territoires riverains à ces communes enregistrent un gain de population. Ainsi, la Communauté de Communes Sor-et-Agoût connaît une croissance importante. Ces nouveaux habitants travaillent en majorité sur la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet.

Les enseignements du dernier recensement indiquent donc que sur la zone d'étude, le nord-ouest est beaucoup plus dynamique que le sud-est. Le dynamisme économique de la métropole toulousaine et l'ouverture progressive de l'A68 depuis 1992, a eu un impact très fort sur le développement de l'urbanisation des communes situées à proximité de cet axe.

A l'opposé, le secteur de Castres-Mazamet jouit d'une situation moins favorable. Dans un contexte régional de forte croissance démographique, ce pôle apparaît peu dynamique. Les disparités y sont cependant très fortes : décroissance des communes rurales situées à l'est ; croissance très significative du pôle Sor-et-Agoût, à l'ouest du territoire ; maintien relatif de l'agglomération de Castres – Mazamet.



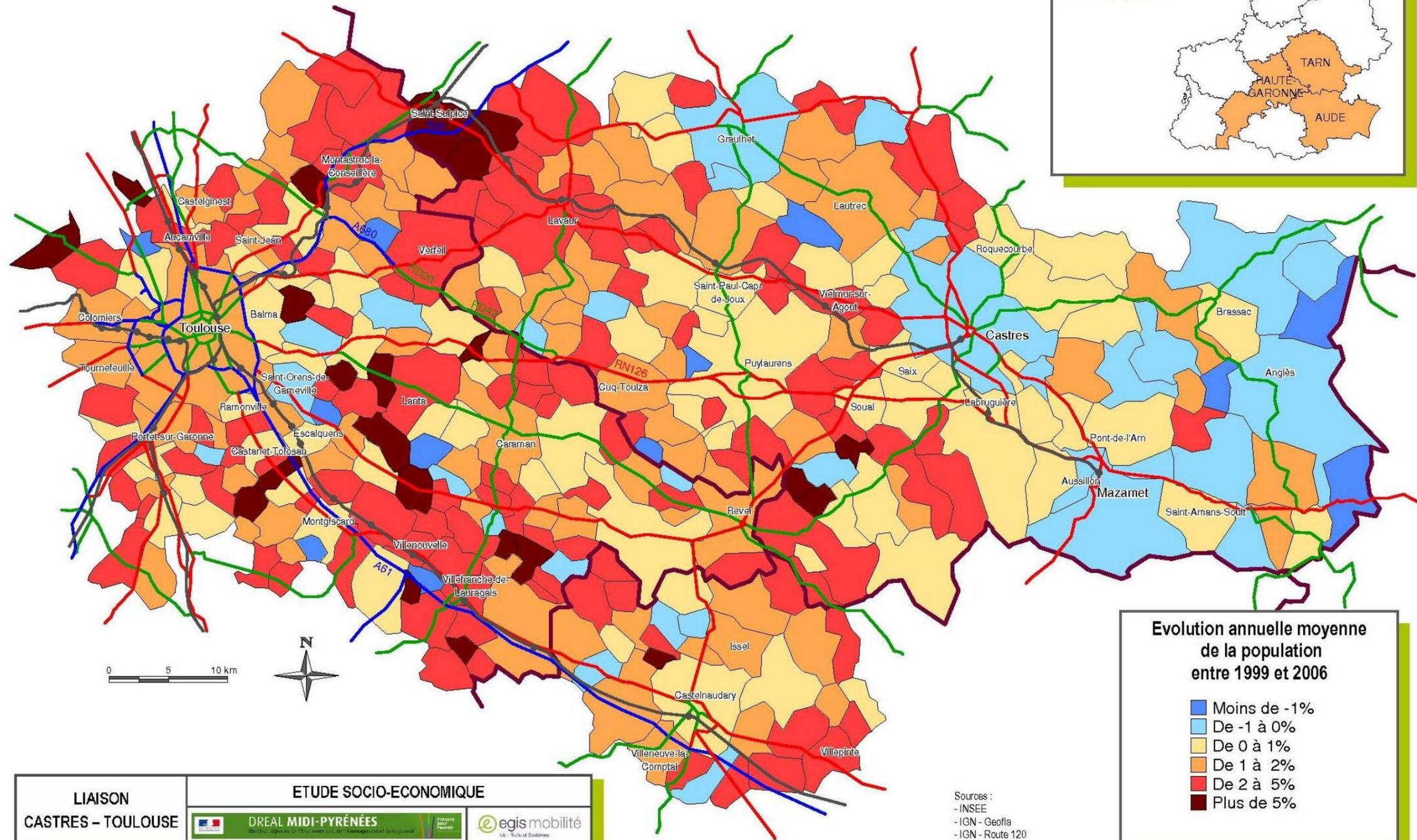
Traversée de Cuq-Toulza



EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE RECENTE (Période 1999 - 2006)

ZONES DE REFERENCE

Région Midi-Pyrénées : 1,2% / an
 Haute-Garonne : 1,8% / an
 Tarn : 0,9% / an
 Aude : 1,4% / an



Evolution annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2006

- Moins de -1%
- De -1 à 0%
- De 0 à 1%
- De 1 à 2%
- De 2 à 5%
- Plus de 5%

LIAISON CASTRES - TOULOUSE

ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE

DREAL MIDI-PYRÉNÉES

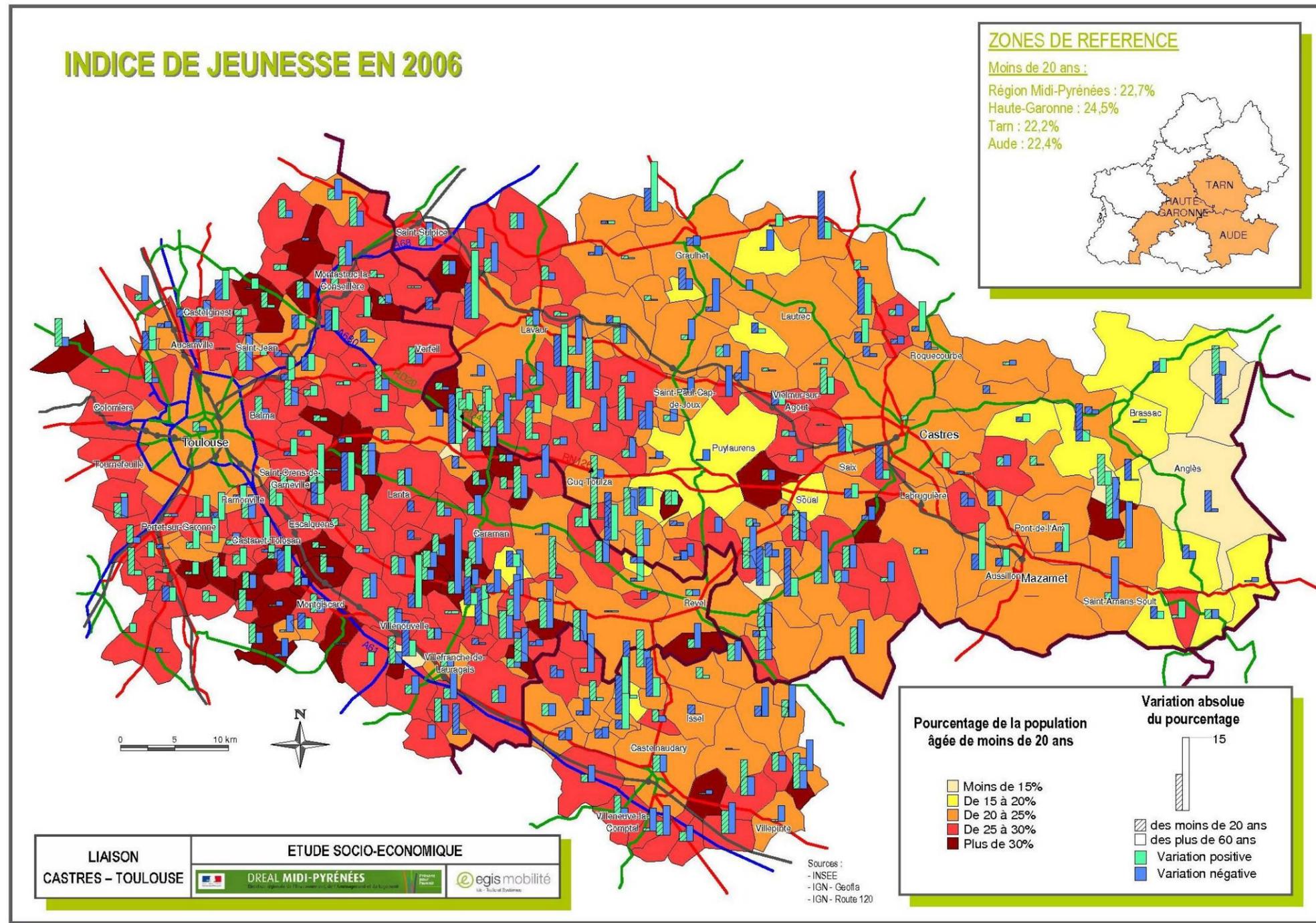
egis mobilité

Sources :
 - INSEE
 - IGN - Geofia
 - IGN - Route 120

Entraînée par l'essor démographique de l'agglomération toulousaine, la pyramide des âges évolue de manière favorable.

L'évolution des moins de 20 ans est globalement favorable, notamment sur les communes connaissant une croissance démographique importante ; celle des plus de 60 ans est plus fluctuante.

Dans les communes en extension, la part des seniors diminue, ce qui est le cas des territoires situés à la frange des départements de la Haute-Garonne et du Tarn. Elle augmente ou se stabilise sur quelques communes qui perdent des habitants et au cœur de l'agglomération toulousaine, dont une partie des autochtones arrivent en âge de la retraite.



L'économie et l'emploi

Caractéristiques générales du marché de l'emploi

→ L'échelon régional

La région Midi-Pyrénées tire son activité de cinq grandes familles d'activités : la filière de l'aéronautique et du spatial, les industries agro-alimentaires, les industries technologiques, la recherche-développement publique et privée et le secteur touristique.

En 2006, les activités industrielles et de services aux entreprises bénéficient encore du dynamisme du secteur aéronautique. Les activités du bâtiment et des services aux particuliers restent aussi bien orientées.

Cependant, depuis cette date, des difficultés économiques d'ordre mondial ont affecté l'économie française, rendant les indicateurs économiques moins favorables. La région Midi-Pyrénées, bien que comptant de nombreux fleurons de l'activité française, en pâtit également.

Au niveau départemental, la **Haute-Garonne** connaît une situation assez favorable. Ainsi entre juin 2007 et juin 2008, l'emploi augmente plus fortement (+1,7%) dans ce département, qu'au niveau régional (+0,8%) ou national (+1,1%). Quant au taux de chômage (7,5% en juin 2008), bien qu'il soit légèrement supérieur au taux régional (7,4%) et au taux national (7,2%), il a baissé de 1,1 point en 1 an, soit davantage qu'en Midi-Pyrénées et en France (0,9 point).

Dans le **Tarn**, les caractéristiques de l'emploi sont moins bonnes. L'emploi salarié baisse ainsi de 1,1% et le taux de chômage qui s'établit à 8,8% de la population active est supérieur au taux de la Haute-Garonne. A l'image de la France et de la région, il a baissé de 0,9 point en un an. Le chômage affecte toutes les catégories sociales mais les ouvriers et les techniciens sont toutefois plus touchés.

→ L'échelon local

A l'instar de la croissance démographique, la population active de la zone d'étude augmente depuis 1999 : +16% en 7 ans. Cela concerne particulièrement la partie de la Haute-Garonne, dont le nombre d'actifs croît de +18%. Cette évolution est à l'image des indicateurs de la zone de référence (cf tableau ci-dessous).

En ce qui concerne le taux d'activités des 15-64 ans (actifs / population totale), la zone d'étude présente un taux moyen relativement bon, significatif d'une part importante de personnes déclarant posséder ou rechercher un emploi. Le nombre d'habitants de cette classe d'âge ne travaillant pas (étudiant, retraité, femme au foyer, ...) est donc faible.

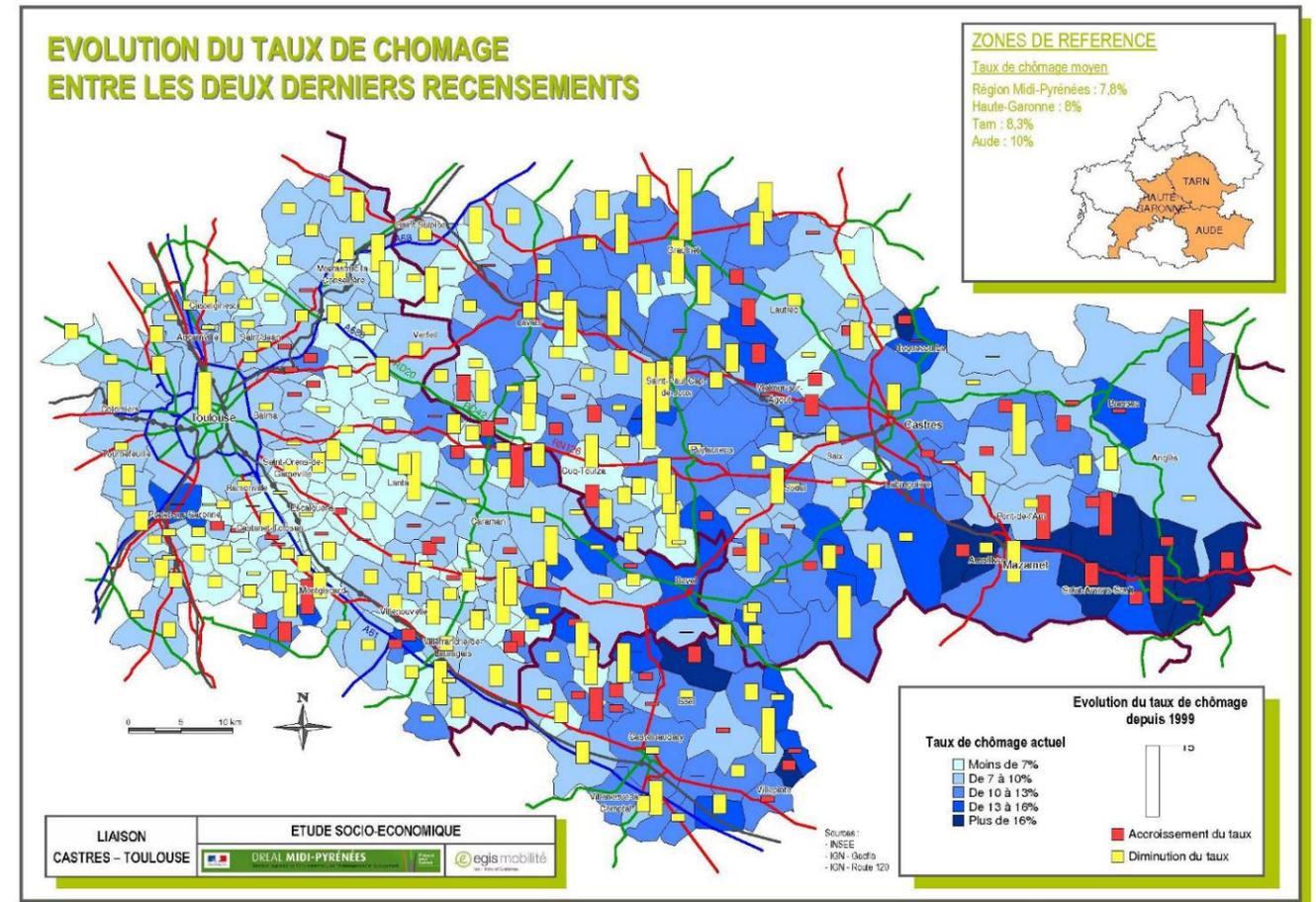
	Actifs (15-64 ans) : évolution 1999 – 2006 en %	Taux d'activités des 15-64 ans en 2006
ZEL	+16%	71,1
Région Midi-Pyrénées	+13%	71,6
Haute-Garonne	+19%	71,9
Tarn	+9%	70,5
Aude	+13%	67,5

Source : INSEE, RP 2006

Parallèlement, le taux de chômage moyen diminue, ce qui traduit une amélioration générale de la situation de l'emploi. Certains territoires situés à l'Est de la zone, sur les territoires tarnais et audois connaissent néanmoins un taux de chômage important, notamment sur certaines communes de la Montagne Noire.

Par rapport à la décennie précédente, la plupart des communes enregistrent une diminution de leur taux de chômage entre 1999 et 2006. **Mais, les difficultés économiques actuelles laissent présager une augmentation générale de ce taux. Depuis 2007, plusieurs entreprises ont connu une baisse importante de leur activité, les conduisant à envisager des plans de restructuration.**

Le service économique de la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet a comptabilisé 147 liquidations judiciaires entre 2004 et 2008 au sein de son territoire et des autres communes composant le Pays d'Autan (cf. § sur l'intercommunalité).



ETAT DES LIQUIDATIONS JUDICIAIRES SUR L'AGGLOMERATION DE CASTRES – MAZAMET ET DES AUTRES COMMUNES APPARTENANT AU PAYS D'AUTAN

Secteurs	Nombre de liquidations judiciaires entre 2004 et 2008
Agriculture	1
Industrie	45
Construction	11
Services (principalement marchands)	88
Autres	2
Total	147

Source : service économique – Communauté d'Agglomération de Castres - Mazamet

Quantification de l'emploi Les quatre cartes de la page suivante présentent la situation de l'emploi salarié dans le privé (année 2006) et dans le public (année 2005), en différenciant :

- pour le secteur privé, la répartition des emplois selon les 4 grands secteurs d'activité (agriculture, industrie, construction et services) ;
- pour le secteur public, la part de la fonction publique d'Etat, de la fonction publique hospitalière et de la fonction publique territoriale.

Note aux lecteurs : Sur la zone d'étude, l'échelle des emplois salariés étant très différente entre les communes urbaines et rurales, plusieurs cartes ont été réalisées pour mieux visualiser le volume des emplois par commune. Les deux cartes traitant des communes accueillant plus de 1000 emplois salariés sont volontairement moins illustratives afin de ne pas masquer l'activité sur les autres communes.

Les communes accueillant plus de 1000 emplois salariés correspondent logiquement aux communes les plus urbaines de la zone d'étude : Toulouse et les communes périphériques (Blagnac, Labège, Colomiers, Portet-sur-Garonne, Ramonville, Balma, L'Union, ...) ainsi que les communes de Castres, Mazamet, Revel, Castelnaudary, Grauhlet, Lavour, Saint-Sulpice, Aussillon et Villefranche-de-Lauragais.

Parmi ces emplois, la part des services y est importante.

Sur les communes situées à l'est d'une verticale passant par Grauhlet, Revel et Castelnaudary, la part de l'industrie est également significative.

Dans le domaine des emplois du secteur public, c'est la fonction hospitalière qui est logiquement la moins représentée, hormis à Lavour.

Sur les communes comptant moins de 1000 emplois salariés, on constate qu'entre le pôle ouest toulousain et le secteur de Castres – Mazamet, le nombre d'emplois est faible et disséminé sur quelques communes.

Au niveau des emplois du secteur privé, la part de l'industrie est nettement prépondérante sur les territoires tarnais et audois. Ce sont en revanche les services qui l'emportent sur l'agglomération toulousaine. Cette différenciation est nettement plus visible sur ces communes qu'au sein des communes de plus de 1000 emplois.

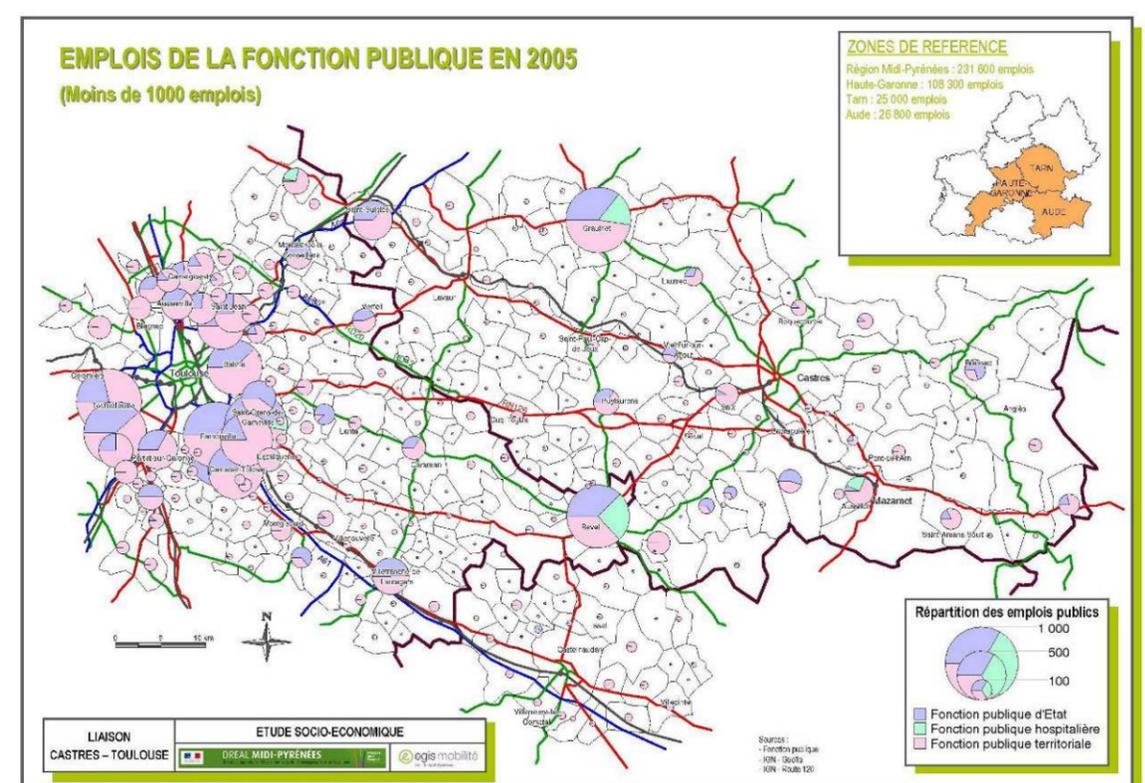
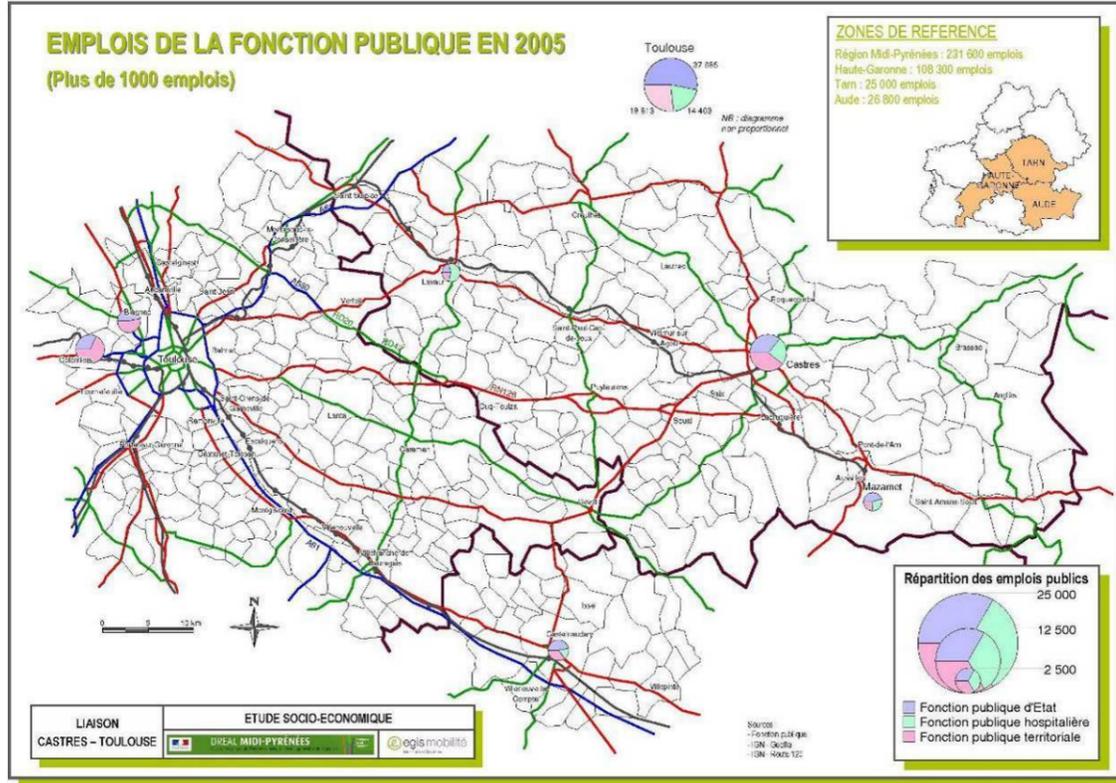
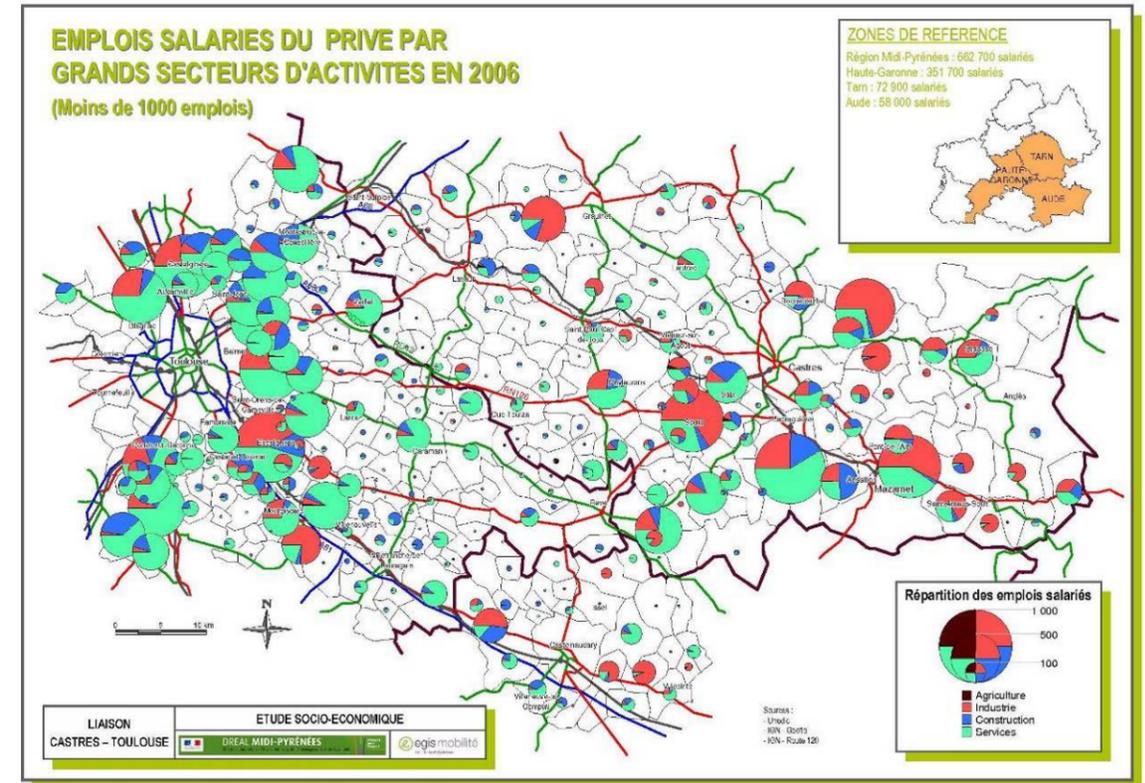
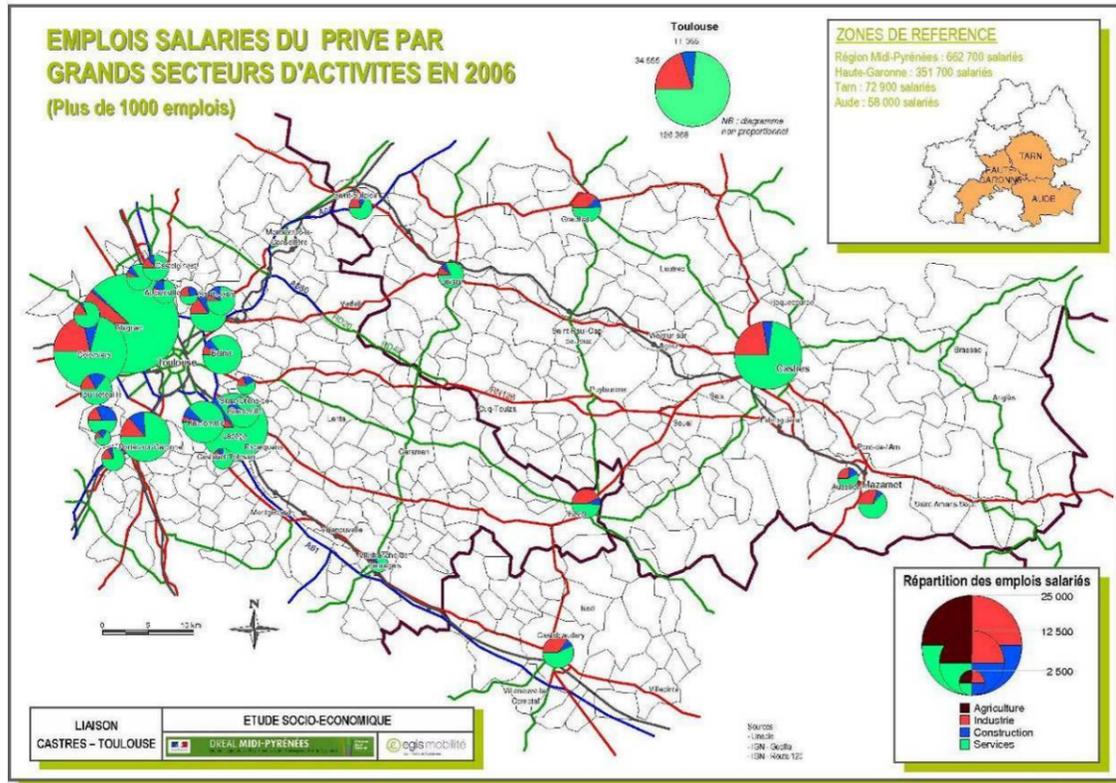
En matière d'emplois dans les administrations, la fonction publique territoriale est importante. A noter qu'à Revel, Grauhlet et Aussillon, la part de la fonction publique hospitalière est bien représentée. Comme précédemment pour la commune de Lavour, cette part témoigne de la présence d'un équipement de santé important, qui représente un gros employeur au sein de ces petites villes.



Espace santé (Complexe Hermès) et laboratoire Pierre Fabre à Lavour



ZI du Mélou et ZAC du Causse à Castres



Evolution de l'emploi A partir de l'analyse des données de l'UNEDIC (emplois salariés du secteur privé), il apparaît que l'évolution des emplois est favorable sur la zone d'étude au cours de la période 2000-2006 (cf. cartes ci-contre).

Ainsi la zone d'étude gagne de l'ordre de 25 080 emplois entre 2000 et 2003 et 27 600 emplois entre 2003 et 2006. Ces gains sont pour l'essentiel concentré en **Haute-Garonne** (25 100 sur les 3 premières années, et 26 610 sur les années suivantes).

Sur la partie tarnaise de la zone d'étude, on constate une évolution de l'emploi salarié plus favorable sur la période 2003 – 2006 (+ 710 emplois) alors que précédemment elle en perdait (-130).

Sur la partie audoise, les gains s'accroissent entre les deux périodes étudiées (+ 100 entre 2000 et 2003 ; + 280 entre 2003 et 2006).

Au sein de ce territoire, les évolutions sont contrastées. Les pertes d'emplois concernent les communes du Tarn au passé industriel riche comme Mazamet et Grauhlet (respectivement – 325 et - 300 emplois entre 2000 et 2006), ainsi que les petites communes rurales des territoires les plus excentrés par rapport aux pôles urbains (les contreforts montagnards du Sidobre et de la Montagne Noire). A ceux-ci s'ajoutent aussi quelques communes de l'agglomération toulousaine qui connaissent des fluctuations de l'emploi, en fonction des différents mouvements des entreprises sur leur territoire (ex : Saint-Orens : - 280 emplois ou Montrabé : - 320 emplois).

Sur cette période, la commune de Castres voit sa situation s'améliorer, enregistrant dans un premier temps, une perte d'emplois (- 380 emplois entre 2000 et 2003), puis un gain dans un second temps (+ 590 emplois entre 2003 et 2006). Les efforts entrepris localement pour attirer les entreprises apparaissent ainsi porteurs d'emplois. Toutefois, elle se trouve concurrencée par certaines communes de son arrondissement, dont la proximité avec Toulouse est un atout (Saint-Sulpice : + 830 emplois entre 2000 et 2006 et Lavaur : + 550 emplois au cours de la même période).

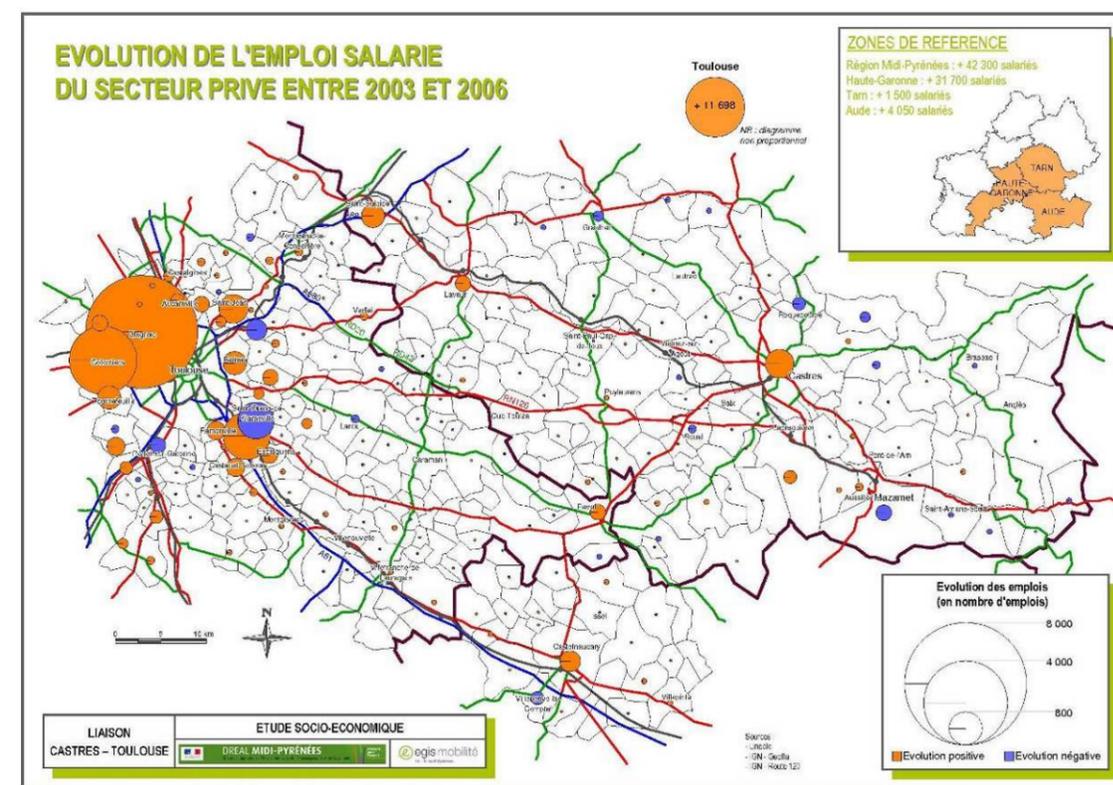
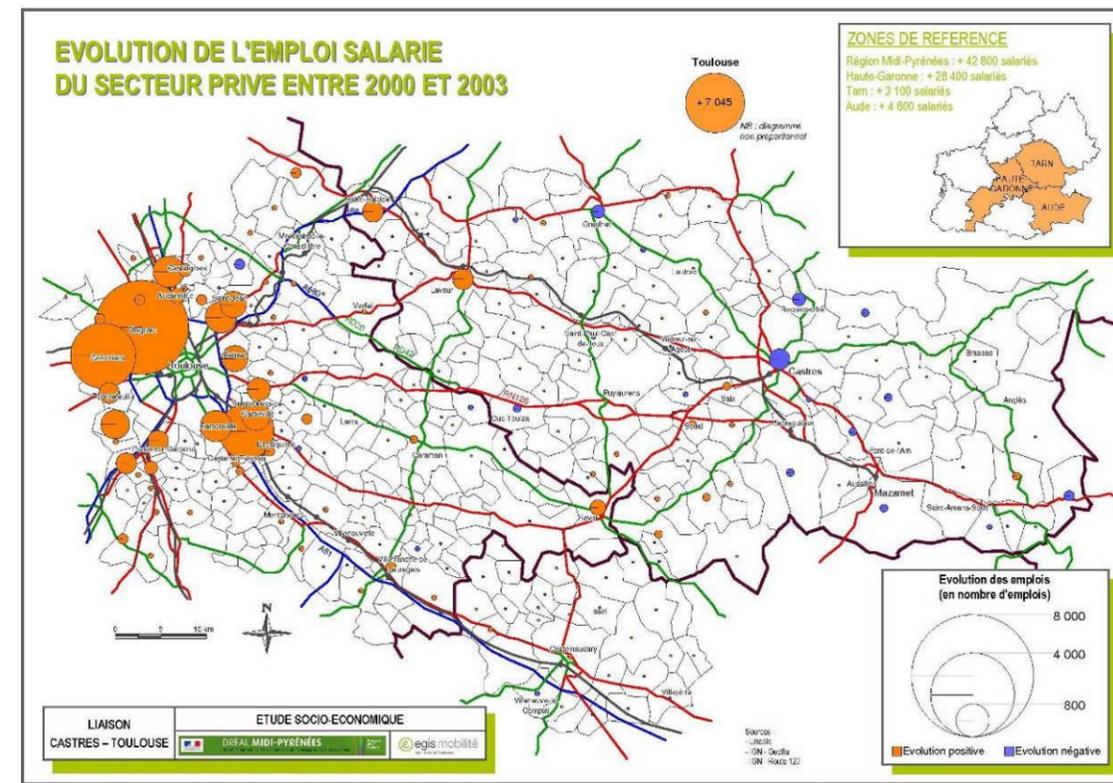
Ce constat est confirmé par les chiffres présentés par l'INSEE concernant l'emploi total sur la zone d'emplois* de Castres-Mazamet qui montrent une évolution de +1% (+ 670 emplois) entre 1999 et 2006 alors qu'entre 1990 et 1999, les emplois avaient diminué de 5%, ce qui correspond à une perte de -2 480 emplois.

Pour la période 1999 – 2006, la progression de l'emploi est liée à celle des emplois salariés (+ 750) alors que les emplois non salariés diminuent (- 81).

Ces indicateurs positifs pour la période 2000-2006 masquent cependant une situation du marché de l'emploi nettement moins favorable pour la période actuelle (2007 – 2009).

L'économie s'est tertiaisée. La part des services est passée de 51 à 55% du total alors que l'industrie a régressé de 28 à 22%.

* Le périmètre de la zone d'emplois de Castres – Mazamet couvre le territoire tarnais retenu pour la zone d'étude à l'échelon local. Cette zone est donc très vaste allant de Saint-Sulpice aux confins du Tarn Sud.



La taille et la localisation des établissements employeurs

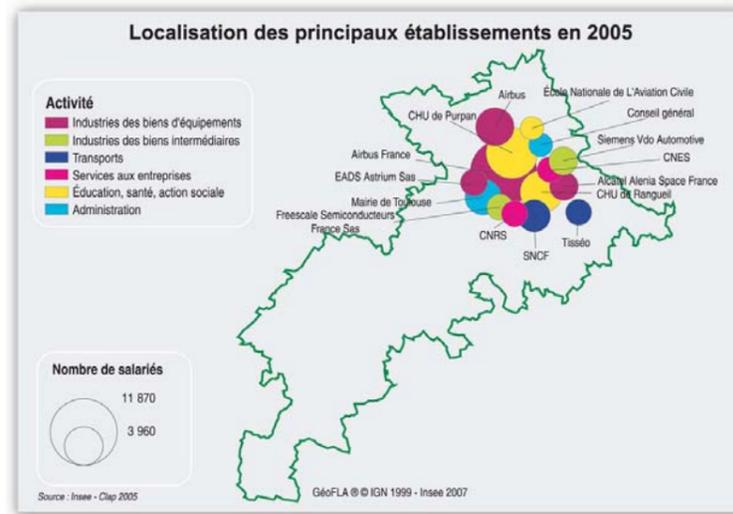
→ **L'échelon régional**

En Midi-Pyrénées, près de deux établissements employeurs sur trois n'emploient aucun salarié et neuf sur dix unités comptent moins de dix salariés.

L'ossature du tissu économique régional repose néanmoins sur les grands établissements (au moins 50 salariés).

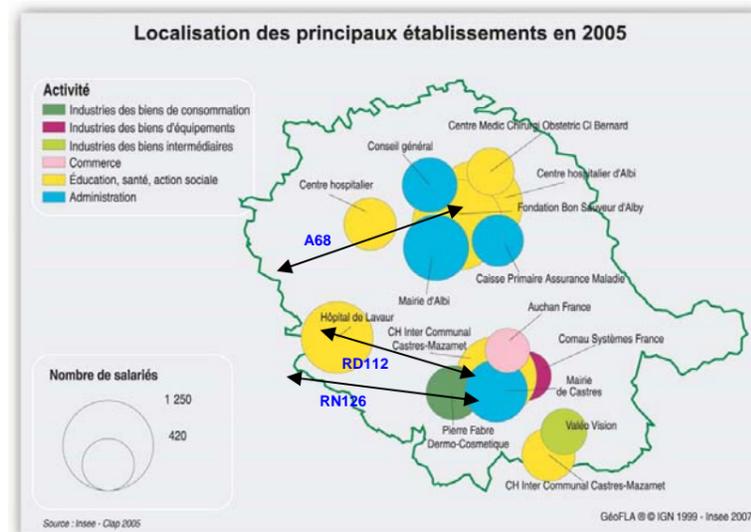
La Haute-Garonne compte de nombreux établissements d'au moins 500 salariés. Airbus France, le Centre Hospitalier Universitaire de Purpan et la mairie de Toulouse sont les établissements du département qui emploient le plus de salariés.

Ils sont concentrés sur l'agglomération toulousaine.



Dans le Tarn, la Fondation Bon Sauveur d'Albi, le Centre hospitalier d'Albi, le Centre hospitalier intercommunal Castres-Mazamet, l'Hôpital de Lavaur, les mairies d'Albi et de Castres et le Conseil général sont les établissements du département qui emploient le plus de salariés. Ils appartiennent au secteur tertiaire.

Au sein de ce département, les principaux établissements restent concentrés autour des agglomérations et des axes de communication.

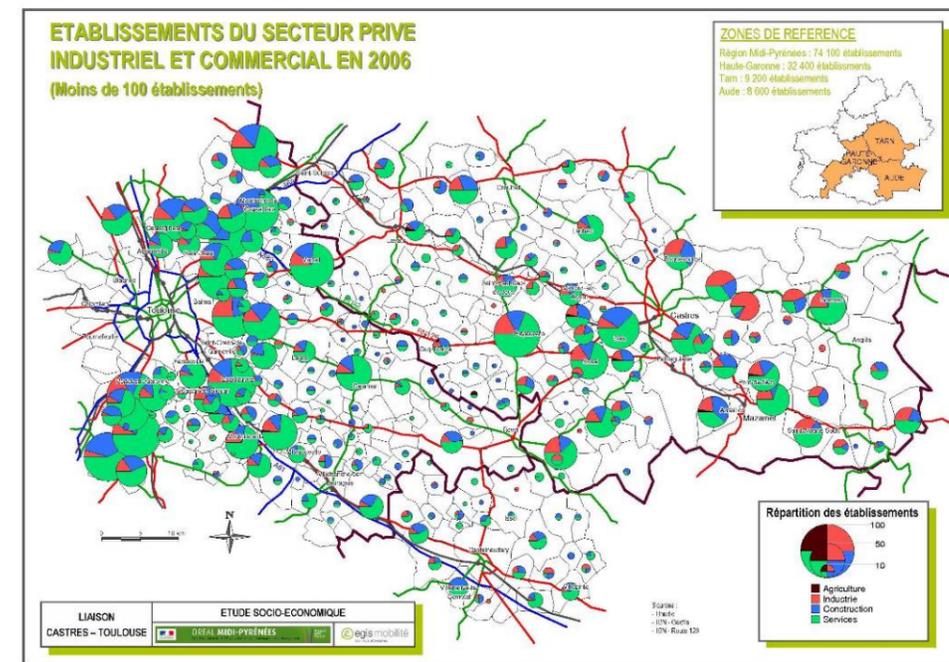
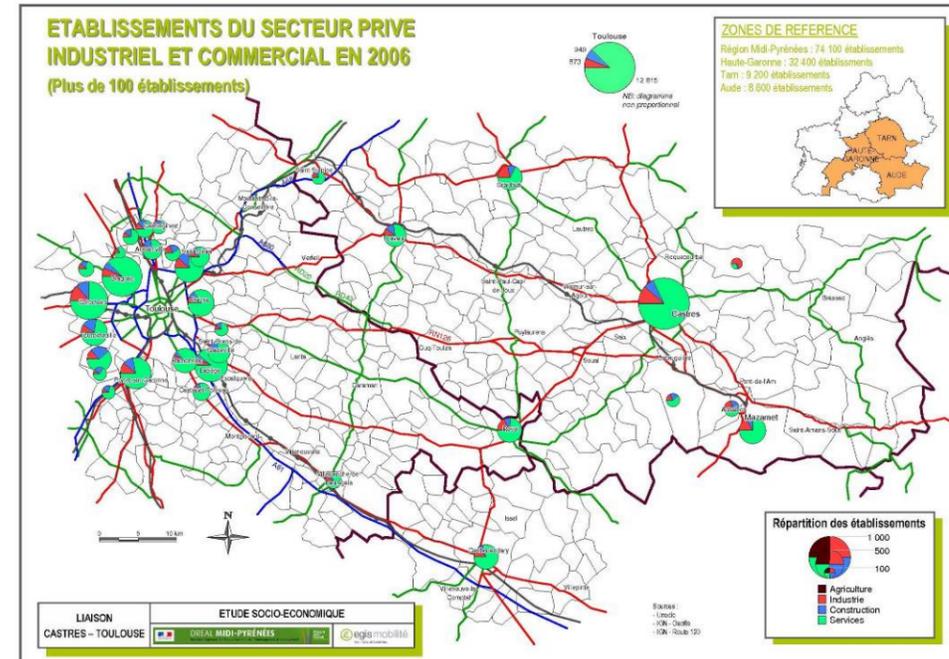


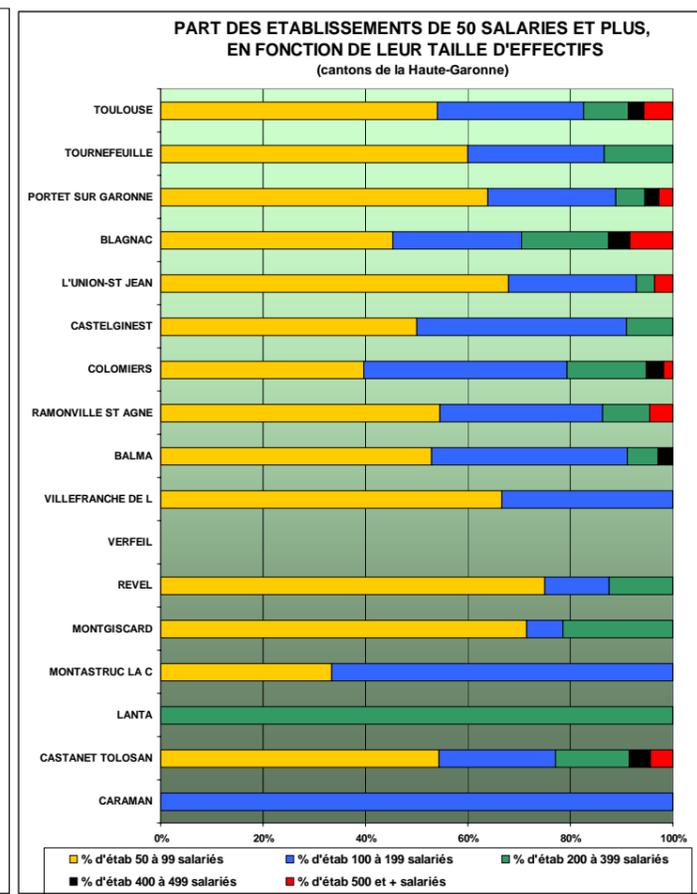
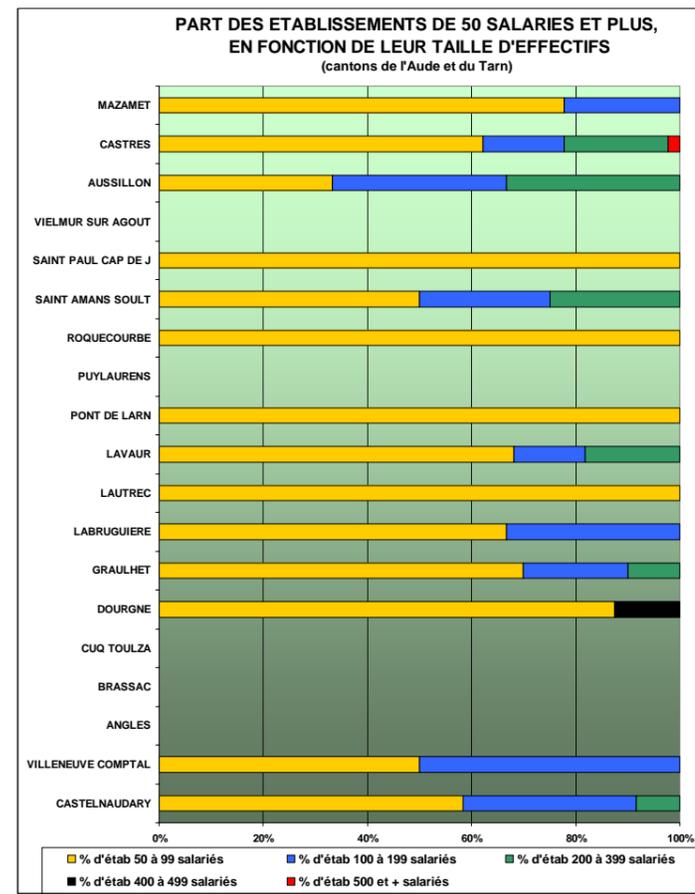
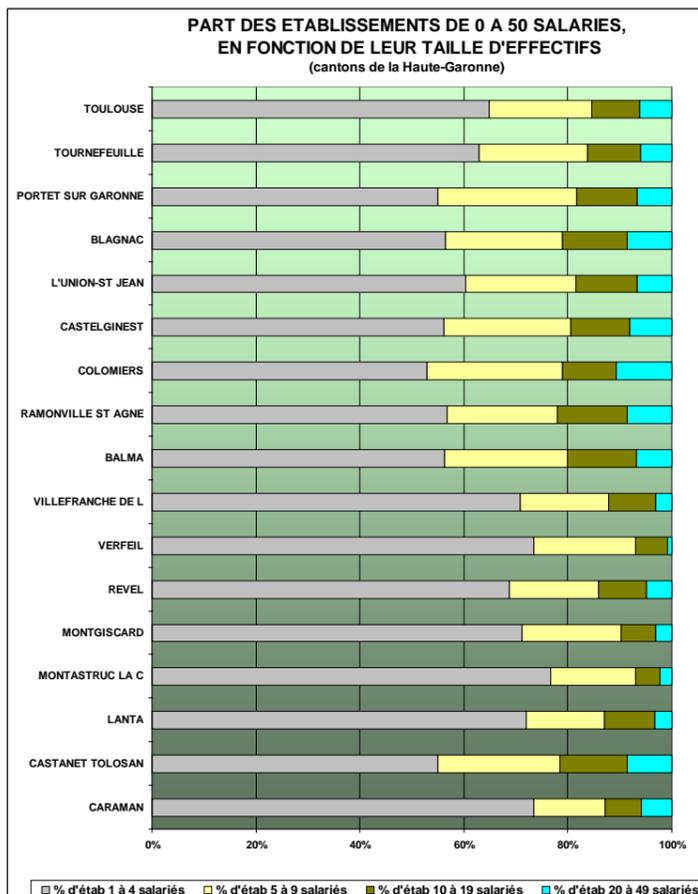
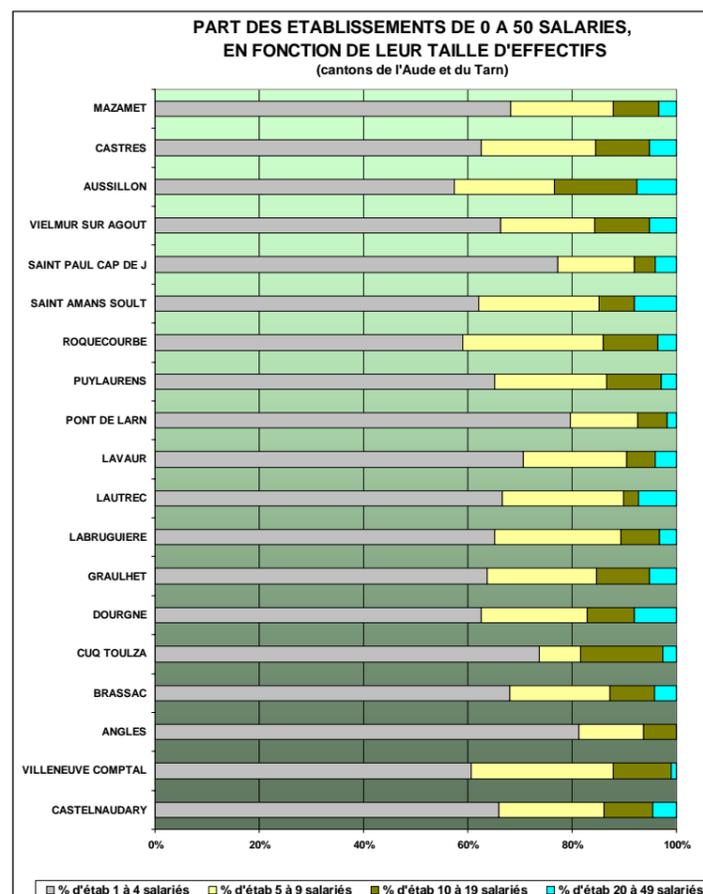
→ **L'échelon local**

L'analyse du nombre des établissements du secteur privé en 2006 sur la zone d'étude et leur répartition en fonction de la taille des établissements marque la forte prépondérance des cantons de la Haute-Garonne et notamment de Toulouse.

Sur l'axe de la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse entre Verfeil et Castres, Verfeil et Puylaurens sont les seuls pôles d'activités notables.

Le long de la RD112, de Saint-Sulpice à Lavaur, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Vielmur-sur-Agout, les établissements sont mieux répartis tout au long de l'axe.





Les établissements de 500 salariés et plus sont tous localisés en Haute-Garonne, hormis un établissement à Castres (les laboratoires Pierre Fabre).

Parmi les établissements de 0 à 50 salariés, c'est la catégorie 1 à 4 salariés qui prime essentiellement.

Dans celle des grands établissements (50 salariés et plus), ce sont les établissements de 50 à 99 salariés qui prédominent.

Sur certains cantons, notamment dans le Tarn, il n'y a pas d'établissement de plus de 50 salariés, c'est le cas à Vielmur-sur-Tarn, Cuq-Toulza, Brassac, Angles et Verfeil.

Le marché de l'immobilier d'entreprises

➔ **L'échelon régional**

Les surfaces de locaux non résidentiels autorisés en Midi-Pyrénées ont fortement progressé ces dix dernières années, marquant ainsi le dynamisme économique de la région.

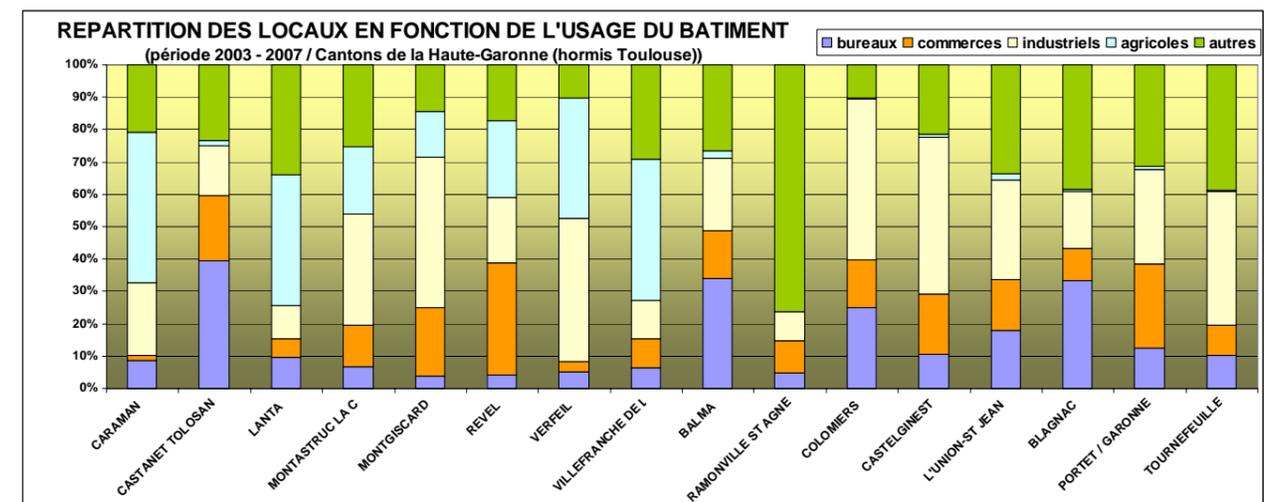
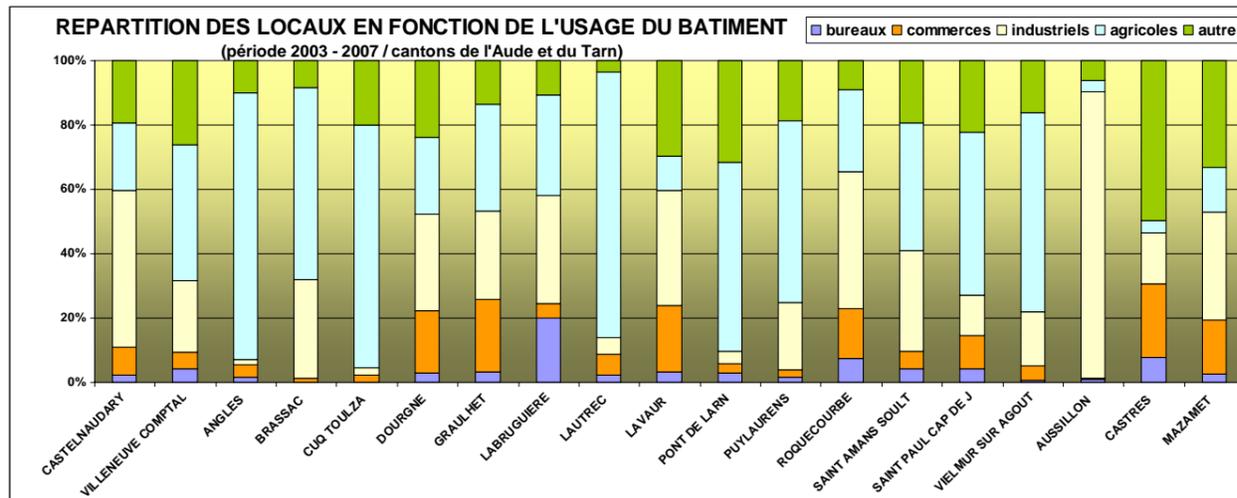
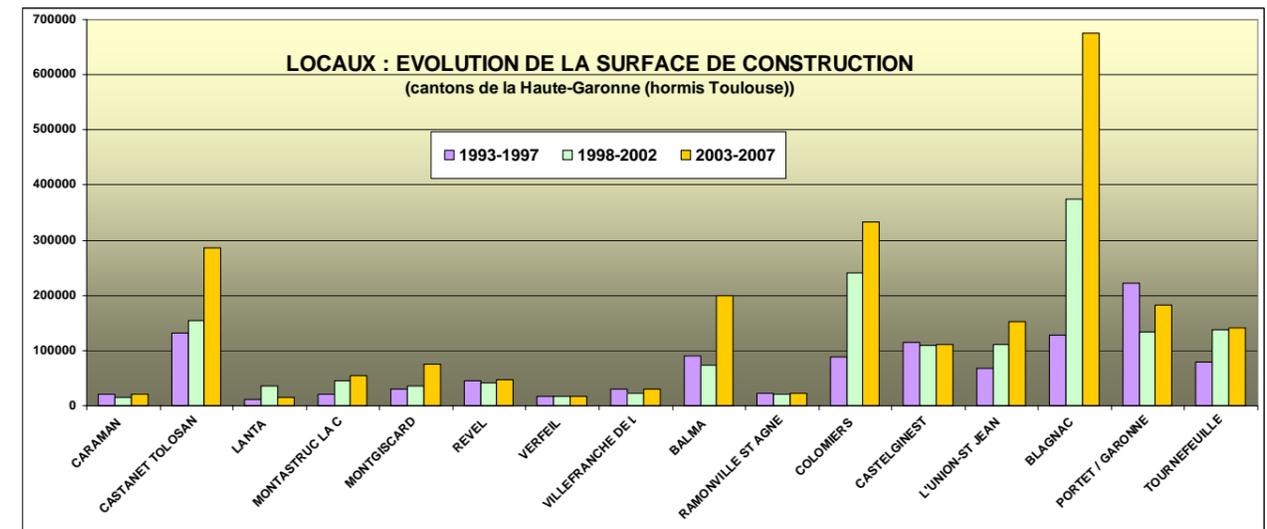
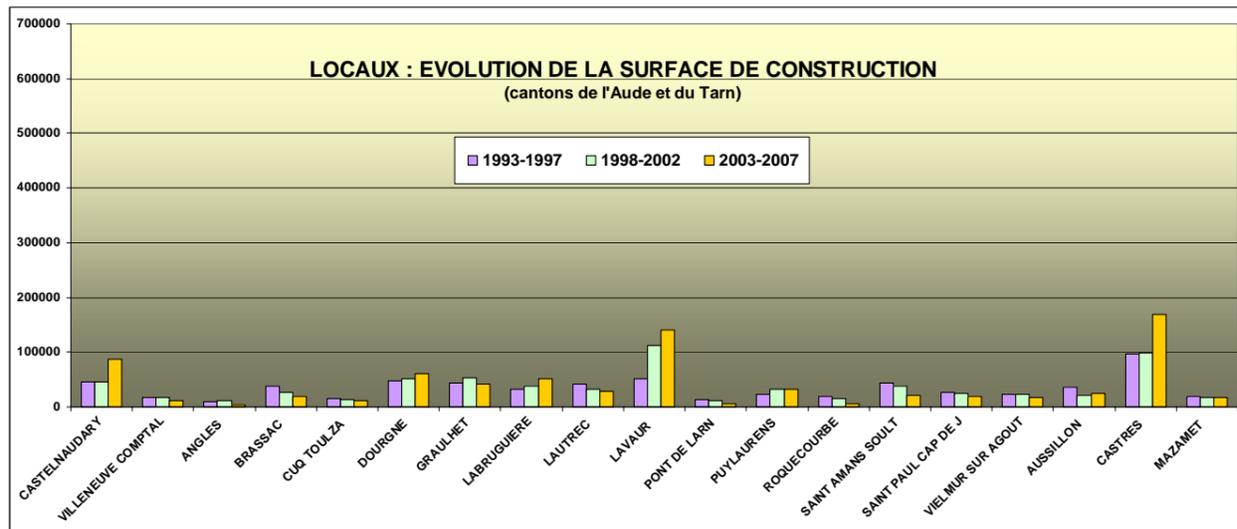
➔ **L'échelon local**

Au niveau local, l'analyse des données SITADEL montre également que la décennie actuelle (période 2003 – 2007) est favorable à la construction de locaux d'activités.

Sur certains cantons du Tarn, compte tenu de la spécificité de l'activité locale, la construction de locaux est fortement orientée. Ainsi sur le canton d'Aussillon, la part des locaux industriels est forte. A Lautrec, Cuq-Toulza et Angles, ce sont les locaux à usage agricole qui l'emportent. En Haute-Garonne, la part des locaux à usage de service est plus importante que dans le Tarn.



L'hôpital de Castres – Mazamet en cours de construction



L'agriculture

→ L'échelon régional

L'agriculture et l'agro-industrie représentent le 1^{er} employeur industriel de Midi-Pyrénées, avec près de 100 000 personnes. La région est également classée 1^e en nombre d'exploitations agricoles (près de 54 000 exploitations) et la surface agricole utilisée occupe 80% du territoire régional.

Cependant avec le développement des constructions immobilières et des infrastructures routières, le territoire artificialisé progresse chaque année en Midi-Pyrénées. Cela se fait essentiellement au détriment des surfaces agricoles puisque les surfaces boisées s'accroissent modérément.

L'agriculture périurbaine de Toulouse et de ses alentours est particulièrement touchée par l'extension des zones bâties : ainsi entre 1988 et 2000, elle a perdu 30% de la superficie agricole utilisée et le nombre des exploitations s'est réduit de moitié.

Les actifs agricoles ont fortement baissé entre 2000 et 2005. C'est dans les départements d'Ariège, de Haute-Garonne et des Hautes-Pyrénées que le nombre de chefs d'exploitation et de co-exploitants a baissé le plus.

Sur le département du Tarn, selon le territoire étudié, la spécialisation s'affirme de plus en plus : cultures à l'ouest, élevage en bordure du Massif Central. Les surfaces consacrées aux céréales ont sensiblement diminué. Les oléoprotéagineux se sont étendus en surface, le tournesol plus particulièrement et la superficie toujours en herbe a fortement régressé.

Pour augmenter leurs revenus, de nombreuses exploitations se tournent vers la vente directe aux consommateurs.

→ L'échelon local

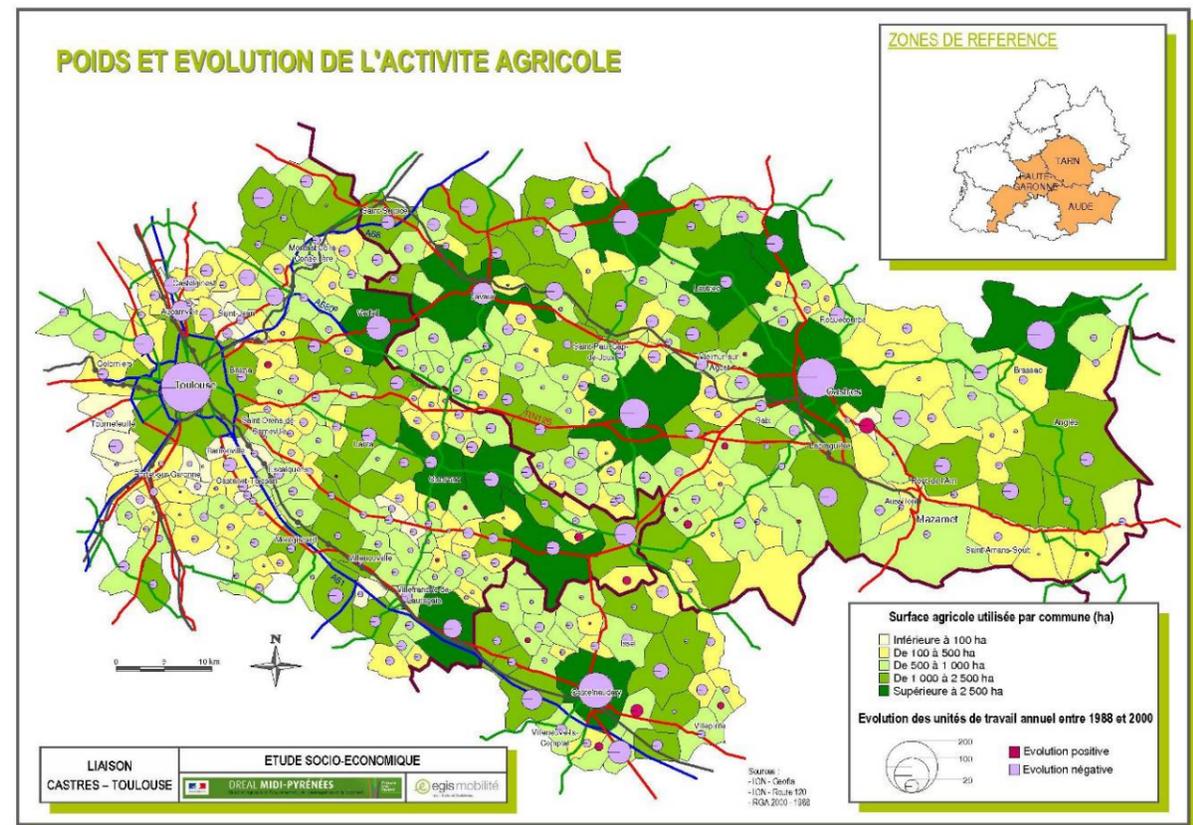
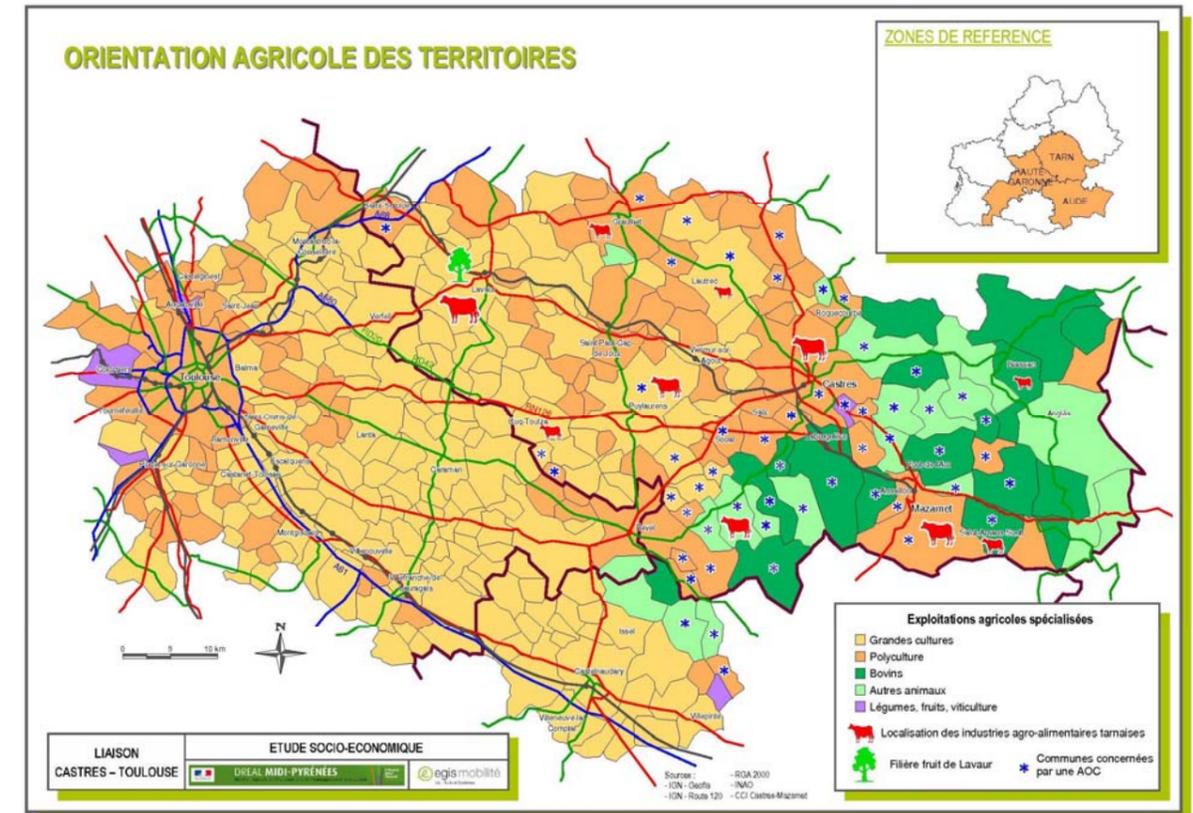
Les productions agricoles sont diverses mais s'orientent de plus en plus vers l'agriculture intensive et vers les cultures de vente au détriment des systèmes d'élevage. La viande bovine, le lait de vache, les céréales, le vin, les produits ovins, les fruits et légumes font partie des productions locales. Une partie des communes de l'est de la zone d'étude est située dans le périmètre AOC (appellation d'origine contrôlée) Roquefort.

La polyculture et les activités d'élevage se situent en limite Est de la zone d'étude ; les grandes cultures se trouvent dans le Lauragais (céréales, oléagineux, protéagineux). Dans ce secteur géographique, les propriétaires fonciers, qui ont le statut d'agriculteur, font souvent travailler leurs parcelles par des entreprises de travaux agricoles.

Il en découle que les plus grandes superficies agricoles utilisées se situent majoritairement au centre de la zone d'étude. Les données du dernier recensement agricole (2000) mettent en évidence cette concentration (cf. carte ci-contre) ainsi que les éléments récoltés par l'ATASEA (Association Tarnaise pour l'Aménagement des Structures des Exploitations Agricoles) dans le cadre des études préliminaires d'une mise à 2x2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse, menées en 2006.

Plus précisément, le territoire agricole concerné par le projet étudié présente les caractéristiques suivantes :

- **Le secteur de Verfeil** est exclusivement céréalier. Un remembrement a récemment été effectué sur une partie de ce secteur, suite à la déviation de Verfeil.
- **Le secteur Verfeil – Villeneuve-les-Lavaur** compte quelques éleveurs, mais c'est avant tout un secteur céréalier. Les communes de Teulat, Montcabrier, Bannières, Villeneuve-les-Lavaur, Maurens-Scopont, Loubens-Lauragais et Le Faget ont été remembrées dans les années 1970.



- **Le secteur de Maurens-Scopont – Puylaurens – St-Germain-des-Prés** est une zone de plaine et coteaux en polyculture-élevage. Par rapport aux deux secteurs précédents, la présence de l'élevage est une caractéristique locale.

La forte présence agricole et la densité des exploitations entre la bretelle de Verfeil et l'agglomération castraise, à peu près identique sur tout le linéaire étudié, constituent une contrainte forte pour l'aménagement d'une route nouvelle.

L'économie des zones rurales concernées par ce projet repose en partie sur l'activité agricole, qui malgré des indicateurs à la baisse (cf. tableau ci-dessous), présente une vitalité sur le territoire étudié plus importante que dans les secteurs agricoles extensifs. Ce constat est confirmé par les professionnels agricoles.

Enseignements tirés du recensement général de l'agriculture :

Surface agricole utilisée*			
	Nb d'ha en 2000	Evolution absolue depuis 1988	Evolution relative depuis 1988
Zone d'étude :	241 340	-16 590	-7,0%
<i>dont secteur haut-garonnais</i>	<i>96 730</i>	<i>- 7 310</i>	<i>-7,5%</i>
<i>dont secteur audois</i>	<i>28 580</i>	<i>- 2 760</i>	<i>-9,5%</i>
<i>dont secteur tarnais</i>	<i>116 030</i>	<i>-6 520</i>	<i>-5,5%</i>
Unité de travail annuel**			
	Nb d'UTA en 2000	Evolution absolue depuis 1988	Evolution relative depuis 1988
Zone d'étude :	6 170	- 3 350	- 54,0%
<i>dont secteur haut-garonnais</i>	<i>2 160</i>	<i>-1 530</i>	<i>- 71,1%</i>
<i>dont secteur audois</i>	<i>660</i>	<i>- 350</i>	<i>- 53,0%</i>
<i>dont secteur tarnais</i>	<i>3 350</i>	<i>- 1 470</i>	<i>- 44,0%</i>

Source : RGA 2000-1998

Les perspectives d'évolution de cette activité, avec la poursuite du vieillissement de la population agricole, le développement des autres usages de la terre (habitat, activités secondaires et tertiaires) et les réformes envisagées de la politique agricole commune à l'horizon 2013 laissent à penser que les exploitations agricoles présentes le long de l'itinéraire Castres - Toulouse vont poursuivre le mouvement de concentration déjà amorcé depuis plusieurs années. Le mode de gestion de ces exploitations va continuer d'évoluer vers des exploitations sous forme de société : GAEC (Groupement Agricole d'Exploitation en Commun), ou EARL (Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée), au détriment des exploitations individuelles.

Parallèlement à cette agriculture intensive et professionnelle, des structures individuelles poursuivront le développement de productions spécifiques de qualité (AOC, IGP, ...) et de services à la personne (vente au détail, agro-tourisme).

* La superficie agricole utilisée (SAU) est une notion normalisée dans la statistique agricole européenne. Elle comprend les terres arables (y compris pâturages temporaires, jachères, cultures sous verre, jardins familiaux ...), les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes (vignes, vergers, etc.).

** L'unité de travail annuel est une unité de mesure de la quantité du travail humain fourni sur chaque exploitation agricole. Elle équivaut au travail d'une personne travaillant à temps plein pendant une année.

Aujourd'hui, sur le secteur d'étude, les produits de qualité sont déjà nombreux et les producteurs s'organisent dans des chartes de qualité (AOC, labels). Ils pratiquent aussi des opérations de partenariat avec la grande distribution :

- ail rose de Lautrec, Label Rouge obtenu en 1996 ;
- ail rose de Lautrec, zone IGP, obtenue en 1996 ;
- le veau fermier du Lauragais ;
- les pois chiches du Vaurais ;
- la filière fruit à Lavaur.

Pour valoriser ces produits, certains producteurs locaux pratiquent la vente directe, soit au sein de leur exploitation, soit sur les marchés de plein air. Les agglomérations riveraines constituent pour eux, des grands marchés de consommation.

En ce qui concerne l'écoulement des marchandises agricoles produites sur la zone d'étude (cf trois exemples ci-dessous), il s'effectue pour l'essentiel par la route.

- Transformation et écoulement de la viande :

Trois abattoirs sont implantés aux abords de la RN126. Ils génèrent chaque jour une circulation poids lourds importante :

- l'abattoir de Castres, racheté par le groupe Bigard à la ville en juillet 1998. Depuis, il a fait l'objet de plusieurs travaux de modernisation et d'agrandissement. Structure intégrée, il travaille principalement avec la grande distribution et la marchandise qu'il abat et transforme provient de diverses origines (France entière et pays Sud européens) ;
- 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. 25 salariés travaillent dans cet établissement, ce qui le classe parmi les employeurs les plus importants de la commune ;



Le nouvel abattoir de Puylaurens

- l'abattoir privé des Fermiers Occitans implanté à Castres (ZI de Mélou). Ce site est spécialisé dans l'abattage et la commercialisation de canards gras et de lapins. Filiale du groupe coopératif Arterris, cet abattoir qui emploie 80 salariés, vient d'acquérir 3,5 hectares de terrain sur la ZAC du Causse pour se doter d'un nouveau site de production où seront regroupés à la fois le centre d'abattage déjà implanté à Castres et la conserverie actuellement sur Albi.

- Collecte céréalière :

Les céréales produites dans le Tarn sont généralement écoulées par le groupe Arterris (né en 2009 de la fusion de la Toulousaine des Céréales, d'Audecoop et du Groupe Coopératif Occitan). Le champ d'action de ce groupe est assez vaste puisqu'il s'étend sur les départements de l'Ariège, l'Aude, la Haute-Garonne, l'Hérault, le Tarn et le Tarn-et-Garonne. De nombreux poids lourds transportant des céréales circulent entre les différents dépôts de ce groupe, empruntant notamment la RN126.

- Collecte laitière :

Le lait produit dans le Tarn est dirigé pour l'essentiel vers Toulouse et Montauban. En provenance du sud du Tarn, il emprunte donc l'axe de la RN126 (et de manière moins fréquente, la RD112).

Des paysages agricoles caractéristiques de la zone d'étude



La filière bois

→ L'échelon régional

La forêt midi-pyrénéenne, 3^e de France par son étendue, reste morcelée et difficile à exploiter (11^e rang français en ce qui concerne les effectifs). Avec 43% des emplois localisés en espace à dominante rurale, les établissements de la filière bois participent activement à l'aménagement du territoire.

La Haute-Garonne, qui offre un marché final de grande taille, et l'Aveyron, spécialisé dans l'ameublement, concentrent la moitié des emplois régionaux.

→ L'échelon local

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-l'Agoût et la communauté de communes de la Haute-Vallée-du-Thoré.

Les scieries du Tarn représentent 26% des volumes sciés régionaux, notamment avec la scierie de Brassac et la scierie Engelvin à Labruguière.

La récolte est essentiellement destinée au bois d'œuvre, bien que les entreprises tarnaises de transformation utilisent prioritairement le bois en provenance d'Europe du nord.

Le volume de bois destiné au chauffage est en hausse : mise en place de chaudières à bois collectives à Castres, Mazamet, Labruguière... qui va permettre le développement des granulés et des plaquettes issus de la trituration.

Le bois – industrie est important dans le sud du Tarn. L'entreprise « La Tarnaise des panneaux » est performante (trituration, confection des panneaux de particules à partir des bois locaux broyés, compactés et agglomérés sans utilisation de colles, débouchés dans le bâtiment, l'emballage et le secteur automobile).

On constate aujourd'hui l'absence d'une véritable filière sur le Tarn. Beaucoup d'entreprises travaillent le même matériau sans véritables liens de solidarités entre l'amont forestier et l'aval de l'industrialisation, alors que le potentiel de développement est énorme au regard de la richesse forestière de ce territoire sud-est tarnais.

La profession est morcelée et connaît des difficultés dont témoignent de récentes procédures collectives (bûcheronnage et sciage).

Le nombre d'entreprises inscrites au fichier Sirène a ainsi diminué de 35 % en 10 ans suite à la disparition de nombreux artisans ou bûcherons indépendants.

En revanche, le nombre d'entreprises inscrites au registre du commerce (entreprises de plus de 10 salariés) demeure relativement stable, mais une centaine de licenciements a eu lieu ces 8 dernières années.

Le secteur compte à ce jour 120 établissements pour 700 salariés sur la zone d'emploi de Castres - Mazamet.

L'industrie, l'artisanat de production et la construction

→ **L'échelon régional**

La construction aéronautique et spatiale occupe une place importante dans le paysage industriel de Midi-Pyrénées. Fortement concentré en Haute-Garonne, ce secteur est le principal axe de spécialisation de l'industrie régionale. Il draine derrière lui une forte activité de sous-traitance industrielle. Derrière ce moteur de l'économie régionale, les industries agro-alimentaires, la fabrication de composants et d'équipements électriques et électroniques, les produits minéraux et l'industrie textile sont également des activités plus présentes en Midi-Pyrénées qu'elles ne le sont au sein de l'industrie française.

En 2005, la **Haute-Garonne** occupe la 1^{er} place de Midi-Pyrénées en réalisant 59% des investissements industriels de la région, le Tarn vient au second rang avec 10%.

La structure de l'industrie en Haute-Garonne est très différente de celle des autres départements de la région. Les industries de haute technologie, fortement productrices de valeur ajoutée, y sont très concentrées, plus précisément dans l'agglomération toulousaine. Employant 22 500 salariés dans la région, les activités aéronautiques et spatiales se concentrent dans quelques grands établissements situés pour la plupart dans l'agglomération toulousaine.

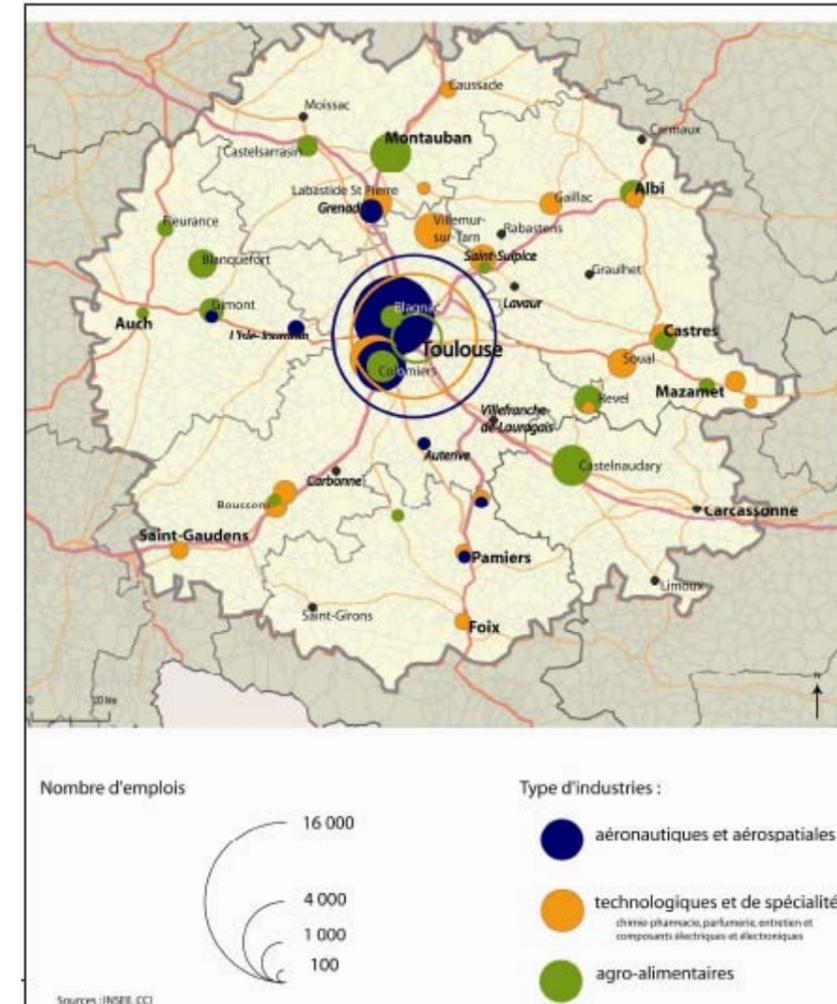
Après la Haute-Garonne, le **Tarn** est donc le deuxième département industriel de Midi-Pyrénées (17,3% des établissements industriels). **Mais le secteur industriel perd beaucoup de ses employés. Depuis 1998, les effectifs du secteur textile (69% des établissements employeurs de la région) déclinent fortement.**

Spécialisée dans le tissage destiné à l'habillement, la fabrication d'articles à maille et, dans une moindre mesure, la filature, les unités de production du sud tarnais sont nombreuses et, dans l'ensemble, de taille inférieure à la moyenne nationale. Leur activité fait une large part aux relations de sous-traitance.

A côté de cette activité en perte de vitesse, certains secteurs se développent : les industries des équipements mécaniques et les industries agro-alimentaires, devenues le 1^{er} secteur industriel tarnais.

Les difficultés économiques actuelles laissent augurer des pertes d'emplois dans plusieurs domaines industriels.

LES EMPLOIS INDUSTRIELS
(Concentrations industrielles de plus de 50 salariés par regroupement de communes)

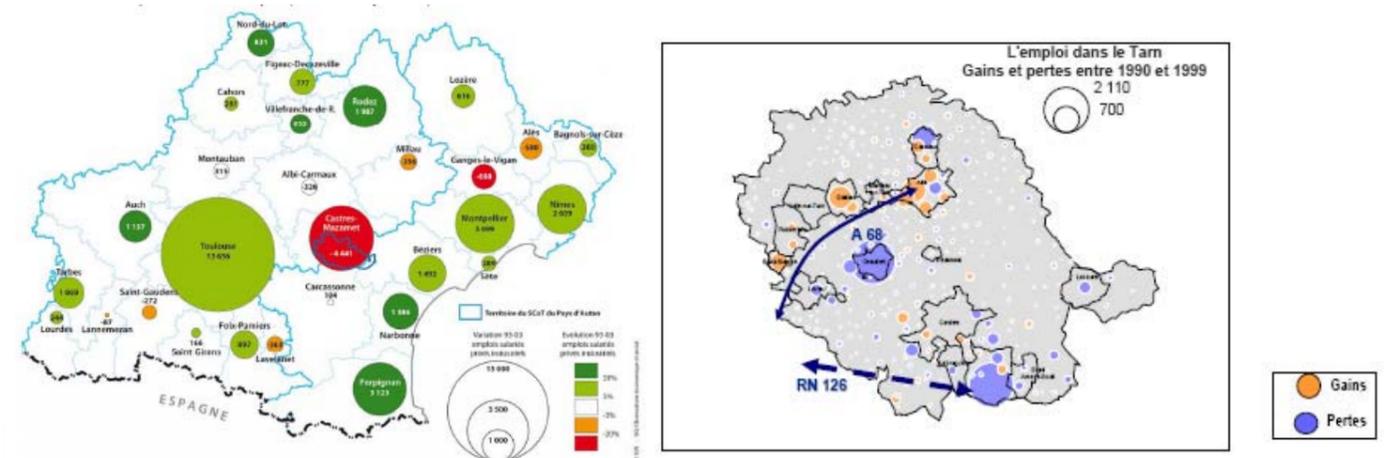


GCAT - carte issue de l'étude socio-économique



Exploitation du granit sur la ZI en Toulze à Castres

EVOLUTION DES EMPLOIS INDUSTRIELS ENTRE 1993 ET 2003



→ L'échelon local

Au sein de la zone d'emplois de Castres, la prééminence de l'industrie (59,5% des établissements industriels tarnais et 62% des effectifs salariés en 2008) a marqué l'évolution de ce territoire depuis des années.

Les domaines d'activités traditionnelles où la main-d'œuvre occupe une part importante sont encore présents. Une concentration géographique de ces activités en nombre d'établissements, mais surtout en termes d'effectifs, est notable :

- le textile à Castres et dans le Mazamétain, le cuir à Graulhet ;
- la pierre sur les cantons de Roquecourbe, Mazamet et Brassac ;
- l'agro-alimentaire à Lacaune, Murat et Dourgne ;
- la mécanique à Mazamet et Saint-Amans ;
- le bois sur les cantons de Dourgne, Labruguière et Castres (cf. § ci précédent : « La filière bois ») ;
- la construction, plus diffuse, est tout de même forte à Castres, Mazamet et Lavaur.

Dans la plupart de ces activités, on enregistre des pertes d'emplois. A titre d'exemple, sur Mazamet et Graulhet qui constituaient auparavant des pôles industriels importants, l'industrie perd 5 210 emplois entre 1990 et 2007 : *Mazamet comptait 4 640 emplois industriels en 1990 contre 1 940 en 2007. Graulhet concentrait 4 170 en 1990 contre 1 660 en 2007.*

Il en est de même en matière d'artisanat de production. Sur la partie est tarnaise, la zone d'étude compte une forte proportion d'établissements dans ce domaine (extraction de pierres ornementales et de construction, textile, cuir et habillement). Certaines activités connaissent de grandes difficultés et tendent à disparaître.

Confronté à ces profondes mutations, liées à la mondialisation, le bassin de Castres – Mazamet doit faire face à un enjeu de reconversion. Aujourd'hui, le seul vrai facteur de renouvellement du tissu industriel est assuré par la présence d'une industrie chimique, cosmétique et pharmaceutique (Groupe Pierre Fabre), l'émergence d'un pôle plasturgie dans les années 80 et plus récemment, d'un pôle TIC qui commence, mais lentement, à se révéler porteur d'emplois (cf. § suivant sur le secteur tertiaire).

Plus précisément, l'état de santé des différentes filières industrielles présentes dans le bassin d'emploi de Castres est le suivant :

■ **Textile-habillement**

Les 2/3 des effectifs du sud de la France sont encore concentrés à Castres-Mazamet au sein d'une filière complète.

Si le tissage résiste grâce aux exportations, le délainage, qui a autrefois assuré la prospérité de la ville de Mazamet, a disparu tandis que la confection et le tricotage se sont quasiment effondrés : en 15 ans, l'ensemble de la filière a perdu plus de 55 % de ses établissements et 70% de ses effectifs, aujourd'hui descendus à 1 550 salariés pour 140 établissements (pour mémoire, il y a 8 ans, cette activité représentait 3 500 salariés pour 280 établissements).

Pour faire face aux difficultés économiques de cette filière, un Système Productif Local (SPL) a vu le jour entre le Tarn et l'Ariège (cf. § ci-après : « Le renouvellement économique des territoires »).

■ **Mégisserie-maroquinerie**

Ce secteur a lui aussi perdu plus de la moitié de ses établissements et 2 050 emplois en 15 ans, pour représenter aujourd'hui 70 établissements et 500 emplois.

Quelques mégisseries innovantes ont réussi à se maintenir grâce aux exportations, mais la plupart ne maîtrisent ni l'achat, ni la vente, et perdent ainsi leur capacité d'anticipation et d'adaptation aux évolutions.

La maroquinerie monte en gamme, sans pour autant maîtriser suffisamment les techniques modernes de gestion et de production, et sans vraiment avoir les moyens financiers de développer des politiques de marque pouvant justifier des prix élevés sur le marché.

■ **Granit**

Au cœur du Sidobre, l'industrie du granit est marquante, générant des flux routiers importants. Il s'agit d'une des plus importantes carrières d'Europe (12 000 hectares).

Les pierres sont extraites du Sidobre ou proviennent du monde entier pour y être traitées (pierres funéraires, salles de bains...).

70 % du chiffre d'affaire de cette activité provient de la fabrication de monuments funéraires, relayée aujourd'hui par les matériaux de voirie et le bâtiment.

La concurrence internationale croissante entraîne des tensions locales. Les effectifs sont en baisse, plus particulièrement dans l'extraction. Des mutations sont en cours avec le développement des qualifications et l'intégration d'une véritable filière avec l'aval industriel.

La profession recherche des débouchés en Europe, mais se sent menacée par les importations de produits finis ou semi-finis en provenance d'Inde et de Chine, notamment dans la voirie.

La création récente d'un Système Productif Local, qui devait aider à structurer la profession, n'a pas donné les résultats escomptés.

Aujourd'hui, le relais est également assuré par l'association d'une dizaine d'entreprises sous la marque Acanterra.

■ **Agro-alimentaire**

Au-delà de la création récente d'industries dans le traitement des graines apéritives (Menguy's) et l'eau minérale, l'essentiel de l'activité est lié à la filière porcine, avec la présence sur les monts de Lacaune et ses abords, d'une concentration d'entreprises (30) spécialisées dans la fabrication de salaisons, regroupées au sein d'un Système Productif Local.

Là aussi, on observe une certaine stabilité dans les effectifs et le nombre d'établissements.

La profession se structure lentement (démarche Appellation d'Origine Contrôlée finalement abandonnée au profit d'une Identification Géographique Protégée), les procédures collectives sont rares.

Depuis la fin des années 90, on constate une tendance au rachat d'unités de fabrication familiales par des groupes alimentaires français ou étrangers, avec des regroupements ou des relocalisations qui pourraient à terme menacer la pérennité des entreprises.

A l'échelle départementale, le pôle agricole et son articulation avec l'ensemble des activités liées directement ou indirectement aux industries de transformation alimentaires représentent globalement environ 11 000 emplois en équivalents-temps plein.

Egalement au niveau département, l'agriculture qui comptait encore 7670 exploitants en 2000 a vu son secteur poursuivre sa baisse avec environ 5000 exploitants en 2007.

La sphère agro-alimentaire qui comporte d'autres activités que le secteur de l'industrie agro-alimentaire se répartirait entre

- les services aux cultures 1100 postes,
- les industries de transformation agro-alimentaires 4100 postes,
- le commerce de gros de produits agricoles 650 postes,
- - le commerce de gros de biens alimentaires 1040 postes. (sources :DIANE-ASTREE (2004-2005))

Au total, on aurait dans le Tarn une sphère agro-alimentaire représentant environ 6800 postes hors le secteur des exploitants agricoles.

Par ailleurs, certaines entreprises de transport routier ont leur activité fortement dépendante du secteur soit agricole soit alimentaire.

La caractéristique de ce secteur industriel est sa stabilité dans le temps, ainsi que son rôle structurant pour l'aménagement du territoire.

L'intégration économique de ce secteur dans les échanges marchands repose quasi-exclusivement sur les transports routiers, qu'il s'agisse des circuits à la production (agriculture - commerce de gros) ou des approvisionnements par le commerce de gros ou enfin des échanges industriels liés à l'activité agro-alimentaire.

■ Construction

Avec près de 2 700 emplois pour 600 établissements, ce secteur s'est caractérisé jusqu'à récemment par un fort taux d'activité, indépendamment de la conjoncture locale.

Depuis 2008, la demande est en baisse et la visibilité diminue.

■ Construction mécanique/travail des métaux/mécatronique

Avec près de 2 400 emplois et 2 010 établissements inscrits au registre du commerce, cette branche a su évoluer de la fabrication de matériels traditionnels destinés aux industries énumérées ci-dessus vers la production d'automates et de composants destinés entre autres à l'industrie automobile. Elle suit donc pour partie l'évolution de ce dernier secteur, qui connaît aujourd'hui des difficultés.

Le nombre d'établissements est stable, mais l'absence de micro mécanique et la faiblesse des stratégies commerciales pourraient devenir à terme des handicaps.

Il convient également de noter que les centres de décision des deux plus gros établissements, Comau Systèmes France (360 salariés) et Valéo (380 salariés), sont situés à l'extérieur du département.

■ Chimie

Cette activité représente 40 établissements et 1 950 emplois au registre du commerce.

Comme la mécanique, cette branche a su sortir d'une activité destinée au textile et à la mégisserie pour connaître aujourd'hui un réel essor qui va au-delà de la réussite du groupe Pierre Fabre (1 500 salariés sur la zone d'emplois).

L'hétérogénéité du secteur, tant par la taille des entreprises que leur activité (plasturgie, engrais, colles et gélatines, pharmacie-cosmétologie) peut faire regretter l'absence de véritable filière.

Si l'on fait abstraction des mouvements de salariés du groupe Pierre Fabre, dont l'affectation évolue entre une activité de production et une activité administrative qui peut laisser croire à une chute importante (de 2 750 salariés à 1 808 à la fin des années 1990), les effectifs globaux sont plutôt en hausse, notamment grâce à l'arrivée en 1996 d'un fabricant de films plastiques et en 1999 d'un flaconneur, tous deux installés à Saint-Sulpice.

Illustrations des difficultés économiques rencontrées
par le secteur industriel au travers des liquidations judiciaires 2004 – 2008
(Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet et communes environnantes) :

INDUSTRIES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES		
JEAN FRANÇOIS FASQUEL CIDEVIA	JEAN DOLLE CHARCUTERIE DE LA CHEVALIERE	JEAN GUY CARRENO
HABILLEMENT CUIR		
BONNETERIE AZEMA WILLIAM	PATRICK ST YVES	STÉ SYLTEX
EDITION, IMPRIMERIE, REPRODUCTION		SARL BPI IMPRIMEUR CONSEIL
INDUSTRIES DES EQUIPEMENTS MECANIQUES		SARL ALAN MENUISERIE
INDUSTRIES DES PRODUITS MINERAUX		
CATHALA FRERES ETS FOURES ELOI GILBERT MARTY ET FILS	GRANITS DE CAMPSOLEIL GRANITS DE MELOU LES GRANITS DU LIGNON SARL CRISTOL	SARL LES MARBRES DE HAUTACAM SARL SOULET GILBERT (CARRIERE DES BLEUS LASCOMBE) LES FILS DE FERDINAND SEGUIER
INDUSTRIE TEXTILE		
AMARLIC ENGINEERING ANCIENS ETS MAURICE AMALRIC & CIE ATF AVALTIS BONNETERIE CROS ET FILS COMPAGNIE MOLINIER LAUR DE CATAHLO SA	ETS GAUBIL ET FILS ETS PZ MYLONAS FILATURE DE SEMALENS GERARD BESSIERE (TISSAGE DE ROULANDOU) JOSEPHINE CACHEMIRE MANUFACTURE DE BONNETERIE MONTAUD	SARL MOLINIER JEAN LUC SAS HAUTERIVE CREATION STE DE CATHALO SYLTEX TRICOTAGES MECANIQUES DU LANGUEDOC TRICOTAGES SIM
INDUSTRIES DU BOIS ET DU PAPIER		TRAYPACK FRANCE
CHIMIE, CAOUTCHOUC, PLASTIQUES		
STE INDUSTRIELLE D'EMBALLAGE PLASTIQUE		EUROPLAST
METALLURGIE ET TRANSFORMATION DES METAUX		SA REVETEMENT DE MATERIAUX (REMA)

Source : service économique – Communauté d'Agglomération de Castres - Mazamet

Au vu du tableau ci-dessus, il apparaît clairement que le secteur industriel traditionnel de la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet et des communes environnantes connaît des difficultés.

L'actualité récente de 2009 confirme cette tendance (exemple à l'appui de l'entreprise Catensa à Mazamet).

Parmi les facteurs d'inquiétude de ce bassin, il faut également considérer l'origine du

siège des grands établissements. Ainsi, si les dernières données du registre du commerce de la zone d'emplois de Castres – Mazamet, portant sur la localisation géographique du siège des établissements en 2009, indiquent que seulement 9% de l'ensemble des établissements ont leur siège en dehors de la zone d'emplois, cela concerne tout de même 27,9 % de l'ensemble des salariés.

Ces chiffres sont d'ailleurs en augmentation depuis 2001 (6,6 % des établissements pour 21,5% des salariés). **Ce sont donc les grands établissements qui sont dans cette situation** : Comau Systèmes France (qui a déjà licencié près de 150 salariés en 1999), Valéo Vision (dont la politique nationale vise à la fermeture des principaux sites de production en Europe occidentale), Bigard, Seppic-Sepiprod, Sleever Technologies ; d'autres encore ont un siège sur la zone d'emplois, mais les centres de décision sont ailleurs (Catensa, Bormioli-Rocco, Borchers France, Delpeyrat-Montagne Noire...).

A noter la situation un peu particulière du groupe Pierre Fabre dont les principales sociétés ont leur siège en région parisienne, mais dont les centres de décision sont pour l'instant encore dans le Tarn.

Le secteur tertiaire

→ L'échelon régional

Au cours des 50 dernières années, le secteur tertiaire a progressivement supplanté les secteurs agricoles et industriels pour devenir le 1^{er} employeur, suivant en cela la tendance nationale.

Au cœur de la région, ces emplois tertiaires, et notamment tertiaires supérieurs, sont principalement concentrés sur l'aire urbaine de Toulouse, avec ces dix dernières années une tendance accrue à la concentration.

Les principales activités concernées sont le commerce, l'éducation-santé-action sociale, les services aux particuliers et les services aux entreprises.

→ L'échelon local

Sur la zone d'étude, le dynamisme des services et du commerce permet de compenser les difficultés du secteur industriel. Ainsi sur la zone d'emplois de Castres-Mazamet, les services gagnent plus de 2 130 emplois (+10%) entre 1999 et 2006 et les commerces plus de 410 emplois (+7%).

Population active ayant un emploi par secteur

ZE Castres-Mazamet	Nombre d'emplois			% / au total salariés	
	1999	2006	Evol	1999	2006
Agriculture	1 000	970	↘	2%	2%
Industrie	11 820	9 580	↘	28%	22%
Construction	2 190	2 680	↗	5%	6%
Services	22 130	24 270	↗	51%	55%
Commerce	5 820	6 240	↗	14%	14%
Total	42 960	43 740	↗	100%	100%

Insee : estimations annuelles d'emplois = actifs occupés (lieu de résidence)

Le domaine des services est aujourd'hui le secteur le plus dynamique sur la zone d'emplois de Castres, en termes de création d'entreprises avec un nombre d'établissements qui a augmenté de 76% sur les 18 dernières années et des effectifs de 57%, ce dernier chiffre étant à pondérer cependant en raison des mouvements d'affectation de personnel à l'intérieur du groupe Pierre Fabre.

La nature des services a cependant changé. A l'origine liés au commerce international mazamétain, ils ont évolué vers les services traditionnels à l'entreprise et l'informatique tout en conservant une place de choix pour les transports.

Depuis 10 ans, les services aux entreprises, l'informatique et le multimédia ont donc fortement progressé, notamment sous l'effet d'une politique volontariste d'aménagement (réseau à haut débit, téléport) et de développement des Technologies de l'Information et de la Communication (cf § ci-après : « Le réseau à haut débit : un équipement majeur »).

Le tourisme

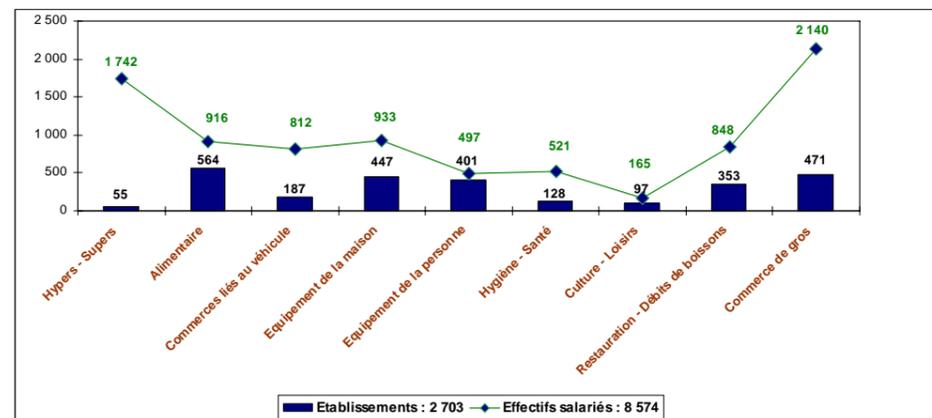
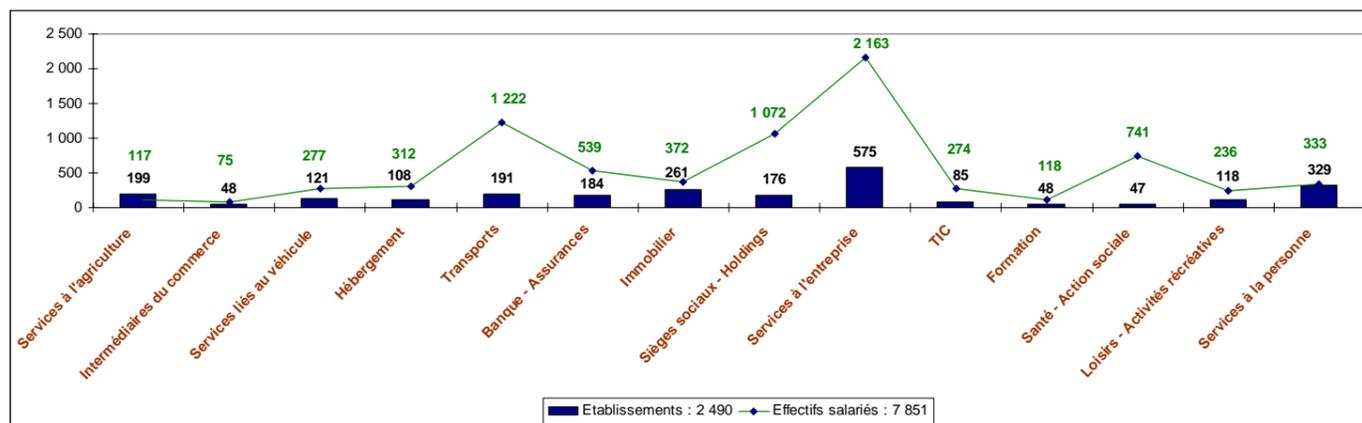
Dans le secteur commercial, les emplois progressent mais comme sur le reste du territoire national, ce sont les grandes surfaces et le commerce de gros qui en profitent.

En revanche, le commerce de détail souffre. De la baisse générale de la consommation au nombre croissant de dépôts de bilan ou de fermetures définitives, cette activité connaît de sérieuses difficultés. Cette situation se vérifie particulièrement dans l'agglomération de Castres – Mazamet.

Ces éléments s'expliquent d'une part par une conjoncture économique locale difficile et d'autre part par le développement des transports individuels et surtout une évolution des modes de consommation. On constate déjà les effets de ces changements à travers les zones de chalandises. Ces dernières évoluent du fait de l'évasion commerciale qu'elles subissent, vers la périphérie des villes, notamment vers l'agglomération toulousaine et Castres (cf § suivant : « Les pôles générateurs de trafic au travers des grandes surfaces commerciales ».)

C'est donc une disparition en cascade des commerces de détail qui se produit aujourd'hui et continuera vraisemblablement de se produire, surtout au détriment des zones rurales et des centres urbains, compensée par le commerce de périphérie.

Répartition des établissements et des salariés dans le domaine des services et commerces inscrits au registre du commerce de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Castres – Mazamet en avril 2009



→ L'échelon régional

Midi-Pyrénées se classe au 8^e rang des régions métropolitaines pour la fréquentation touristique, ainsi que pour l'emploi salarié lié au tourisme. La Haute-Garonne (14 300 emplois) et les Hautes-Pyrénées (6 200) concentrent 57% des emplois salariés régionaux liés au tourisme. Dans le Tarn, les emplois dans ce secteur sont faibles (3 000 emplois).

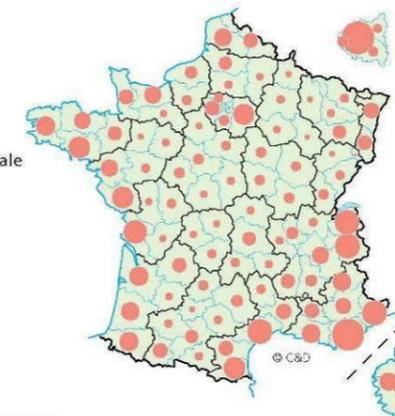
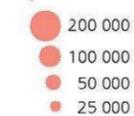
L'emploi touristique en Haute-Garonne est fortement influencé par la présence de l'agglomération toulousaine. C'est essentiellement un tourisme d'affaires.

Dans le Tarn, les emplois touristiques se concentrent sur Albi (37%), ils sont ensuite relativement diffus sur le territoire départemental.

FREQUENTATION TOURISTIQUE TOTALE

Valeur absolue

Fréquentation touristique totale en équivalent habitant permanent (EHP)



Valeurs extrêmes :

Paris	224 400
Var	213 100
Haute-Marne	7 400
Territoire-de-Belfort	3 000

Source : Estimation direction du Tourisme

FRANCE : 4 195 600

Carte : Direction du tourisme

→ L'échelon local

En dehors de l'agglomération toulousaine où le tourisme urbain et d'affaires attire de nombreux visiteurs, l'activité touristique est aujourd'hui peu développée sur la zone d'étude.

Ce territoire dispose pourtant d'un véritable potentiel touristique. Entre Massif central et bassin méditerranéen, s'inscrivant en grande partie dans le périmètre du Parc Naturel du Haut-Languedoc, le sud tarnais est riche d'une nature et d'un environnement propices aux loisirs de plein air et à la découverte d'un territoire qui se conjugue au pluriel :

- le pôle urbain de Castres, fondé au XI^e siècle et centre industriel réputé dès le Moyen-Age ;
- Mazamet, enchâssée dans la Montagne Noire. Capitale mondiale du délainage dès le XIX^e siècle, la richesse de Mazamet s'est construite à travers les océans, octroyant à la ville un urbanisme étonnant ;
- 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 sud du Tarn s'ouvre sur la plaine du Lauragais, l'ancien pays de Cocagne dont la culture du pastel a fait la richesse ;

Ce territoire offre donc une grande diversité paysagère et son patrimoine bâti est également conséquent, de par la présence de nombreux sites et villages de caractère, bastides, bergeries, moulins, pigeonniers, lavoirs, châteaux cathares, des matériaux traditionnels du pays (brique du Lauragais, ardoise de Dourgne).

Quelques équipements touristiques phares sont proposés sur le territoire : le musée Goya (environ 24 000 entrées), 2^e musée tarnais en terme de fréquentation, mais loin derrière le musée Toulouse Lautrec à Albi (de l'ordre de 128 000 visiteurs) ; la zone multi-loisirs « L'Archipel » (263 000 entrées) ; le lac des Montagnès, première base de loisirs du Tarn ; ...

En matière d'hébergements touristiques, les capacités sur la zone d'étude sont en progression entre 2008 et 2009 passant de 10 320 à 10 460 hébergements* (soit +1,3%), signe d'un développement de cette activité. Elles se localisent en milieu urbain et dans les secteurs de la Montagne Noire et des monts de Lacaune.

Différents sites touristiques, à Castres, Sorèze, Massaguel, Montagnès ...



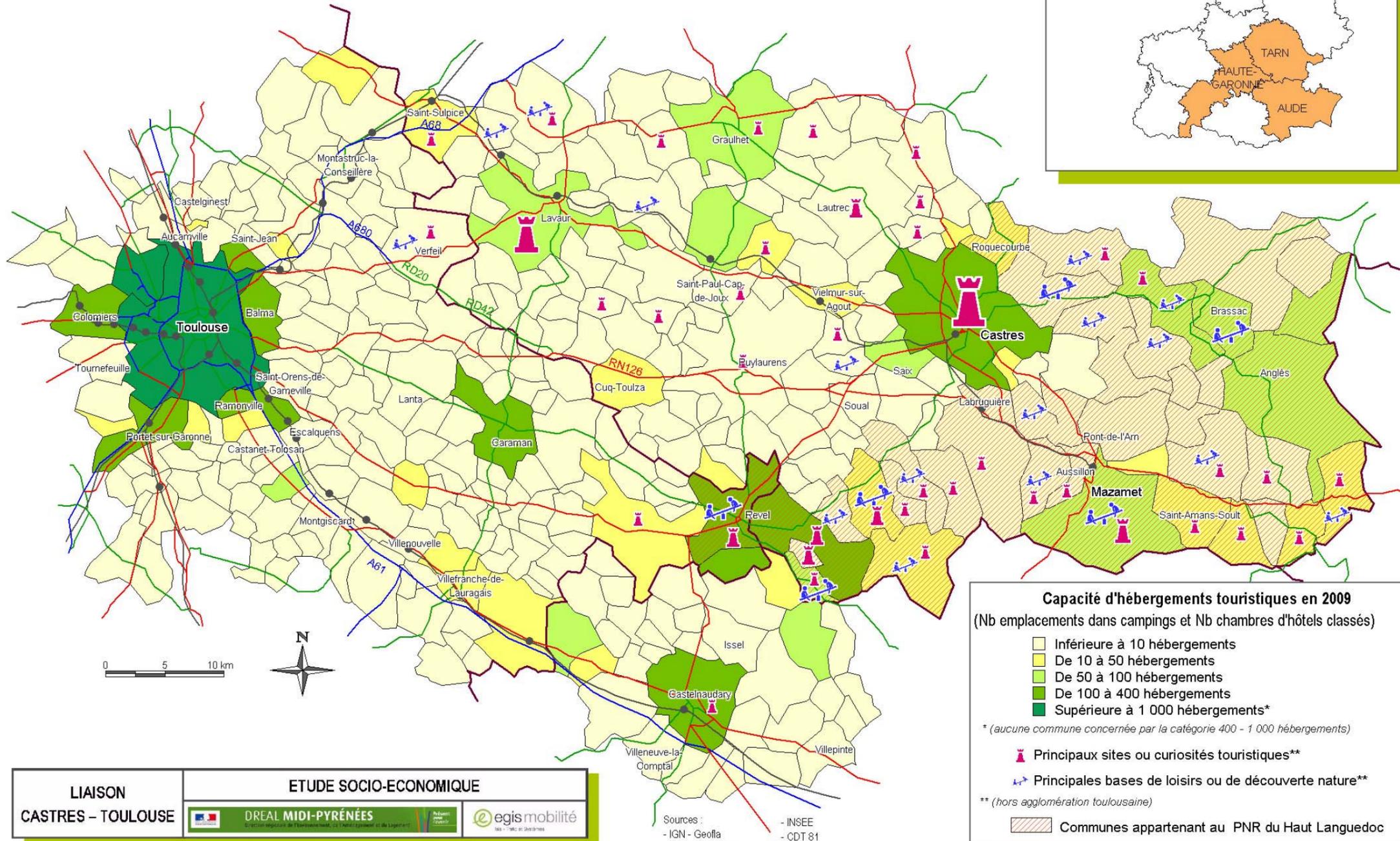
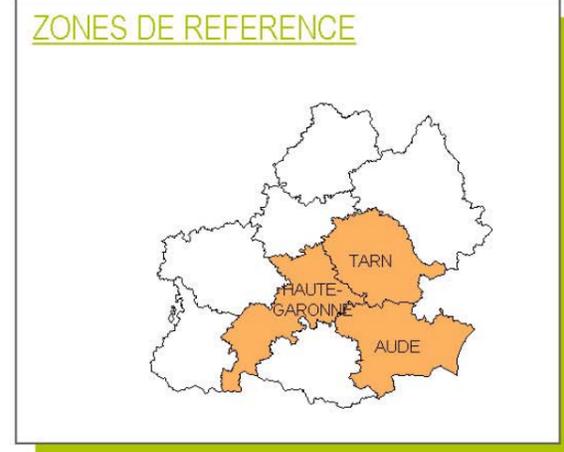
En matière d'emplois, il est difficile d'isoler de manière précise la part des effectifs touristiques. Sur l'arrondissement de Castres-Mazamet, les données disponibles auprès de la CCI indiquent que le nombre des établissements et des effectifs pouvant appartenir à ce secteur est aujourd'hui assez faible par rapport aux autres activités ; ce qui est normal compte tenu de la vocation plutôt agricole et industrielle de ce département.

Année 2009	Etablissements	Effectifs	% / total établissements de l'arrondissement	% / total effectifs de l'arrondissement
Culture - loisirs	97	165	1,4	0,5
Restauration - débits de boisson	353	848	5,1	2,8
Hébergements	108	312	1,6	1,0
Loisirs - activités récréatives	118	236	1,7	0,8

Source : CCI Castres-Mazamet

* Somme du nombre d'emplacements dans les campings et du nombre de chambres d'hôtels

L'ACTIVITE TOURISTIQUE SUR LA ZONE D'ETUDE



Capacité d'hébergements touristiques en 2009
(Nb emplacements dans campings et Nb chambres d'hôtels classés)

- Inférieure à 10 hébergements
- De 10 à 50 hébergements
- De 50 à 100 hébergements
- De 100 à 400 hébergements
- Supérieure à 1 000 hébergements*

* (aucune commune concernée par la catégorie 400 - 1 000 hébergements)

- 🏰 Principaux sites ou curiosités touristiques**
- 🏞 Principales bases de loisirs ou de découverte nature**

** (hors agglomération toulousaine)

▨ Communes appartenant au PNR du Haut Languedoc

LIAISON CASTRES - TOULOUSE

ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE

DREAL MIDI-PYRÉNÉES

egis mobilité

Sources :
 - IGN - Geofla
 - IGN - Route 120
 - INSEE
 - CDT 81
 - PNR du Haut Languedoc

Les migrations alternantes Domicile - Travail

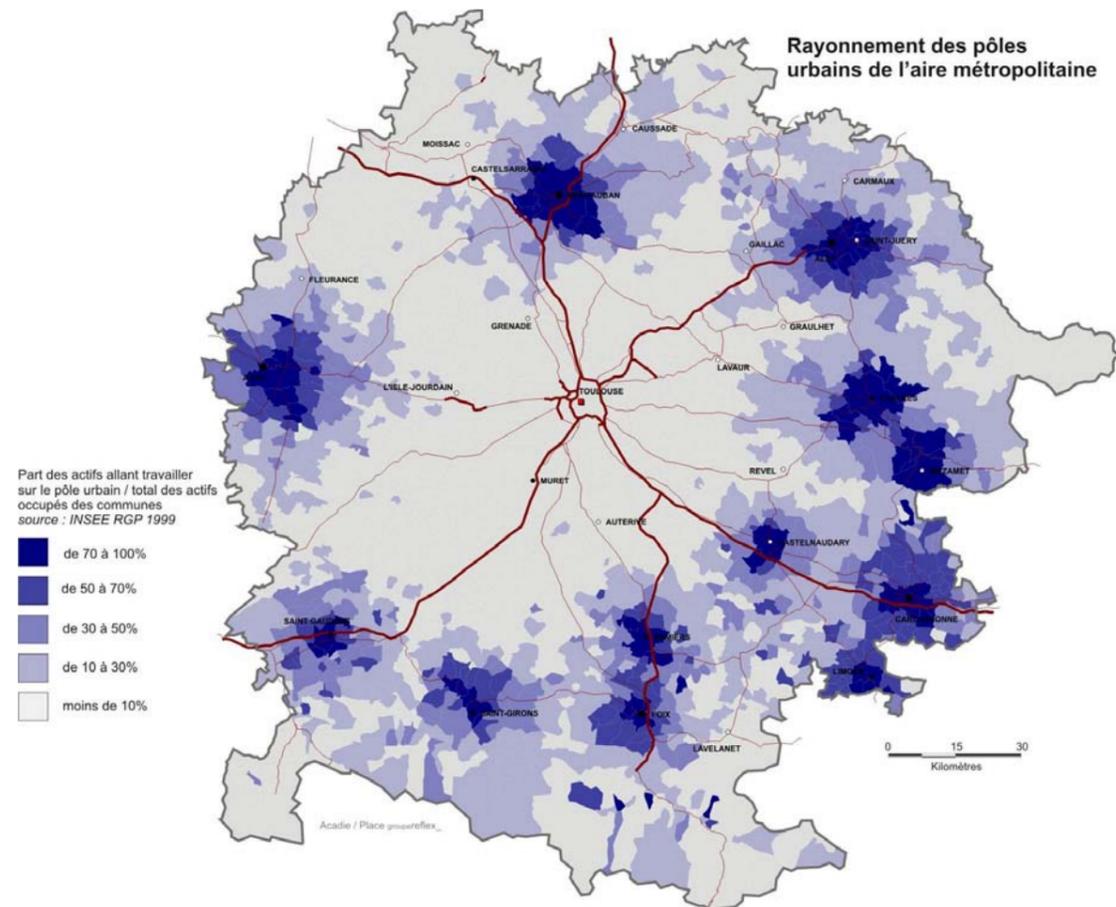
→ **L'échelon régional**

Compte tenu du dynamisme toulousain en ce qui concerne le marché de l'emploi, le volume des déplacements domicile – travail en direction de cette agglomération est en augmentation constante depuis plusieurs années. Il s'avère toutefois que ces flux concernent tout particulièrement les territoires péri-urbains des première et deuxième couronnes toulousaines. Au-delà, les relations sont plus faibles.

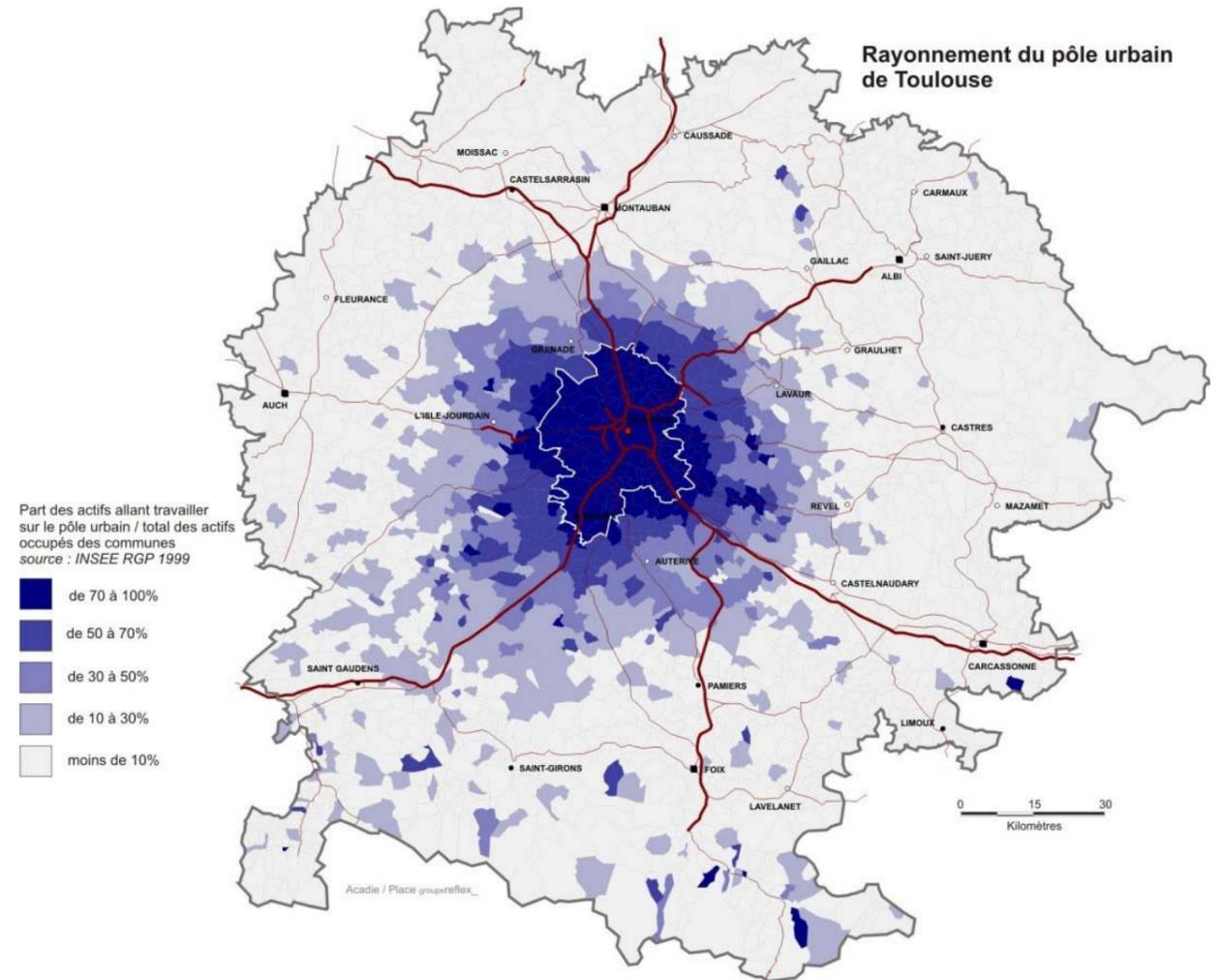
Ainsi, au sein des villes moyennes de Midi-Pyrénées, on constate que le marché du travail conserve une certaine autonomie par rapport à celui de Toulouse, se traduisant au niveau des échanges domicile – travail par un taux assez faible. En 1999, seuls 3% en moyenne des actifs résidant dans les aires urbaines des villes moyennes se rendaient dans le pôle toulousain pour leur travail. Depuis, ce taux a dû augmenter sans atteindre toutefois des niveaux très élevés.

En revanche, il se crée, entre les aires urbaines des villes moyennes, et celle de Toulouse, une zone de contact, constituée de communes dites « multi-polarisées », qui envoient leurs actifs vers la capitale régionale et vers la ville moyenne la plus accessible, générant de nombreux déplacements.

Ces espaces sont en outre le lieu d'implantation d'activités économiques, qui drainent des actifs (cas d'Eurocentre sur l'A62 par exemple, ou de la zone d'activités des Cadaux à Saint-Sulpice sur l'A68). De par l'augmentation du prix du foncier sur l'aire urbaine toulousaine, ces espaces deviennent de plus en plus attractifs pour l'implantation de ces activités.



LES ZONES D'ATTRACTION DU POLE URBAIN DE TOULOUSE ET DES AIRES URBAINES DES VILLES MOYENNES



NB : les données INSEE 2006 sont à ce jour indisponibles.

→ **L'échelon local**

L'attraction des agglomérations toulousaine et castraise impacte de plus en plus le territoire traversé par la RN126. Ce territoire dispose de plus en plus des caractéristiques d'un espace périurbain de transition entre ces deux pôles.

Aux franges des territoires départementaux de la Haute-Garonne et du Tarn, les migrations alternantes s'organisent en fonction de Toulouse, de Castres et d'Albi. Les communes à l'ouest sont sur la couronne périurbaine de l'agglomération toulousaine. A l'est, les communes sont sous influence des agglomérations de Castres – Mazamet ou d'Albi.

Une analyse détaillée des flux de migrations alternantes domicile – travail au sein de la zone d'étude à l'échelon local a été réalisée en 2006, en extrapolant les données du recensement 1999, en fonction de l'évolution de la population active des communes concernées. Les principaux résultats de cette analyse sont présentés sur les trois cartes jointes ci-après.

En 2006, la ville de Castres est concernée par environ 8 200 flux en provenance de 199 autres communes.

Parmi ces communes, 36 présentent un flux supérieur à 50 déplacements, soit un total d'environ 6 760 déplacements. La plupart de ces communes sont proches de Castres : 19 appartiennent à la communauté d'agglomération de Castres – Mazamet ou à la communauté de communes voisine Sor-et-Agoût (environ 4 530 déplacements recensés). Les autres présentant un flux caractéristique sont : Toulouse (220), Lautrec (150), Puylaurens (140), Revel (120), Lavaur (80) et Graulhet (65).

A Mazamet, on compte des échanges avec 111 communes, représentant environ 3 250 déplacements. 10 communes présentent un flux supérieur à 50 pour un total d'environ 2 730 déplacements. Au sein de ces communes, 7 appartiennent à la communauté d'agglomération de Castres – Mazamet (environ 2 410). Les autres proviennent de Toulouse (55) et les communes voisines : Bout-du-Pont-de-Larn et Saint-Amans-Valtoiret.

En direction de la ville de Toulouse, on recense environ 92 260 déplacements en provenance de 308 communes de la zone d'étude. Parmi celles-ci, 130 présentent un flux supérieur à 50, soit un total d'environ 89 950 déplacements.

Sur ces flux, 88 140 environ proviennent de communes appartenant au département de la Haute-Garonne ; les autres appartenant au département du Tarn (Saint-Sulpice (910), Lavaur (320), Castres (200), Graulhet (80), Giroussens (75), Teulat (70), Saint-Lieux-les-Lavaur (60), Labastide-Saint-Georges (55), Lugan (55) et Puylaurens (50)) ou au département de l'Aude (Castelnaudary (120)).

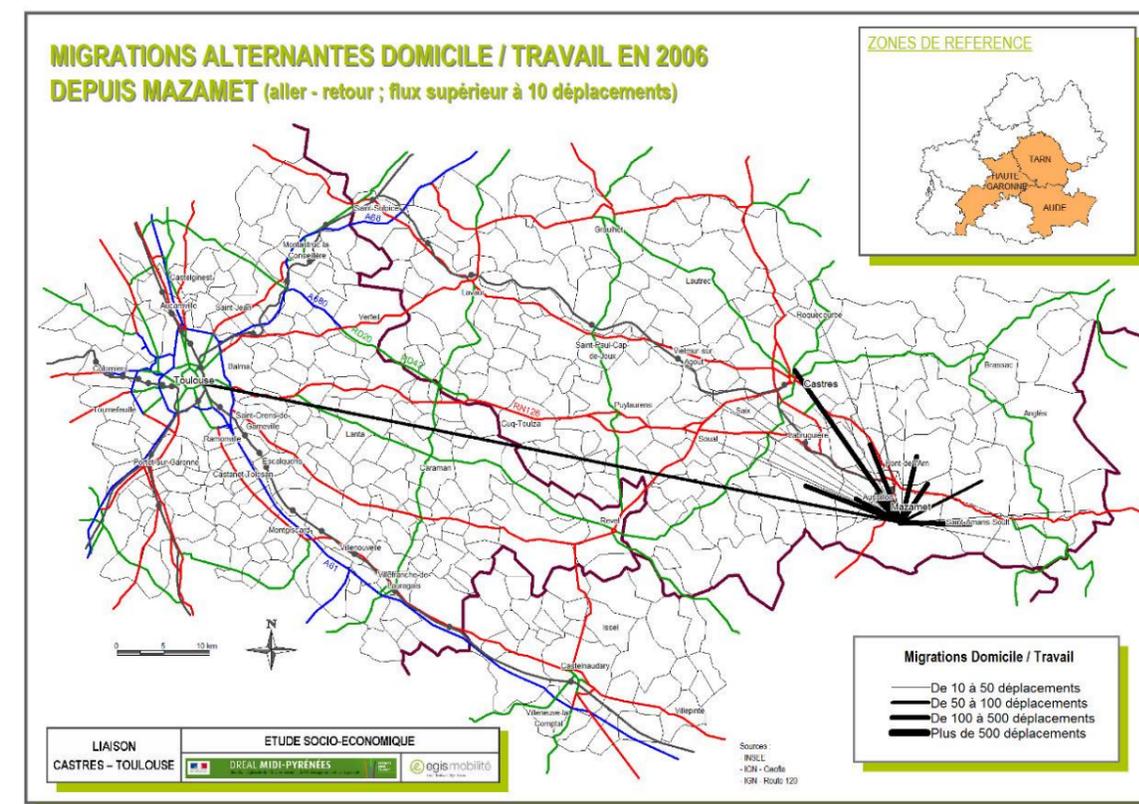
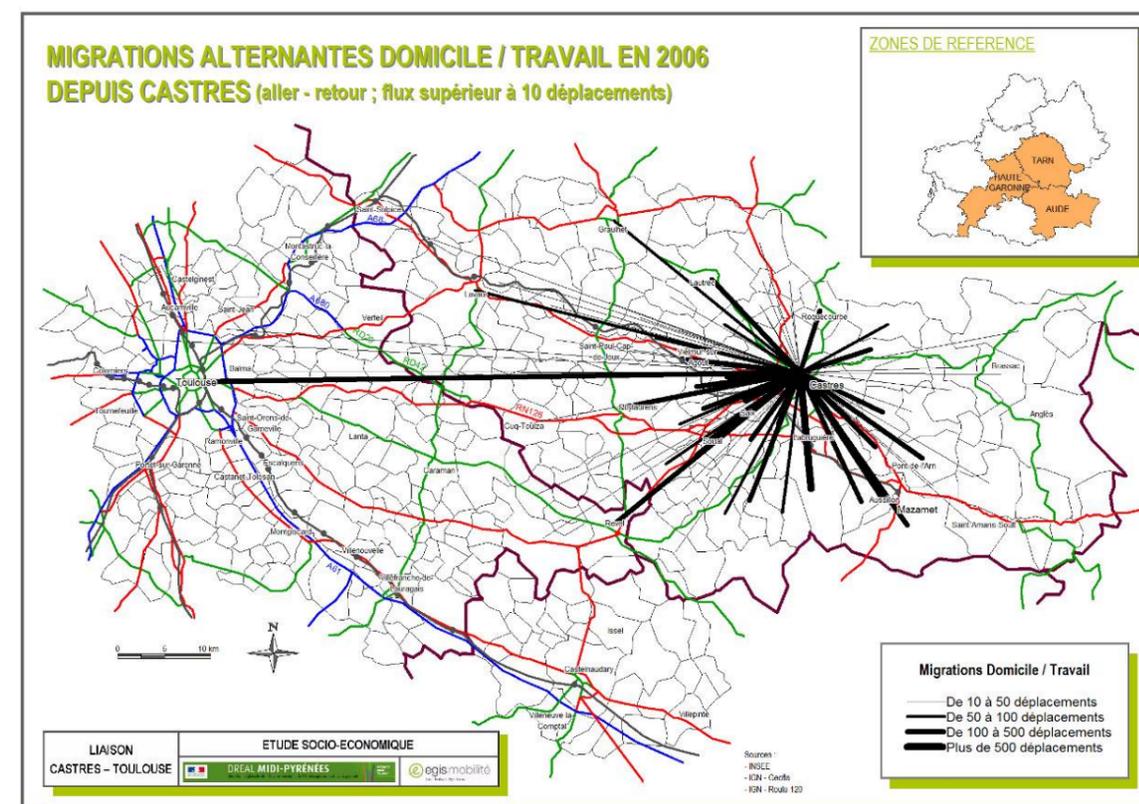
A noter que dans le département de la Haute-Garonne, le flux de Verfeil (commune située sur l'axe routier étudié) est relativement important (550), compte tenu de la taille de la commune.

Si on s'intéresse aux flux en direction des communes du Grand Toulouse (25 communes) ou de celles situées au sein du périmètre SCoT du Grand Toulouse (117 communes), on constate que les flux drainés sont nettement plus élevés, car il existe au sein de ces périmètres des communes dont l'offre en matière d'emplois est conséquente.

Ainsi, sur le périmètre du Grand Toulouse, les 313 communes de la zone d'étude concernées par une relation domicile – travail avec l'une des communes du Grand Toulouse, génèrent environ 130 550 déplacements. Parmi celles qui génèrent un flux supérieur à 50, on recense les communes suivantes situées sur l'axe de la RN126, Verfeil (730), Castres (230) et Puylaurens (70).

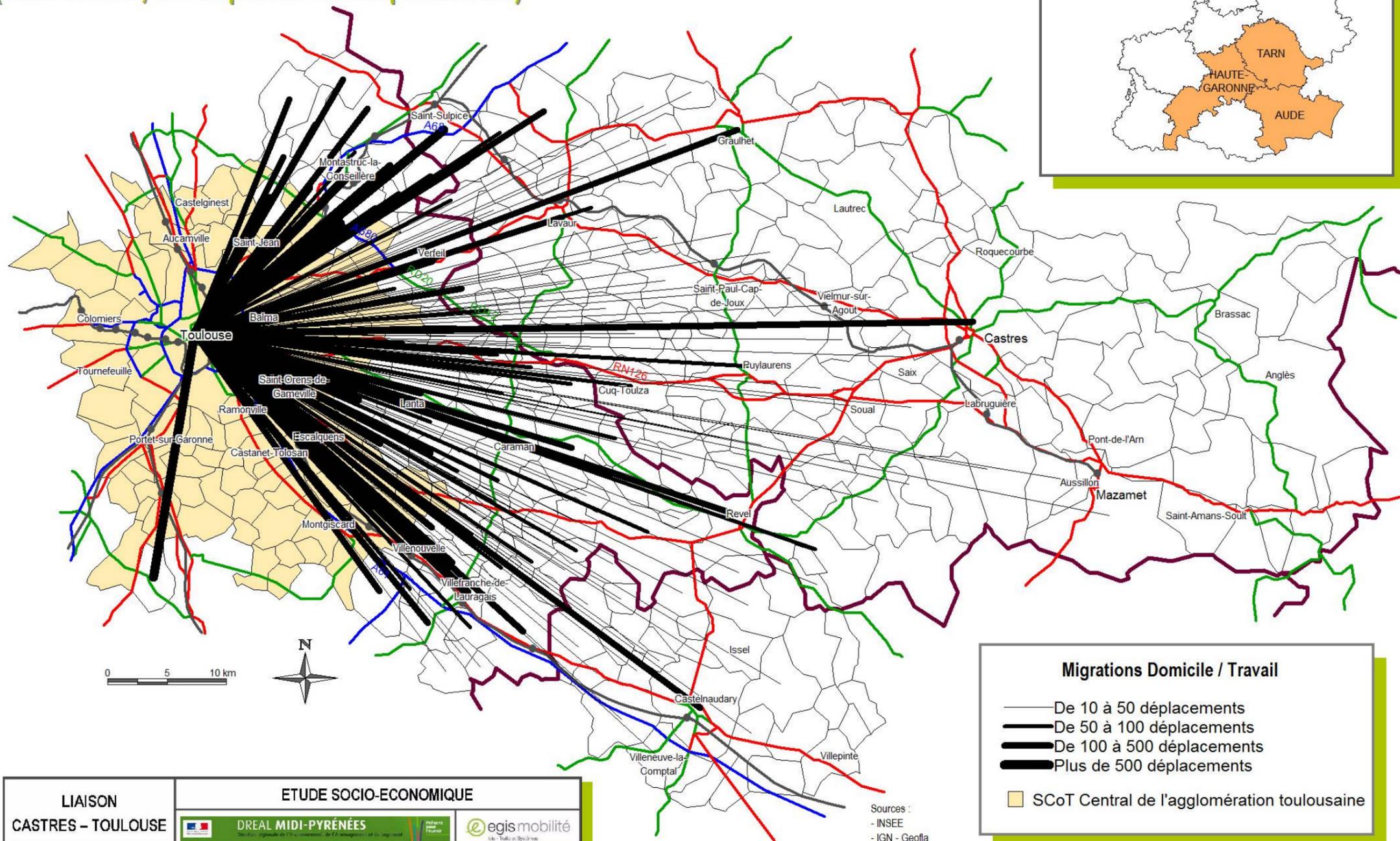
Nombre de communes concernées par un déplacement domicile – travail vers le Grand Toulouse

	Nb de communes concernées	Total des flux générés
Flux > à 50	140	128 210
Flux > à 100	107	125 850
Flux > à 500	53	111 350
Flux > à 1 000	30	94 470



MIGRATIONS ALTERNANTES DOMICILE / TRAVAIL EN 2006 DEPUIS LE SCOT CENTRAL DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (aller - retour ; flux supérieur à 10 déplacements)

ZONES DE REFERENCE



Migrations Domicile / Travail

- De 10 à 50 déplacements
- De 50 à 100 déplacements
- De 100 à 500 déplacements
- Plus de 500 déplacements

■ SCoT Central de l'agglomération toulousaine

LIAISON CASTRES – TOULOUSE	ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE DREAL MIDI-PYRÉNÉES <small>DREAL Midi-Pyrénées - 2009</small>	
--------------------------------------	---	--

Sources :
- INSEE
- IGN - Geofla
- IGN - Route 120

Les caractéristiques sociales

Les revenus

→ L'échelon régional

En 2005, le revenu salarial annuel moyen perçu par les salariés résidant en Midi-Pyrénées s'élève à 16 856 euros. Il est légèrement supérieur à la moyenne des régions de province (16 571 euros).

Il varie selon les départements, allant de 14 437 euros en Tarn-et-Garonne à 17 853 euros en Haute-Garonne. Il est de 14 867 euros dans le Tarn.

Les salaires de la Haute-Garonne sont donc nettement plus élevés. Cette spécificité est liée à la structure de l'emploi à Toulouse et dans sa périphérie : il résulte de la part importante d'emplois qualifiés. En revanche, le revenu salarial annuel moyen perçu dans les autres départements de Midi-Pyrénées est inférieur à celui de l'ensemble des régions de province.

→ L'échelon local

Bien qu'inférieur au revenu moyen régional, le revenu fiscal moyen tarnais est supérieur à celui des autres départements, hors Haute-Garonne.

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.

Le niveau de vie des habitants de l'agglomération toulousaine et les communes riveraines est supérieur aux moyennes régionale et départementale. Ce territoire enregistre globalement une baisse du nombre d'allocataires des cinq minima sociaux (cf § ci-après). Sur les communes riveraines de l'agglomération toulousaine, l'installation d'actifs toulousains aux revenus globalement plus élevés que sur le reste de la région, conduit ainsi à modifier le profil de ces territoires.

Les prestations sociales

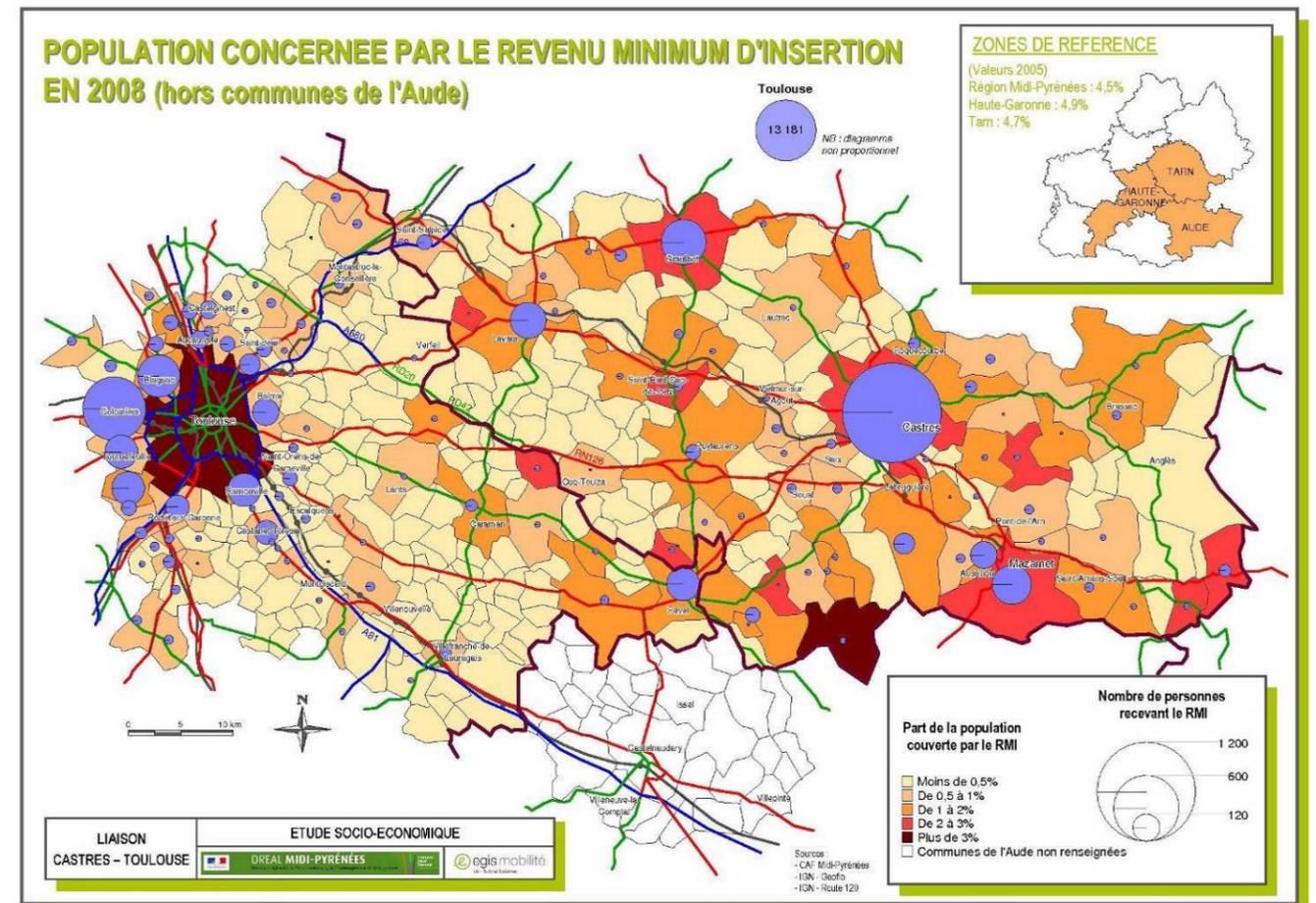
→ L'échelon régional

En matière de prestations sociales, le revenu minimum d'insertion perçu fin 2005 dans la région augmente mais de manière moins importante qu'en France (3,5% contre 4,7%). Cette hausse concerne tous les départements de Midi-Pyrénées.

Le poids du revenu minimum d'insertion est important dans la région, en particulier dans les départements de l'Ariège (6,3% des moins de 65 ans sont couverts par le revenu minimum d'insertion), de Tarn-et-Garonne (5,2%) et de Haute-Garonne (4,9%). Ces trois départements sont parmi les plus touchés de France.

→ L'échelon local

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 accueillent proportionnellement le plus de personnes à faibles revenus, indice de la fragilité économique de ces territoires.**



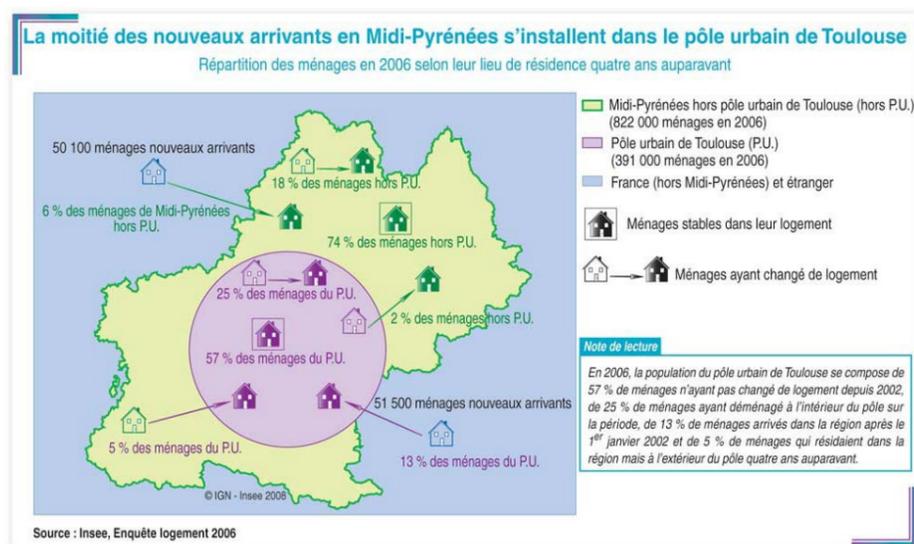
Urbanisation et structuration de l'espace

Le marché de l'immobilier résidentiel

→ L'échelon régional

Le fort pouvoir d'attraction du pôle urbain de Toulouse influe sur un marché du logement chahuté entre la venue de nouveaux arrivants et une mobilité interne plus forte qu'ailleurs. Six fois sur dix, la venue dans le pôle urbain toulousain des nouveaux arrivants est liée au besoin de se rapprocher du lieu d'étude ou de travail, ou bien à l'obtention d'un nouvel emploi.

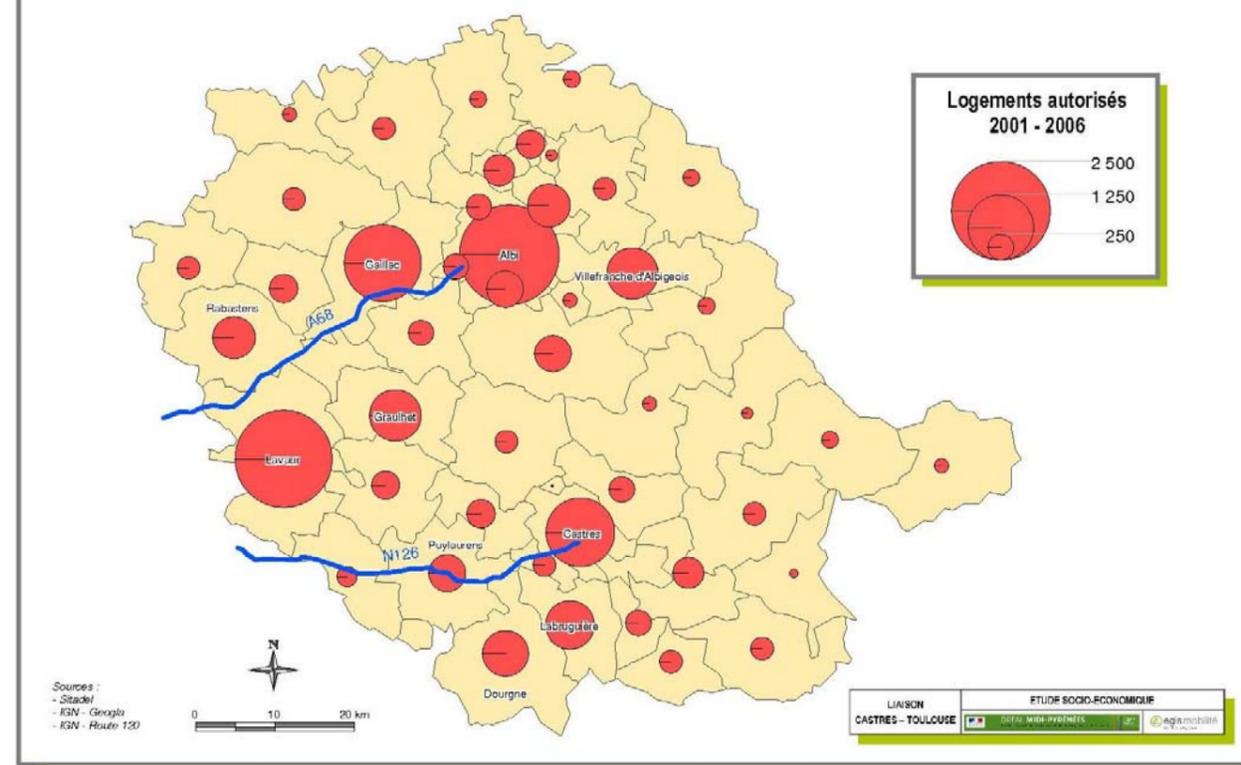
En dehors des étudiants, un ménage sur deux en Midi-Pyrénées déclare ainsi avoir déménagé pour des raisons professionnelles.



Le taux de maisons individuelles reste globalement plus élevé en Midi-Pyrénées que dans l'ensemble des autres régions de province, ce qui participe à une consommation importante d'espaces naturels et agricoles.

Entre 2005 et 2006, le nombre de logements autorisés augmente en Haute-Garonne, dans le Lot, l'Aveyron, le Gers et l'Ariège. Il diminue en revanche dans les autres départements.

LOGEMENTS AUTORISÉS DANS LE TARN ENTRE 2001 ET 2006



Dans le département du **Tarn**, les autorisations de logements sont en recul ces dernières années passant de 3 900 logements en 2004 à 3 200 logements en 2006, s'expliquant par les évolutions dans le collectif. L'individuel continue cependant à croître.

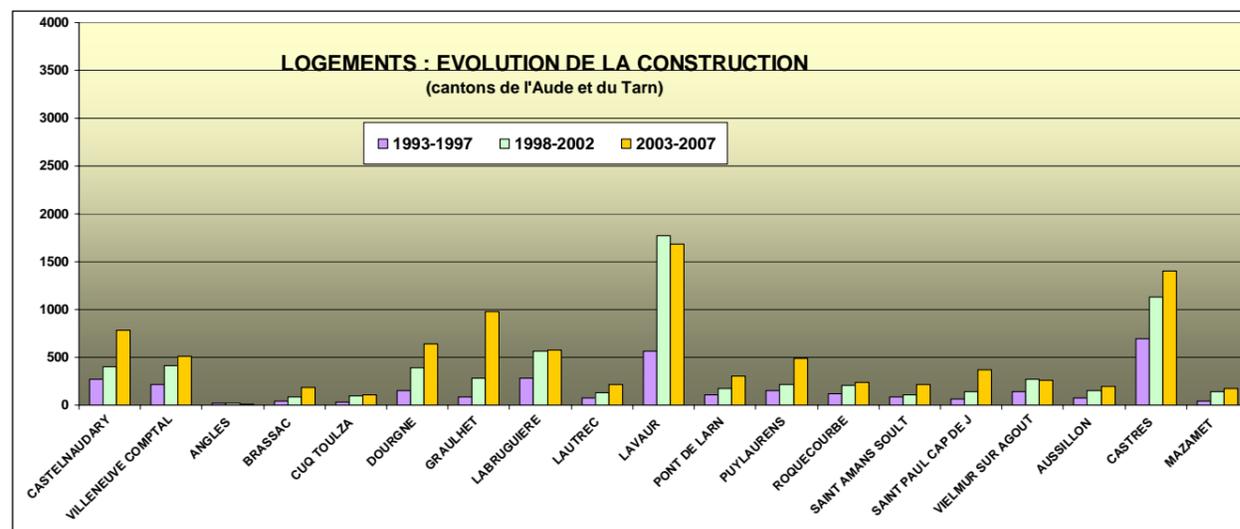
Le dynamisme de logements est prononcé dans les agglomérations d'Albi, Castres, Gaillac, Saint-Sulpice et Lavarin.

Au vu de la carte ci-dessus, on constate que les communes situées sur l'axe de l'A68 enregistrent une pression immobilière plus forte que dans le reste du département. Les communes urbaines au passé industriel important où la population est également la plus importante (Graulhet, Carmaux, Mazamet) sont ensuite concernées.

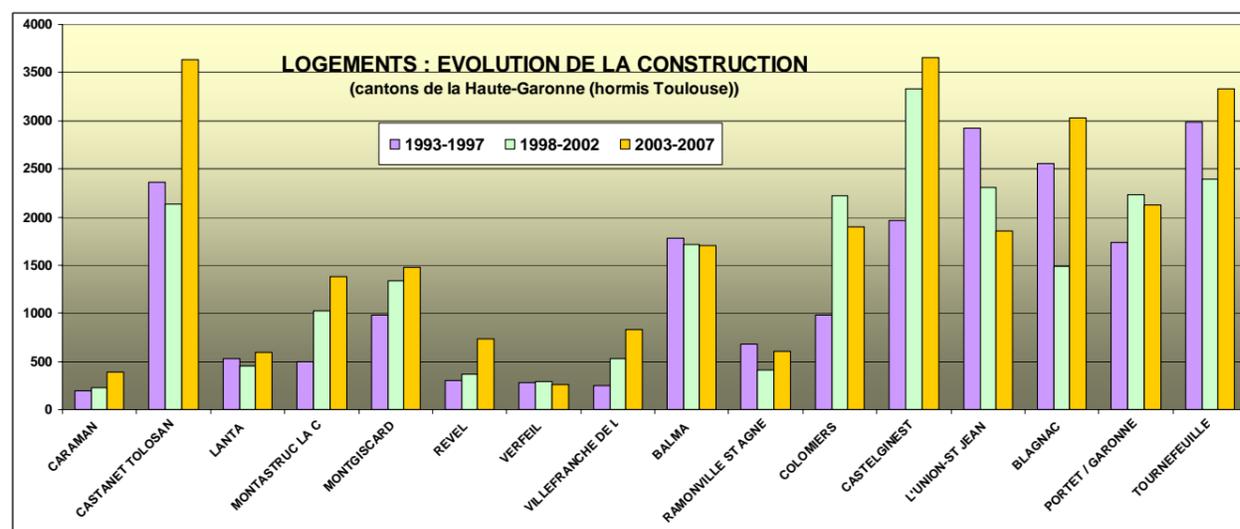
Deux communes connaissent également une bonne dynamique en la matière : Labruguière et Lavarin. La première bénéficie des effets de proximité de l'aménagement de la zone d'activités du Causse. La seconde, un peu à l'écart de l'axe A68, présente un temps d'accès jugé acceptable pour les relations domicile - travail avec l'agglomération toulousaine.

➔ L'échelon local

Sur l'aire d'influence de la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, la construction neuve de logements s'accroît sur presque la totalité des cantons concernés entre 1993 et 2007, le processus s'accélégrant ces dernières années. Les cantons de la Haute-Garonne sont logiquement les plus concernés par ce boom de l'immobilier (cf graphes ci-dessous).

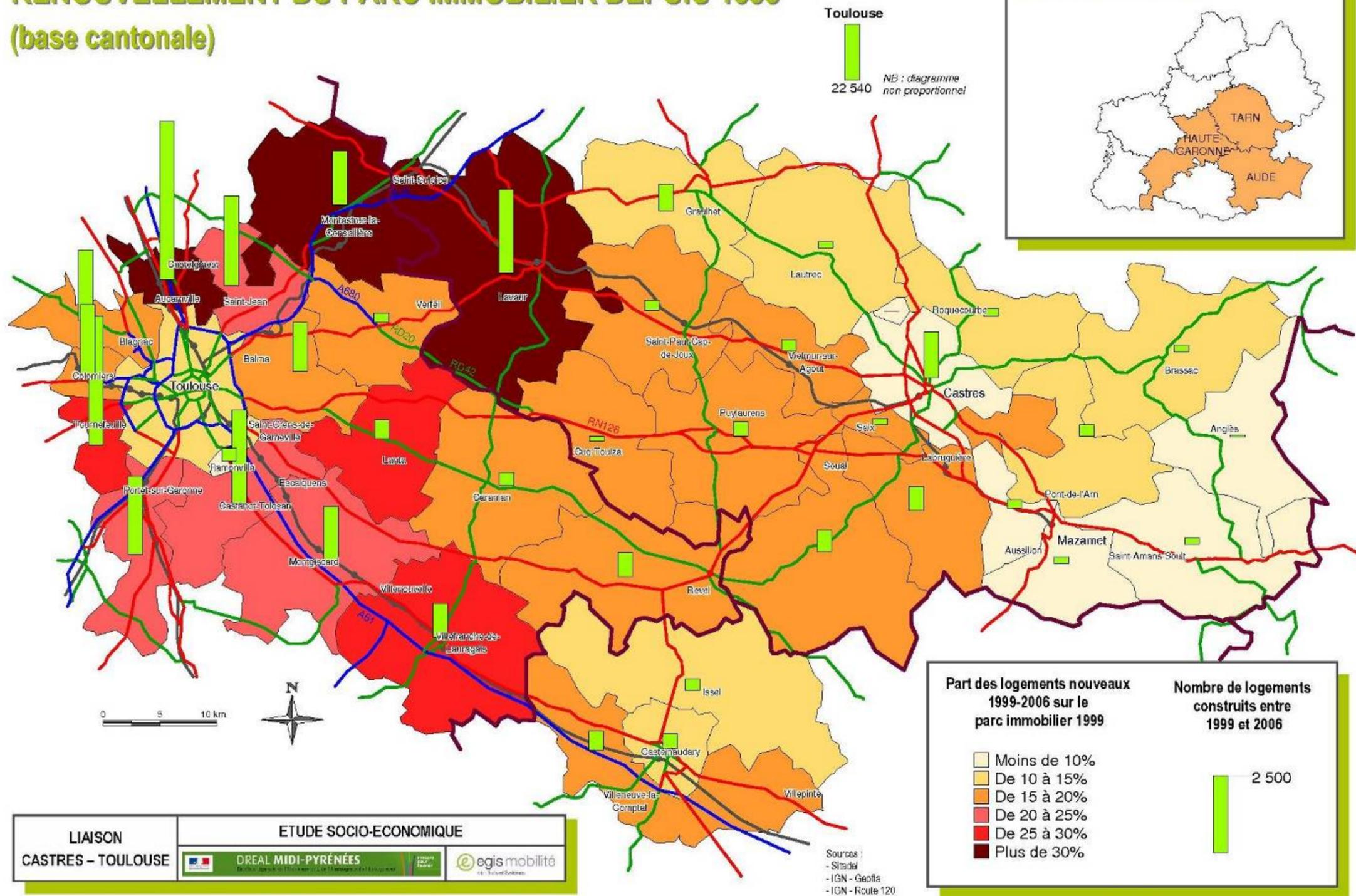


Source : SITADEL



Source : SITADEL

RENOUVELLEMENT DU PARC IMMOBILIER DEPUIS 1999 (base cantonale)



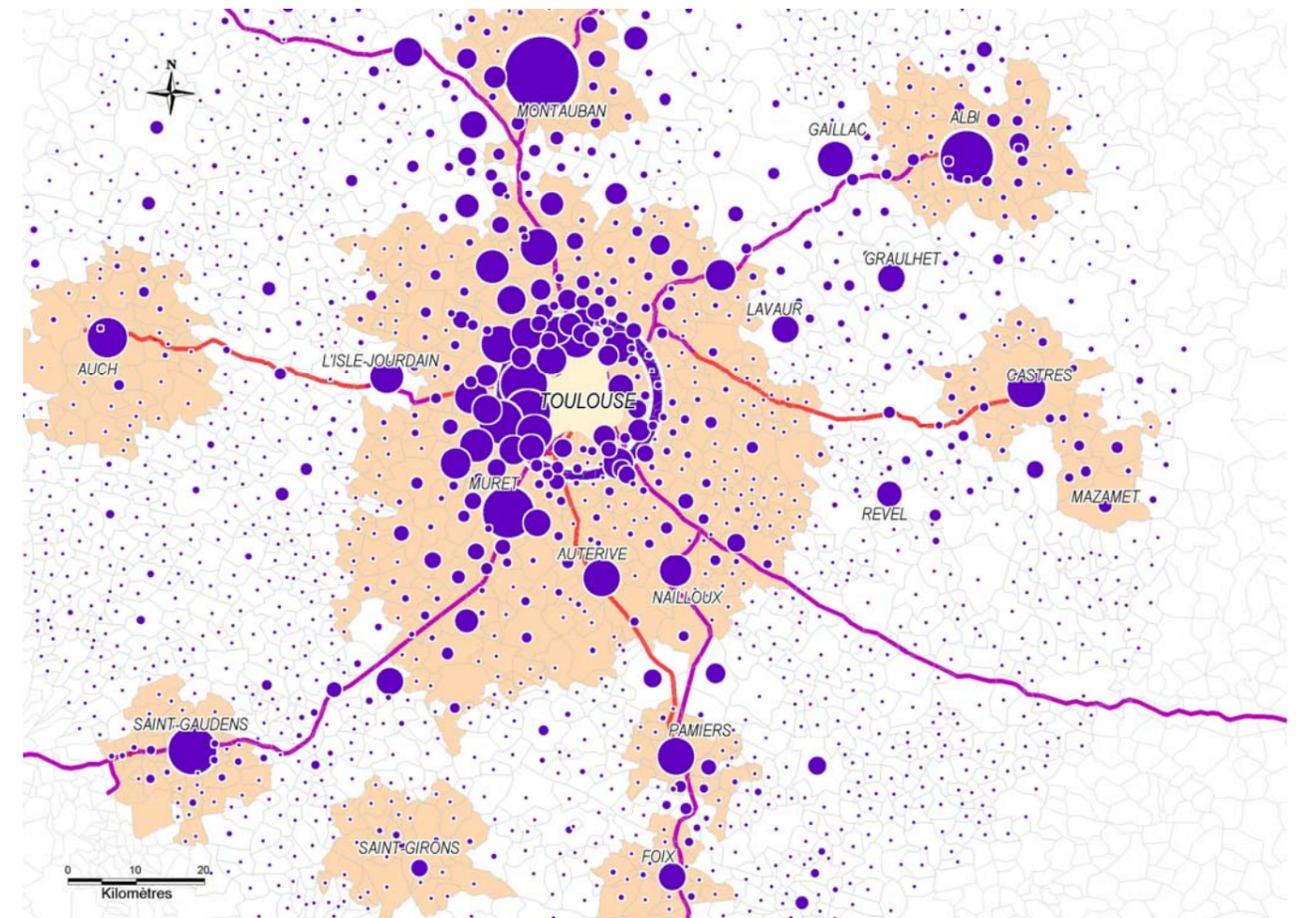
Sur les territoires en bordure de l'agglomération toulousaine, la dynamique du marché de l'immobilier se fait de plus en plus pressante. Locatif, achat dans l'ancien et constructions neuves se développent, avec des dynamiques différentes selon les zones. Par conséquent, la hausse des prix rend complexe l'accès à la propriété pour de plus en plus de ménages, qui s'éloignent progressivement du pôle toulousain. C'est ainsi que le renouvellement du parc immobilier des 2^e et 3^e couronnes toulousaines est important, à l'image des cantons de Montastruc-la-Conseillère et Lavar.

Aujourd'hui, entre l'agglomération toulousaine et Castres, l'extension de l'urbanisation par des logements individuels concerne, à des degrés plus ou moins forts, tout l'espace rural desservi par la RN126.

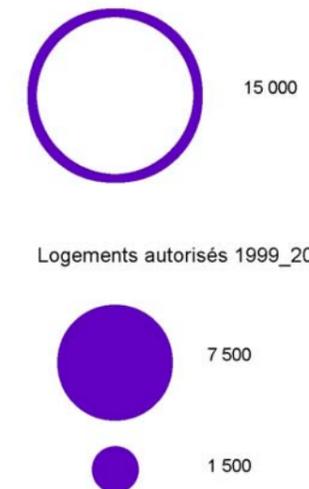
Des zones pavillonnaires à Verfeil, Cuq-Toulza, Saint-Germain-des-Prés, Aussillon



LOGEMENTS AUTORISÉS ENTRE 1999 ET 2006



Toulouse Logements autorisés 1999_2006



Les pôles générateurs de trafics au travers des zones d'activités

→ **L'échelon régional**

Au sein de la région Midi-Pyrénées, on comptabilise environ 650 zones d'activités s'étendant sur environ 16 500 hectares.

La répartition de l'offre de ces zones sur le territoire régional est relativement peu homogène. On remarque en effet :

- un phénomène d'hyperpolarisation de l'offre sur la commune de Toulouse et une forte concentration au sein de l'agglomération toulousaine ;
- une certaine polarisation autour des villes moyennes ;
- une diffusion des zones d'activités le long des grands axes de communication.

Toulouse concentre ainsi près 1/5 des espaces économiques et l'agglomération abrite une forte concentration de zones d'activités, situées principalement à l'ouest et au sud de son territoire : Blagnac (271 ha industriels, 234 ha mixtes, 40 ha commercial), Colomiers (477ha industriels, 85 ha mixtes), Labège (300 ha), Muret (plus de 250 ha industriels).

Les villes moyennes comme Montauban, Albi, Tarbes, ... concentrent la majorité des espaces économiques périphériques et les grands axes de communication (A61, A62, A66, A68, RN124, RN20...) jouent un rôle important dans la création des zones d'activités au sein des territoires situés entre l'agglomération toulousaine et les villes moyennes.

→ **L'échelon local**

Le territoire d'étude comprend plusieurs zones d'activités regroupant des entreprises génératrices de déplacements VL et PL. Elle ne compte pas en revanche de plateforme logistique d'importance européenne comme par exemple Eurocentre sur le territoire de Castelnaud d'Estretfond, au nord de Toulouse (cf. § suivant : « Les pôles générateurs de trafics au travers des zones d'accueil logistique »).

Au sein de l'agglomération toulousaine, la commune de Toulouse concentre la majorité des espaces économiques (environ 3 000 ha dédiés en majorité à l'industrie (45%), puis au tertiaire (26%), le reste étant réservé aux zones mixtes, aux surfaces commerciales et aux activités artisanales).

L'aire urbaine toulousaine abrite, elle aussi, une forte concentration de zones d'activités, situées principalement à l'ouest et au sud de son territoire (Blagnac, Colomiers, Muret, Labège).

A l'est, on peut citer les zones d'activités de Balma et de l'Union, mais aujourd'hui leur importance est moindre. L'aménagement à court terme de la ZAC Balma-Gramont (environ 130 ha) renforcera ce pôle. Elle comprendra 4 quartiers mêlant logements, bureaux, commerces, équipements et services publics de proximité. Ce projet fait partie des grands projets de la communauté urbaine du Grand Toulouse, qui est aussi maître d'ouvrage des grands projets d'activités suivants : Cancéropôle (Toulouse Ouest), Andromède (Blagnac, Beauzelle), ZAC des Ramassiers (Colomiers), Ecopôle (Cugnaux, Villeneuve Tolosane), ... ; ces derniers sont situés majoritairement au nord-ouest et ouest de l'agglomération.

* Eléments issus du rapport « Analyse des conditions permettant un desserrement des activités économiques à l'échelle de l'espace métropolitain toulousain » - DDEA Haute-Garonne, février 2009 (cahier n°4).

Le territoire situé entre l'agglomération toulousaine et celle de Castres-Mazamet, aux franges des départements de la Haute-Garonne et du Tarn, comprend plusieurs zones d'activités, soit environ 350 à 400 hectares destinés à l'accueil des entreprises (cf tableau ci-dessous). La plupart de ces zones sont regroupées au niveau de trois secteurs géographiques : « Saint-Sulpice – Lavour », Graulhet et Revel.

PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES AMENAGEES ACTUELLEMENT ENTRE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINNE ET CELLE DE CASTRES - MAZAMET

Commune	Nom de la zone d'activités	Superficie
Verfeil	La Piossane I et II	20 ha
Saint-Sulpice	Gabor Terres Noires Les Cadaux	80 ha
Lavour	Les Cauquillous Le Pigne Les Silos	45 ha
Graulhet	La Molière Rieutord / Rieutord - Bressole	75 ha
Puylaurens	Pièce Grande Plaine de Saint Martin	15 ha
Revel	Forum La Pomme La Graverie La Farguette	98 ha
Lautrec	Brenas	9 ha
Sorèze	ZI de la Condamine	16 ha

Source : Pays de Cocagne, Chambre de Commerce et d'Industrie de Castres-Mazamet, Atlas des zones d'activités de la Haute-Garonne

Aujourd'hui, ces principales zones présentent un taux d'occupation proche des 100%. Des projets d'extension ou de création de nouvelles zones d'activités sont donc en cours de réalisation ou à l'étude (Les Cadaux à Saint-Sulpice, Les Cauquillous à Lavour, Codarman à Revel, ...), de manière à augmenter l'offre.

Le projet le plus important concerne « Les Portes du Tarn » à Saint-Sulpice. La Communauté de Communes Tarn – Agoût a engagé récemment une réflexion sur le développement de ce nouveau parc d'activités (200 ha) au niveau du futur échangeur de l'A68 aménagé au droit de la future déviation de Saint-Sulpice.

Sa vocation devrait être essentiellement mixte, à dominante logistique, commerciale et industrielle. Des études de positionnement sont en cours.

Sur l'agglomération de Castres – Mazamet et les territoires limitrophes correspondant au périmètre du Pays d'Autan, l'ensemble des zones à vocation économique représente 680 ha, dont une quarantaine sont aujourd'hui disponibles. L'offre réelle viabilisée est donc modeste. Il se pose la question de « la réactivité locale » à une demande d'implantation significative.

Les sites d'accueil d'entreprises sont majoritairement situés le long des principales infrastructures routières de l'agglomération (RN126 et ex-RN112).

PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES AMENAGEES ACTUELLEMENT SUR LE TERRITOIRE DU PAYS D'AUTAN

	Commune	Nom de la zone d'activités	Superficie
Communauté d'agglomération de Castres - Mazamet	Castres	Le Mélou	500 ha
		La Chartreuse	
		Le Martinet	
		Le Causse Espace d'Entreprises	
		Le Siala	
Aussillon	La Rougearié		
Mazamet	Bonnecombe		
		La Molière	
		Autres zones d'activités à Aiguefonde (Galinrey), Labruguière (la Sigourre, Pont Trinquat), Lagarrigue (Fangas de Mialhe), Saint-Amans Soult (Mas Berg, Sébastopol, Rieussequel), Valdurenque (Aigueventade).	
Communauté de communes du Sor et de l'Agoût	Cambounet	Pôle Pierre Fabre En Toulze	120 ha
	Soual	La Prade	
	Semalens	Graboulas	
	Saix	Les Martinels	
	Bout du Pont de l'Arn	La Lauze Plane Basse	36 ha

Source : SCoT du Pays d'Autan – 2006

280 hectares sont prévus dans les plans locaux d'urbanisme pour une offre à moyen et long terme.

L'objectif de la Communauté d'Agglomération est d'équilibrer le développement entre Castres et Mazamet :

La zone du Causse dispose d'un attrait naturel lié à son environnement direct, en bordure de l'aéroport. De 183 ha, ce site accueille des entreprises à potentiel technologique de renommée (Pierre Fabre, Cap Laser, ...) et a été retenu comme site d'implantation de l'hôpital intercommunal de Castres – Mazamet et du centre informatique des Banques Populaires. Le projet d'extension concernant cette zone porte sur au moins 85 hectares de plus ; la Communauté d'Agglomération envisageant même de doubler à long terme sa superficie actuelle ;

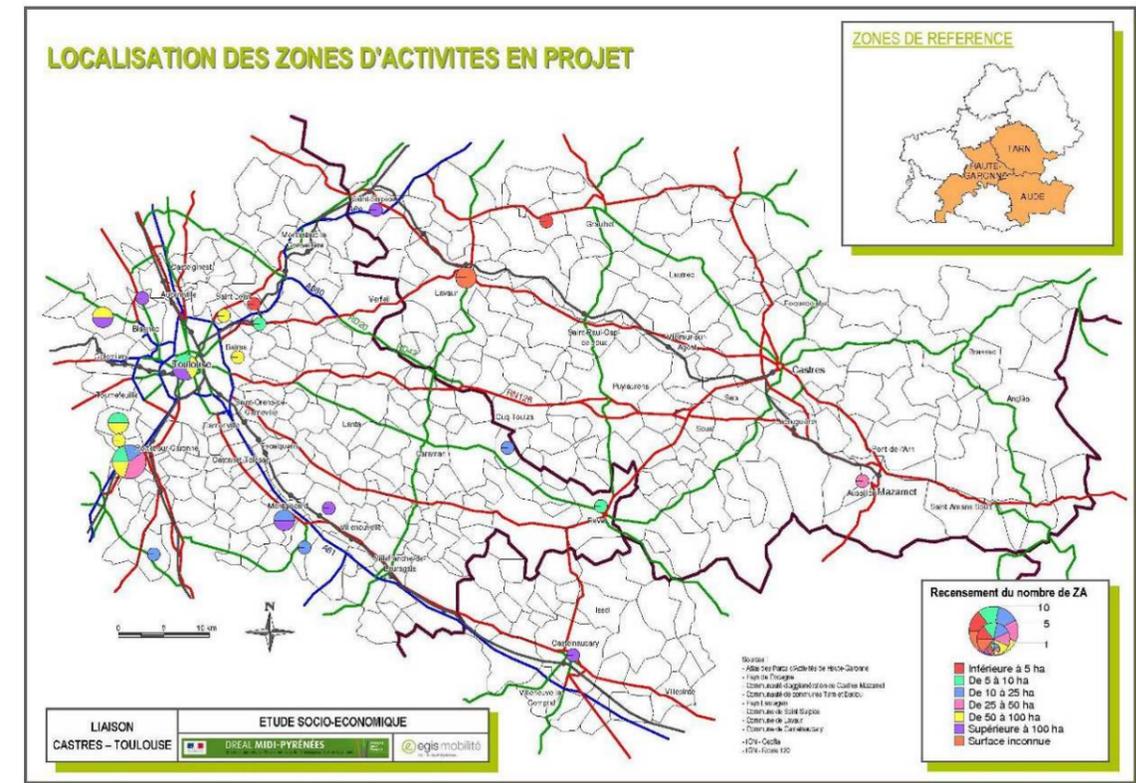
Le pôle mazamétain du Parc du Thoré envisagé sur les communes d'Aussillon et Mazamet, d'une superficie de 36 hectares s'étendant de part et d'autre de l'ex-RN112, est à l'étude depuis plusieurs années. Fin 2007, le dossier de réalisation de la ZAC a été approuvé, permettant le lancement des dernières phases d'études avant la réalisation des travaux. Aujourd'hui, la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet est propriétaire des 2/3 du foncier.

Un autre projet est à l'étude entre Castres et Mazamet. Il s'agit de la ZAC Ecosite à Labruguière de 75 ha, orientée vers les activités du bois et de l'environnement, de la formation et de l'éco-tourisme. Actuellement, 1/4 du foncier appartient à la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet.

Sur Sor-et-Agoût, 50 ha seront urbanisés à des fins économiques dans le futur ;

Une zone à vocation économique est à l'étude au bord de l'ex-RN112 dans la Haute-Vallée-du-Thoré.

En ce qui concerne l'offre immobilière, on dénombre 3 sites hôtels et pépinières d'entreprises offrant 2 000 m² de bureaux et 2 000 m² d'ateliers (le centre Bradford à Aussillon, l'Espace Initiatives et l'Arobase au Causse-Espace d'Entreprise. D'autres projets immobiliers sont en gestation sur le territoire, portés par la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Communauté d'Agglomération de Castres - Mazamet.



Les pôles générateurs de trafics au travers des zones d'accueil logistique

→ **L'échelon régional**

Un recensement des zones logistiques dans l'espace transpyrénéen a été réalisé dans le cadre du rapport Samarcande « *Etude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des régions situées de part et d'autre des Pyrénées* » avec l'ambition d'avoir un état des lieux des conditions d'accueil de la logistique sur ce territoire.

Sur le versant français des Pyrénées, il existe un nombre assez important de zones logistiques, souvent de fait, moins souvent dédiées. Les plus importantes d'entre elles, c'est-à-dire Eurocentre à Toulouse et Saint-Charles à Perpignan sont cependant des zones dédiées à la logistique.

Après des débuts timides, Eurocentre, située à 15 kilomètres de Toulouse, affiche aujourd'hui une belle réussite puisque les 300 ha de la zone sont occupés. Au départ à vocation de desserte de l'agglomération toulousaine, voire de la région, Eurocentre s'est petit à petit positionnée comme une place forte de la logistique du grand Sud-Ouest. **Sa vocation est de plus en plus interrégionale, profitant de son positionnement central dans le sud pyrénéen et des bonnes connexions autoroutières.**

La zone est aujourd'hui saturée et techniquement, une extension ne semble pas possible. Aussi pour faire face à la demande importante de surfaces en zones dédiées à la logistique dans le secteur entre Toulouse et Montauban, des projets sont actuellement en cours d'étude. C'est notamment le cas de la nouvelle zone logistique de Montbartier dans le Tarn-et-Garonne à l'intersection des autoroutes A62 et A20. D'autres réflexions concernent le sud toulousain.

La région Midi-Pyrénées n'est pas située sur un corridor européen majeur en ce qui concerne la filière logistique. Elle ne possède pas, de plus, de façade maritime.

Seules quelques opérations ponctuelles connaissent un certain succès comme Eurocentre. Midi-Pyrénées possède cependant un bon positionnement géo-logistique. C'est en particulier le cas du secteur Toulouse-Montauban, le plus favorablement placé pour la distribution sur le Grand Sud-Ouest.

→ **L'échelon local**

A cet échelon, en dehors des zones centrées sur Toulouse et son agglomération (Eurocentre : 300 ha, MIN de Toulouse : 18 ha et la Zone de Fondeyre : 100 ha), il n'y a pas de véritables zones logistiques.

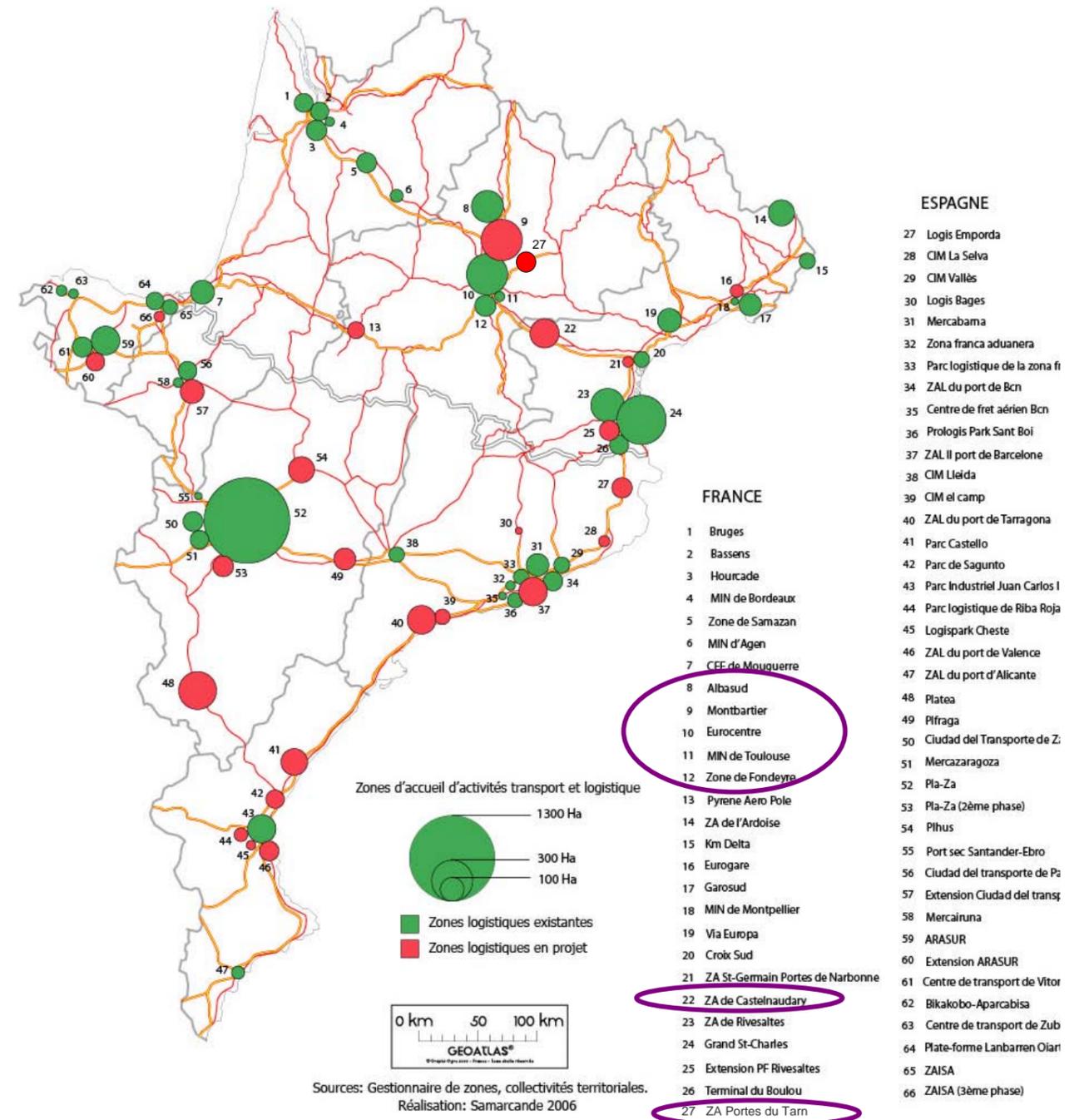
En projet, on peut citer la zone de Castelnaudary (le parc Nicolas Appert). Il s'agit d'un projet concernant une zone d'activités à vocation logistique, agro-alimentaire et de services qui s'étendra sur une surface de 300 hectares, en bordure de l'échangeur autoroutier de Castelnaudary sur l'A61. A un stade moins avancé d'étude, le projet des Portes du Tarn à Saint-Sulpice (env. 200 ha) devrait également offrir une surface importante aux activités logistiques.

Sur l'axe de la RN126 ou a proximité immédiate, il n'y a donc pas actuellement de zones logistiques à proprement parler.

Les échanges de marchandises entre l'agglomération de Castres et le reste de la France s'effectuent en majorité par cet axe, qui permet de rejoindre le réseau autoroutier et ferroviaire européen, les plateformes logistiques majeures et les grands centres urbains.

Sur cette partie du territoire régional, le transport routier de marchandises n'est de plus pas concurrencé par le fer puisque le transport ferroviaire fret est quasi-inexistant entre Toulouse et Castres.

LES ZONES D'ACCUEIL D'ACTIVITES TRANSPORT ET LOGISTIQUE DANS L'ESPACE TRANSPYRENEEN



Carte issue du rapport Samarcande

Les pôles générateurs de trafics au travers des grandes surfaces commerciales

→ **L'échelon régional**

Depuis le début de la décennie 2000, la construction de locaux commerciaux se concentre, en dehors de l'agglomération toulousaine, très principalement au sein des villes moyennes de Midi-Pyrénées (Montauban, Albi, Pamiers, Castres-Mazamet, Auch). Dans le domaine du commerce, l'effet structurant des axes routiers est donc moins visible. C'est surtout le poids démographique des communes qui influe sur la localisation des grandes surfaces.

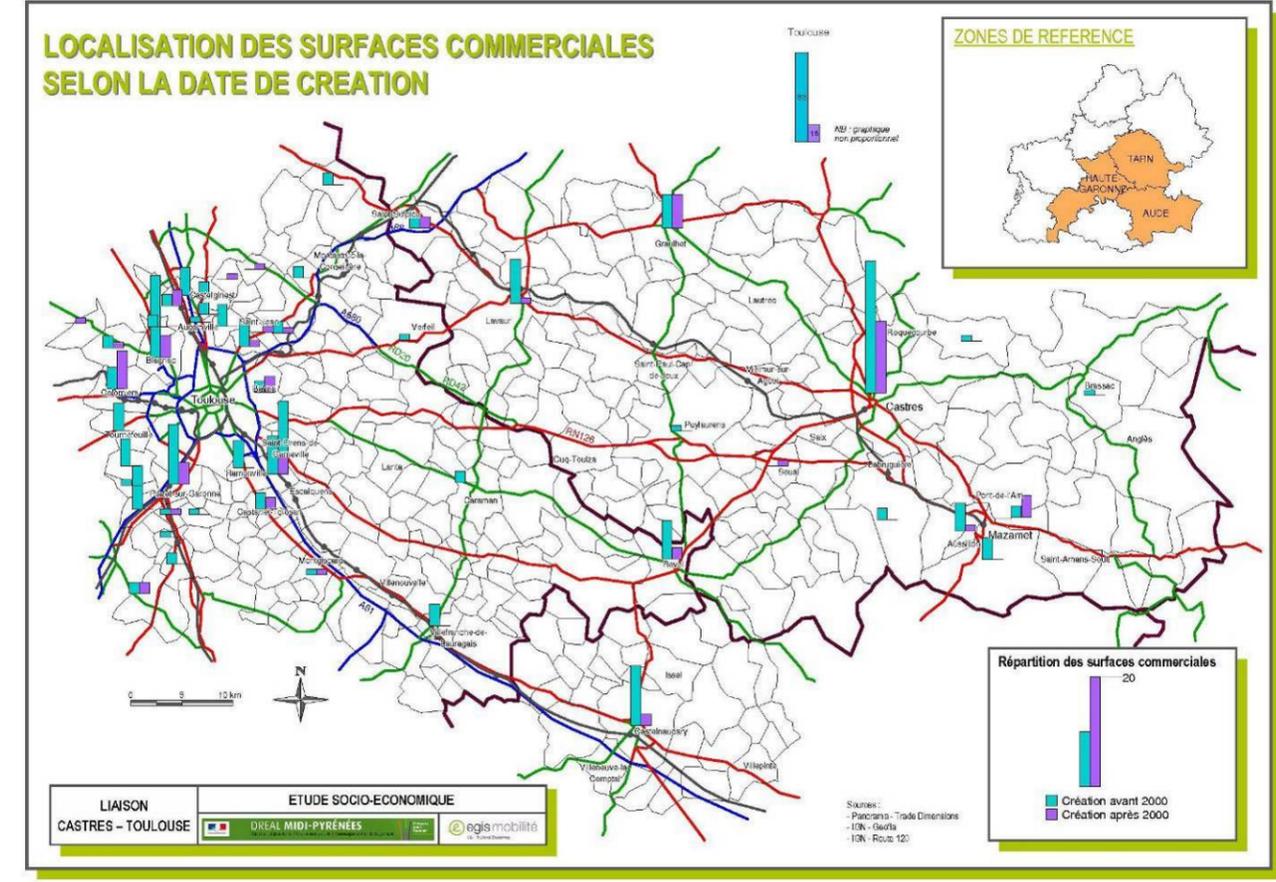
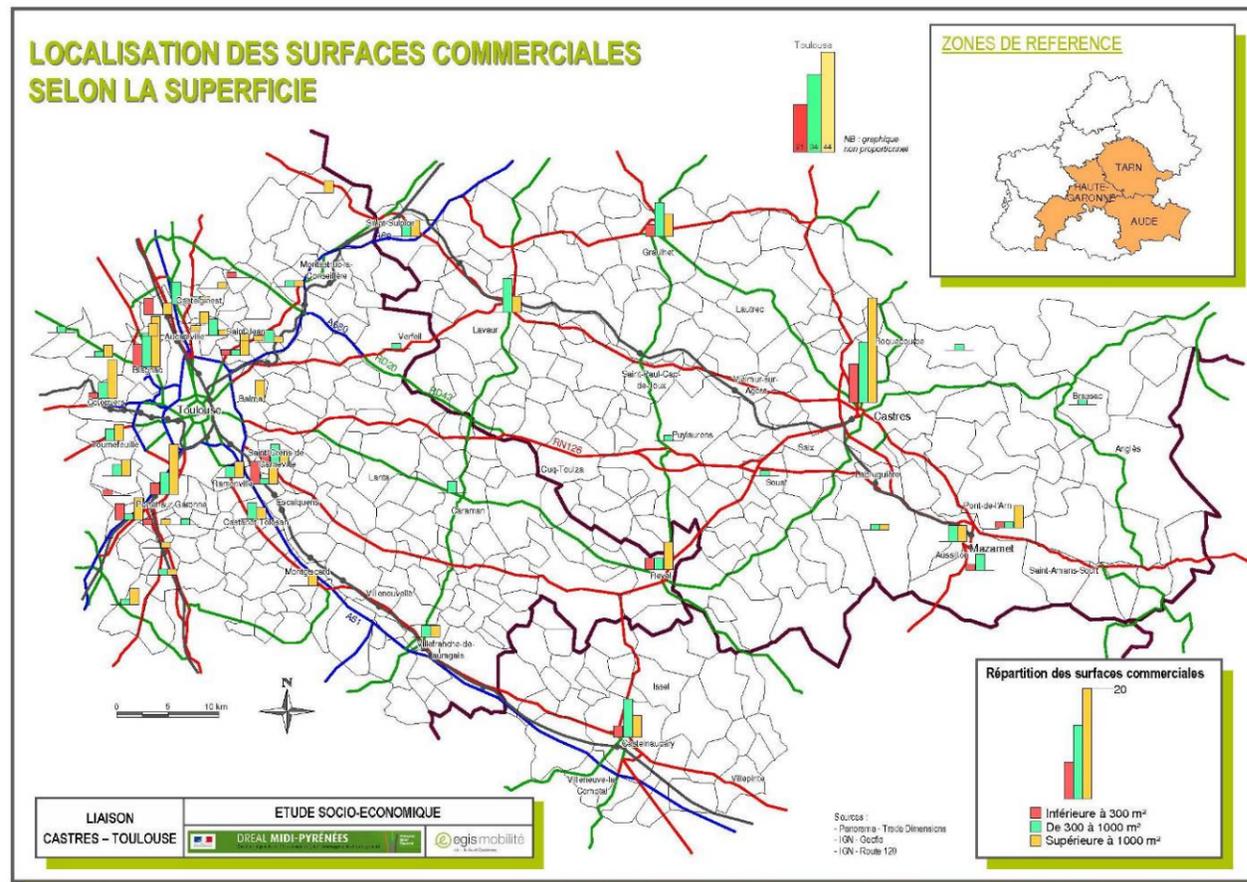
→ **L'échelon local**

En dehors de l'agglomération toulousaine, ces établissements sont relativement concentrés au sein des principales communes de la zone d'étude ou à proximité immédiate (Pont de l'Arn). Elles ont été créées préférentiellement avant les années 2000, notamment avant la loi Royer et sa réforme du 5/07/1996, nécessitant une demande d'autorisation pour les surfaces de plus de 300 m².

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. L'évasion commerciale pour la zone de Castres représente 21,5% du potentiel de consommation globale des ménages. Cette évasion vers Toulouse est naturellement concentrée vers l'équipement de la personne, l'équipement de la maison et culture - loisirs. L'évasion commerciale pour la zone de Mazamet se dirige essentiellement vers Castres.



Zone commerciale de Castres (entrée ouest)



Les pôles générateurs de trafics au travers des services offerts à la population

→ **L'échelon régional**

Comme pour les grandes surfaces commerciales, les équipements majeurs recevant du public sont concentrés dans les principales communes urbaines de la région Midi-Pyrénées ; la gamme la plus importante étant toutefois située au sein de la **capitale régionale**.

Les grands équipements majeurs de l'agglomération toulousaine

→ **L'échelon local**

Au sein de l'agglomération toulousaine, les universités, les grandes écoles et toutes les formations supérieures ne cessent d'augmenter leurs effectifs. Sur les dix dernières années, Toulouse compte ainsi 33 000 étudiants de plus pour atteindre près de 110 000 étudiants venant pour l'essentiel de la région Midi-Pyrénées et des territoires limitrophes.

Les grands hôpitaux toulousains ont également une vocation régionale. Ils accueillent plus de 150 000 patients par an et assurent plus d'un demi million de consultations externes.

Les grands équipements culturels et de loisirs accueillent des manifestations de niveau national et international. Outre les musées et les grands théâtres (Capitole, Halle aux grains, ...), elle compte des équipements prestigieux comme la Cité de l'Espace, le Palais des Congrès, le théâtre de la Cité, le Zénith, le Musée d'art contemporain.

En matière d'équipements sportifs, l'existence de plusieurs clubs à Toulouse appartenant à l'élite française (rugby, football, natation, volley, ...) génère d'une part une forte attractivité des supporters régionaux et d'autre part pousse l'agglomération à s'équiper de nombreux équipements sportifs, notamment de haut niveau.

La dépendance vis-à-vis des grands équipements toulousains, des territoires concernés par le projet de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, est donc forte. A ceux-ci s'ajoutent en outre l'attrait des infrastructures majeures de transport (aéroport international Toulouse-Blagnac, nœud ferroviaire de la gare Toulouse – Matabiau).

Les services et équipements publics sur le reste de la zone d'étude locale

En dehors de l'agglomération toulousaine, un deuxième pôle majeur de services et d'équipements publics est constitué par l'agglomération de Castres – Mazamet. Les structures dont elle dispose sont déjà anciennes et se renouvellent pour certaines. C'est ainsi que le rayonnement de ce pôle de services va bien au-delà des limites de la communauté d'agglomération.

Parmi les équipements phares de cette agglomération (hors équipements de santé et enseignement supérieur traités ci-après), il peut être cité le stade Pierre Antoine, le musée Goya et le centre national Jean Jaurès, le complexe nautique de l'Archipel, les golfs de Castres et du Pont de l'Arn ... ; la liste n'étant toutefois pas exhaustive.

Sur le reste du territoire, dans l'espace interstitiel situé entre Toulouse et Castres, les structures existantes au sein des petites villes (Lavaur, Graulhet, Revel, ...) et les bourgs ruraux permettent d'offrir aux populations locales une première gamme de services et d'équipements allant des services de la petite enfance aux établissements pour personnes âgées, en passant par divers équipements sportifs, salles culturelles et structures polyvalentes, s'adressant à un public varié.

Dans les communes en expansion démographique, certaines structures de la petite enfance et les équipements scolaires sont de plus en plus sollicités, ce qui crée parfois des difficultés de gestion au quotidien. De même, l'importance croissante des plus de 60 ans, donc de retraités, entraîne une demande de plus en plus forte d'équipements sanitaires et de loisirs diversifiés, adaptés à leur âge.

Pour les grands équipements structurants, les habitants de cet espace interstitiel rejoignent l'agglomération urbaine la plus proche en distance – temps (Toulouse, Castres, Albi, Montauban, Carcassonne, ...) ou la mieux réputée.

Ainsi, en matière d'établissements de santé, les habitants haut-garonnais de la zone d'étude se tournent vers le pôle toulousain ; ceux du Tarn ont en revanche la possibilité de se faire soigner sur l'agglomération de Castres – Mazamet.

Le Centre Hospitalier InterCommunal (CHIC) de Castres – Mazamet, réparti aujourd'hui sur 7 sites, constitue la troisième structure hospitalière de la Région Midi-Pyrénées (plus de 1000 places) après le CHU et le CH de Tarbes. Son rayonnement s'étend de Saint-Pons (34) à Revel (31).

Pour améliorer le service rendu à la population, les autorités locales concernées ont décidé de regrouper les différentes activités hospitalières de Castres - Mazamet au sein d'un même bâtiment, sur la zone d'activités du Causse. L'ouverture de cette nouvelle structure est programmée pour le premier semestre 2010. D'un coût total de 160 millions d'euros investis, c'est l'un des chantiers les plus importants de Midi-Pyrénées.

Les équipements et services offerts (pôle cardio-pneumologie, pôle mère-enfant, ...) dans cette structure devraient modifier les habitudes de la population locale.

A côté de cette structure publique, le secteur privé de la zone d'emplois de Castres – Mazamet se regroupe également au sein d'un seul site : la polyclinique du Sidobre implantée à Castres.

A Lavaur, il existe également un équipement hospitalier (650 places).

Dans le domaine des équipements scolaires, la zone située entre l'agglomération toulousaine et Castres compte relativement peu d'équipements scolaires majeurs.

L'influence des centres universitaires toulousains est grandissante sur la jeunesse de ces communes, bien que l'enseignement supérieur se soit considérablement développé ces dernières années sur l'agglomération castraise, avec la création du Centre Universitaire de Formation et de Recherche Jean-François Champollion, qui dispose de 2 entités à Albi et Castres.

Le développement de l'enseignement supérieur à Castres – Mazamet, qui compte aujourd'hui 1300 étudiants remonte, à 1987.

Une réflexion de fond avait alors été conduite, sur le constat que dans le 2^e bassin industriel de Midi – Pyrénées, il n'existait aucune formation post-bac, les jeunes se trouvant dans l'obligation de partir pour poursuivre leurs études.

Parallèlement, les entreprises – qui avaient suscité une offre de formation continue bien structurée – ressentiaient cette carence de l'offre de formation initiale, appelant de leurs vœux des formations « professionnalisantes », avec un besoin qui, à l'origine, s'exprimait au niveau bac+2.

C'est ainsi que 14 sections préparant le Brevet de Technicien Supérieur dans les disciplines industrielles ou tertiaires, ont été créées dans les établissements secondaires publics et privés ; elles comptent 550 étudiants chaque année.

En 1992, a été créé le pôle universitaire, dans le cadre du plan « Universités 2000 ». L'IUT rattaché à l'Université Paul Sabatier a ouvert un 1^{er} département de chimie et, depuis, le rythme des créations a été : Services et réseaux de communication en 1997, Génie de l'emballage et du conditionnement en 2002, de telle sorte qu'avec 3 départements, l'IUT de Castres accueille aujourd'hui plus de 400 étudiants.

L'IUT de Castres est considéré par la communauté universitaire comme une réussite : attractif pour des jeunes d'origine géographique diverse, bien relié aux entreprises, il est aussi l'un des seuls IUT qui dispose de laboratoires pour ses enseignants-chercheurs, et d'une équipe de recherche, qui accueille des doctorants dans les domaines de la chimie et des Sciences de l'information et de la Communication.

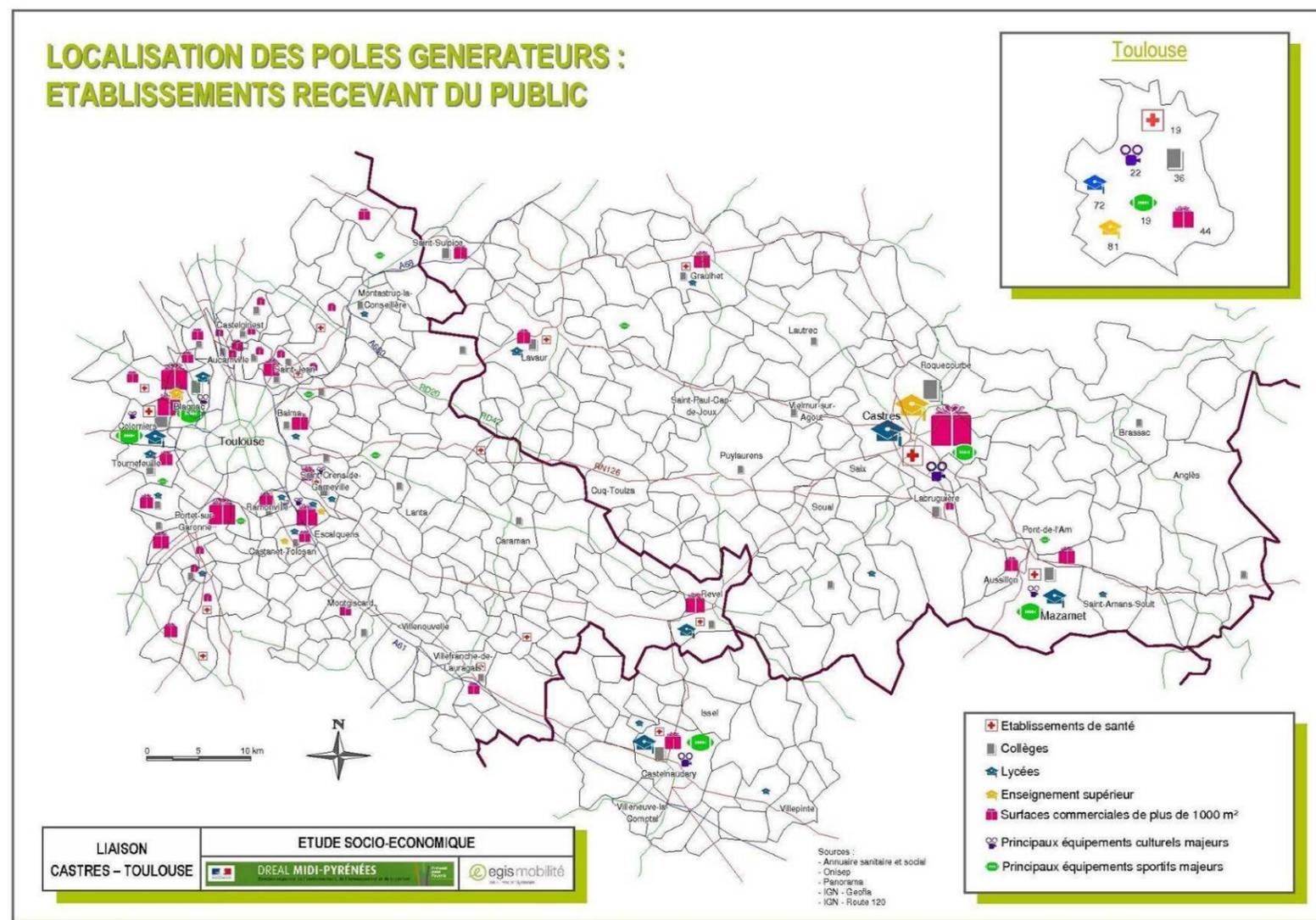
Un partenariat avec l'Université du Mirail a également permis l'implantation de l'Ecole Supérieure d'Audio Visuel depuis la rentrée 2005, pour la préparation d'une licence et d'un Master professionnel.

Enfin, l'Etablissement Public Administratif (EPA) Jean-François Champollion propose sur le site de Castres la formation d'ingénieurs « Informatique et Systèmes d'Information pour la Santé » (ISIS). Ouvert à la rentrée universitaire 2006, cette formation dispense, depuis la rentrée 2007, les 3 années de son cursus de formation dans l'objectif d'atteindre 105 étudiants d'ici 2011. Elle repose sur un partenariat entre l'Université Paul Sabatier et les écoles d'ingénieurs de la région toulousaine : Institut National des Sciences Appliquées, Institut National Polytechnique, Ecole des Mines d'Albi – Carmaux. Les enseignements portent sur l'informatique et les systèmes d'information, les sciences humaines, les pratiques et usages médicaux.

Les débouchés sont les sociétés de services en ingénierie informatique, les établissements de santé, les organismes de gestion de la santé, les industries qui interviennent dans ce domaine.

Parmi les actions à l'étude depuis 2007, une des principales est la construction sur le campus, à proximité d'ISIS, d'une plateforme de recherche associant sur un lieu unique ouvert aux projets d'innovation : les chercheurs déjà présents sur le campus, une ou plusieurs plateformes collaboratrices de l'AMAC, une vitrine technologique, ...

Aujourd'hui, il apparaît donc que l'enseignement supérieur est devenu sur l'agglomération castraise, un facteur d'attractivité et de dynamisme indéniable, permettant de fixer une population jeune sur place. Toutefois, l'attrait de ce pôle d'enseignement supérieur ne se conçoit aujourd'hui qu'avec des relations étroites avec le pôle toulousain où la gamme des formations proposées et le vivier d'enseignants et de chercheurs sont très importants.



→ L'échelon régional

Au sein de la région Midi-Pyrénées, le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) a modifié fortement l'attrait des territoires en fonction de la rapidité de mise en place des équipements adaptés. L'agglomération toulousaine a rapidement été dotée d'un réseau performant, ce qui n'est pas le cas des territoires ruraux plus excentrés.

Or un territoire qui ne dispose pas d'un niveau de services suffisant en la matière est très peu attractif pour l'implantation des entreprises et des particuliers. Même si aujourd'hui les TIC ne suffisent pas à constituer un avantage concurrentiel pour une implantation d'entreprises, elles sont indispensables.

Au fur et à mesure que leur usage se renforce, l'influence des TIC sur l'implantation d'activités s'affaiblit mais leur rôle est toutefois primordial dans la mise en place d'une nouvelle organisation spatiale de la production, fonctionnant en réseau, où la connexion entre fonctions et entreprises importe plus que leur proximité.

→ L'échelon local

Au début des années 1990, conscients de l'effet de levier que pouvaient générer les TIC sur la reconversion économique, les décideurs du bassin d'emploi de Castres-Mazamet ont engagé une politique volontariste de développement des TIC sur leur territoire, autour d'un projet labellisé « projet d'intérêt public » par le Ministère de l'Industrie.

L'agglomération de Castres-Mazamet, territoire pionnier en matière d'équipement numérique, occupe, de ce fait, à ce jour une position avancée à l'échelle régionale et métropolitaine pour la qualité de ses infrastructures (réseau en fibre optique et téléport), le potentiel qu'elles offrent pour le développement des e-services, et le taux de couverture de son territoire par le haut débit.

La Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet et son opérateur, la SAEM Intermédiasud, disposent aujourd'hui d'un réseau de 85 km au sein de l'agglomération, relié à Toulouse via des réseaux tels que celui d'E-Terra. Le réseau permet de raccorder plus de 50 sites (dont 13 sites des Laboratoires Pierre Fabre) et 9 zones d'activités dont 3 zones pré-fibrées : près de 50% des entreprises de plus de 5 salariés sont situées à moins de 50 m de la fibre.

Les importants investissements ainsi réalisés ont permis à ce bassin confronté à de profondes mutations industrielles de retrouver une attractivité et une compétitivité pour développer de nouvelles activités, grâce à une offre de services hautement qualifiée en direction des entreprises.

Le téléport, seul équipement de ce type au niveau régional, contribue ainsi au développement du Cancéropôle dans le cadre du pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé (cf § « Le renouvellement économique des territoires », ci-après).

A l'appui de ce projet d'infrastructures à haut-débit, opérationnel depuis 1998, l'agglomération a continué à garder son caractère de pionnier et s'est toujours positionnée en amont des innovations technologiques dans le domaine.

Elle présente au niveau régional et national une offre de services numériques aux entreprises qui reste, encore aujourd'hui, différenciante et dont la performance est reconnue.

Cette offre s'adresse aussi bien aux petites entreprises accompagnées en pépinière (accès très haut-débit sécurisé, hébergement de serveurs au téléport), qu'aux PME et aux grands groupes, avec des niveaux de sécurité reconnus et identifiés par les grands groupes, qui ont décidé d'y implanter leurs systèmes d'information.

La Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet s'attache à poursuivre l'effort d'investissement engagé et à conforter les acquis dans le cadre d'une stratégie de développement qui s'appuie sur une technopole, l'enseignement supérieur et les réseaux et services de télécommunications.

Des succès déjà enregistrés dans chacun de ces domaines démontrent l'intérêt de cet équipement. Le territoire a notamment pu accueillir des implantations majeures liées aux nouvelles technologies :

- 2005 : implantation du groupe DEVOTEAM, conseil informatique avec un premier datacenter ;
- 2008 : implantations des datacenters du Groupe Banques Populaires : 50 M€ d'investissements.

Implantées sur la ZAC du Causse, ces entreprises représentent aujourd'hui environ 500 emplois.

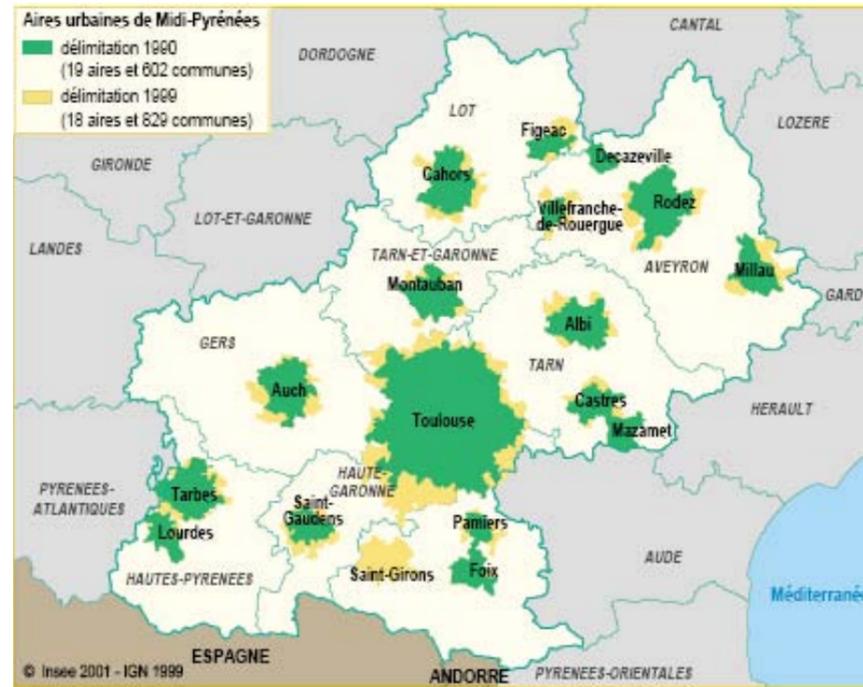
D'après l'avis de la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet, il apparaît aujourd'hui que les TIC constituent un vecteur de développement significatif pour le bassin de Castres – Mazamet mais non suffisant pour véritablement assurer durablement, au territoire, la croissance de ses entreprises et la redynamisation de son tissu industriel : « la compétitivité d'un territoire tel que celui du bassin d'emploi de Castres-Mazamet demeure ainsi étroitement liée à son accessibilité ».

Evolution du territoire

Le développement des zones urbaines et péri-urbaines

La majorité des aires urbaines de Midi-Pyrénées connaissent un accroissement et une densification de leur territoire ; les seules connaissant une stagnation démographique sont Decazeville et Mazamet.

AIRES URBAINES EN MIDI-PYRENEES



Boom démographique de l'aire urbaine de Toulouse

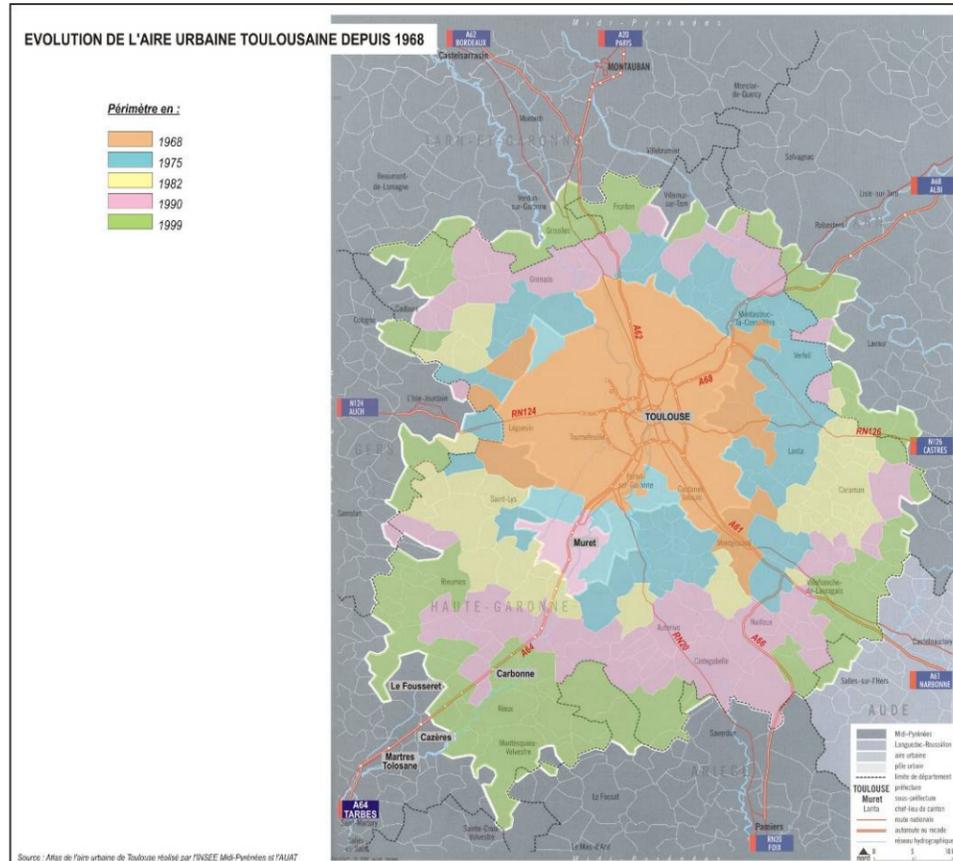
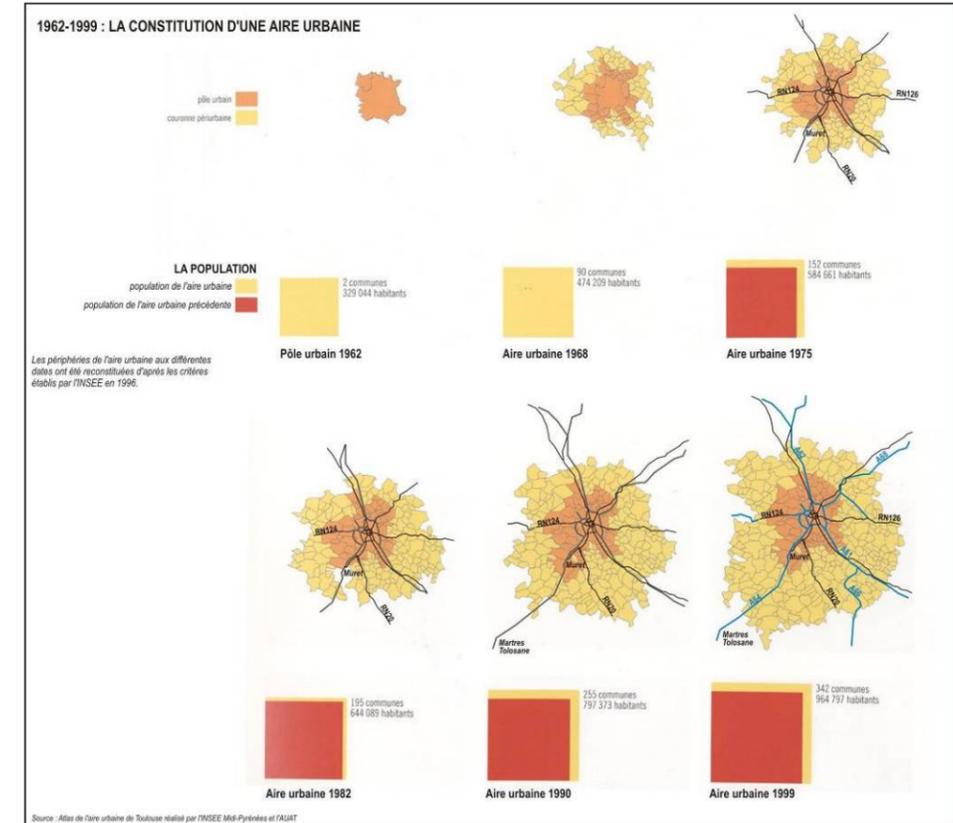
Avec un rythme de croissance de 1,9% par an, la croissance démographique de l'aire urbaine de Toulouse accélère. Elle accueille 20 000 habitants de plus chaque année et dépasse à présent le million d'habitants. Elle maintient son rang de 5^e aire urbaine de France, derrière celles de Paris, Lyon, Marseille-Aix-en-Provence et Lille. Parmi les aires urbaines de plus de 300 000 habitants, celle de Toulouse enregistre la croissance démographique la plus élevée. Elle est suivie par celles de Montpellier (+ 1,5%) et de Rennes (+ 1,3%).

Le poids de la banlieue est élevé et représente un peu moins de la moitié de la population de l'agglomération. Parmi les 71 communes qui la composent, Colomiers compte 32 000 habitants, suivie de Tournefeuille (25 000), Muret (24 000) et Blagnac (21 000). Bien qu'encore très soutenue, la croissance de la banlieue ralentit depuis les années 60-70 où elle atteignait des niveaux exceptionnels (+ 8% par an). Elle a tout de même gagné plus de 40 000 habitants entre 1999 et 2006.

Au-delà de cette banlieue, la couronne périurbaine accélère sa croissance depuis 1999 (+ 3,1% par an). Elle compte 270 communes et s'étend au-delà des limites de la Haute-Garonne. Ainsi, l'étalement urbain autour du pôle toulousain se poursuit en même temps qu'augmente la population de la ville-centre.

Les communes périurbaines les plus dynamiques se situent souvent près des axes autoroutiers (+ 7,2% pour Castelnau-d'Estretfonds, + 6,3% pour Saint-Sulpice, + 4,7% pour Baziège). Ce dynamisme périurbain est surtout lié à l'afflux de nouvelles populations : l'excédent migratoire y représente 85% de la croissance.

Extrait 6 pages de l'INSEE Midi-Pyrénées, n°116 de janvier 2009



L'émergence de couloirs d'urbanisation autour de l'aire urbaine toulousaine

Malgré sa vitalité démographique, Midi-Pyrénées est à la fois peu et très inégalement peuplée. Une part importante du territoire est composée de zones très peu peuplées, affectées par l'exode rural. Ces zones, comptant moins de 10 hab/km², ont cessé de s'étendre depuis 1999.

A l'opposé, la superficie des zones densément peuplées, à la limite de l'urbain, avec plus de 300 hab/km² a considérablement augmenté, passant de 720 à 1420 km² entre 1962 et 2006. L'accroissement de Toulouse et de sa banlieue explique l'essentiel de cette densification. A la limite de la périurbanisation, la superficie des zones densément peuplées (entre 80 et 300 hab/km²) a aussi augmenté passant de 6 à 10% du territoire régional. Elle englobe maintenant toutes les communes proches des grandes agglomérations.

De 1999 à 2006, la population de l'espace rural régional augmente à nouveau. Sa croissance est égale à celle observée au niveau national (+0,7%/an). La densité de population de ces zones a ainsi augmenté de 3 points en Haute-Garonne et dans le Tarn. Mais il est difficile de faire la part entre ce qui relève de l'étalement urbain, notamment toulousain, et d'un véritable renouveau de l'espace rural.

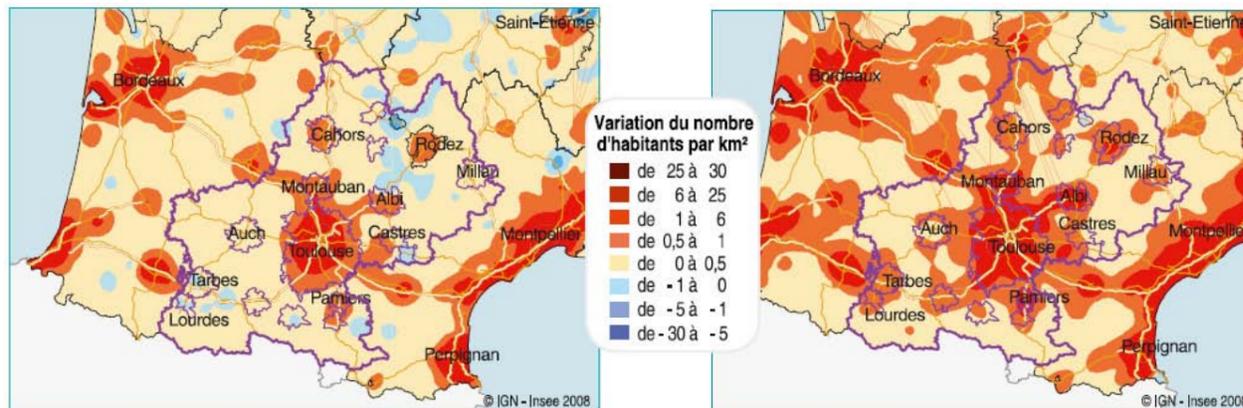
Quoiqu'il en soit, il en découle une densification de l'espace entre la métropole régionale et les villes moyennes de Midi-Pyrénées.

EMERGENCE DE COULOIRS D'URBANISATION

Variation annuelle de la densité de population

entre 1982 et 1999

entre 1999 et 2006



Carte : Insee – recensement de la population

La typologie de l'espace métropolitain

Les évolutions démographiques au sein de Midi-Pyrénées marquent le territoire métropolitain qui peut être scindé en plusieurs espaces concentriques depuis Toulouse, à savoir :

- le pôle urbain de Toulouse qui se caractérise par (hors centre-ville) :
 - une expansion importante ;
 - un bâti constitué de petits collectifs, de pavillons individuels, formant souvent des lotissements ;
 - des centralités secondaires génératrices de déplacement (zones commerciales, zones d'activités) ;
 - une irrigation par les principaux axes autoroutiers et routiers (le périphérique toulousain passe au sein de cette zone) ;
 - un profil économique varié : fonctions métropolitaines supérieures, industries aéronautique, spatiale et bio-pharmaceutique, logistique, économie résidentielle, ... ;
- la deuxième couronne qui s'étend du pôle urbain à celle de la rurbanisation : elle englobe une grande partie de l'aire urbaine. Elle se caractérise par :
 - des agrégats de pavillons individuels à la périphérie des villages, parfois sous forme de lotissements ;
 - une extrême diffusion des pavillons : chaque village ou hameau en compte ;
 - une dilution des fonctions de centralité souvent constituées par de petites zones commerciales ;
 - une économie résidentielle qui représente l'activité économique dominante. Elle a pris le pas sur l'agriculture pourtant encore largement présente ;
- l'espace interstitiel entre la 2^{ème} couronne et les villes moyennes. Il se caractérise par :
 - l'existence de petites villes ou pôles ruraux de commandement, qui offrent un niveau de services et de commerces relativement bon ;
 - une localisation au sein du relief collinaire ;
 - une faible densité de population entre 20 et 50 hab/km² ;
 - l'agriculture constitue encore l'activité dominante ;
 - l'économie résidentielle se concentre dans les centres-bourgs ;
 - quelques activités logistiques et industrielles sont implantées le long des principales liaisons radiales.
- les villes moyennes disposées en étoile autour de Toulouse, entre 50 et 80 km :
 - elles ont une tradition de pôles de services (commerces, administrations, banques) ;
 - elles se dotent d'équipements de rayonnement à l'échelle métropolitaine : antennes universitaires, musées d'intérêt majeur, festivals.
 - elles s'organisent elles-mêmes en pôles urbains, constitués autour de plusieurs couronnes d'urbanisation.

Extraits 6 pages / Perspectives Villes / n°102, septembre 2007

En 2004, l'espace métropolitain rassemble plus de 102 000 établissements, soit une augmentation de 10,5% entre 1993 et 2004, croissance nettement supérieure à celle enregistrée au niveau national (+5,7%). Stable de 1993 à 1999, l'évolution s'accélère nettement depuis lors. La dynamique des établissements diffère selon le degré d'urbanisation des territoires. Les évolutions les plus fortes se concentrent au sein des aires urbaines et le long des grands axes de communication. La croissance se polarise dans le triangle Montauban – Toulouse – Albi : au sein des aires elles-mêmes, sur l'A62 et l'A68 mais également sous influence urbaine comme les pôles d'emploi de l'espace rural de Villemur / Tarn, Rabastens, Lavaur et Gaillac. L'augmentation est également importante mais moins marquée sur l'A61 en direction de Castelnaudary et Carcassonne et sur la RN20 Sud vers Pamiers et Foix.

Dans cet espace métropolitain, la croissance du nombre des établissements s'accompagne d'un fort renouvellement du tissu économique : en moyenne, chaque année, 15,6% des établissements apparaissent et 14,6% disparaissent.

Ce renouvellement est particulièrement important dans le secteur tertiaire. Cela concerne essentiellement les services aux entreprises, les activités immobilières et les services aux particuliers. Dans le même temps, les secteurs du commerce, de la construction et des transports ne progressent pas.

L'industrie manufacturière enregistre plus de sorties que d'entrées et perd 10% de ses établissements. Cette baisse traduit de réelles difficultés dans certains secteurs, mais révèle également des réorganisations de l'appareil productif.

Les aires urbaines de Toulouse, Pamiers et Carcassonne sont celles dont le tissu économique s'est le plus renouvelé au cours de la période 1993-2003.

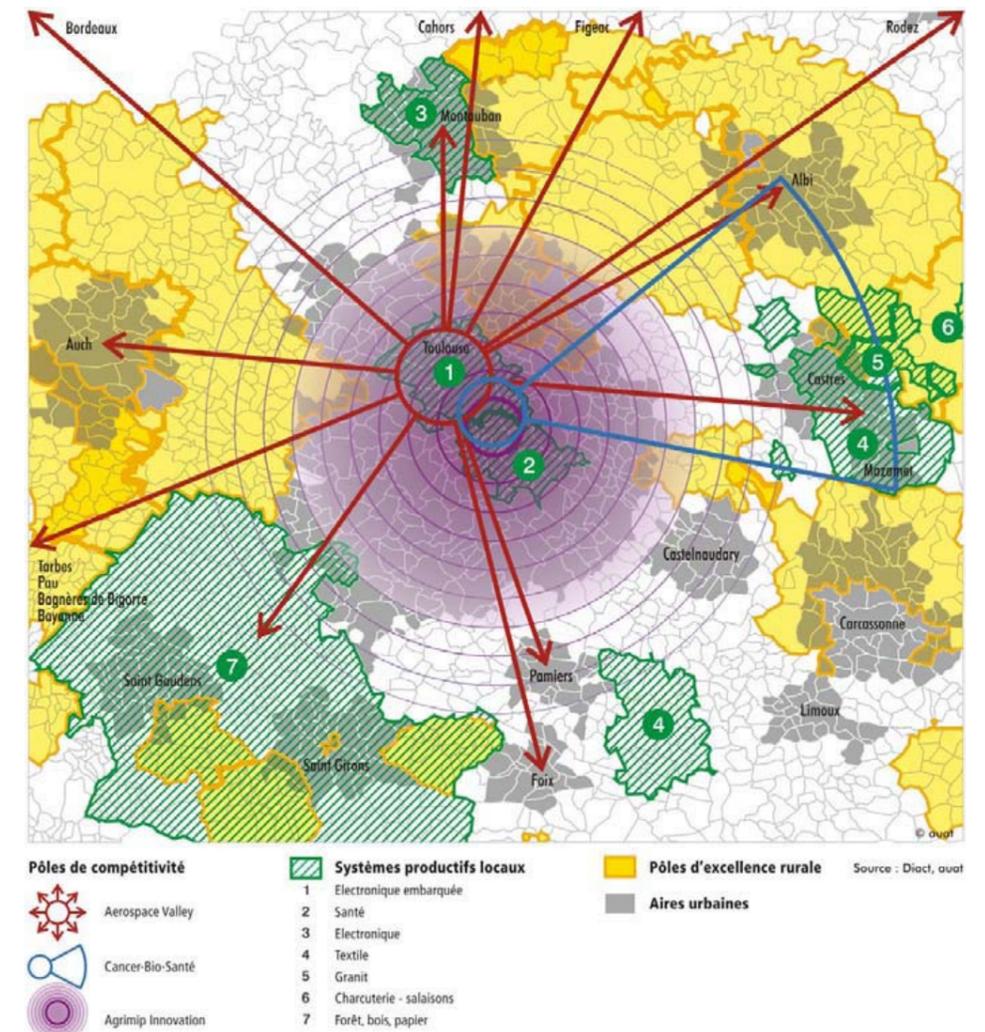
À l'opposé, les taux de renouvellement des aires urbaines de Castres et Mazamet sont faibles. Pour autant, des évolutions importantes y sont à l'oeuvre depuis la fin des années 90 dans le tertiaire : les services aux entreprises s'accroissent, en appui au secteur industriel traditionnel (textile, cuir, travail de la pierre et du bois, salaisonnerie) et aux activités porteuses de diversification (pharmacie, chimie, mécanique, agroalimentaire).

Des politiques publiques d'appui à la compétitivité des territoires :

Pour dynamiser la création d'établissements et l'emploi au sein de l'espace métropolitain, des politiques publiques sont mises en oeuvre, initiées à l'échelle locale, régionale ou nationale. Ces politiques – pôle de compétitivité, système productif local ou pôle d'excellence rurale – ont toutes pour objectif d'exploiter les ressources et les compétences économiques spécifiques aux territoires. Cela peut concerner des ressources soit traditionnelles « ancrées sur site », soit innovantes qu'il s'agit de valoriser et de mettre en réseau. L'enjeu est de faire émerger des systèmes de compétences locales aux différentes échelles de territoire, facteurs de développement et d'attractivité.

Les pôles de compétitivité concernent essentiellement les agglomérations et leur aire d'influence sur des projets industriels de grande envergure à caractère innovant et stratégique qui croisent différentes technologies. Leur dimension territoriale est moins affirmée que pour les autres politiques publiques, dans le sens où leur pilotage est essentiellement assuré par les acteurs privés du pôle. Néanmoins, leur ancrage au territoire reste fort car les collectivités locales les soutiennent : régions, départements et agglomérations.

DES TERRITOIRES DE COMPETENCES VALORISES



Carte INSEE - AUAT

Trois pôles de compétitivité s'inscrivent dans l'espace métropolitain toulousain :

- Le pôle mondial « Aerospace Valley » s'établit sur les secteurs de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués. Il est en particulier soutenu par les collectivités impliquées : Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, Communauté Urbaine de Bordeaux, Régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.
- Le pôle « Cancer-Bio-Santé », dont l'ambition est de proposer une approche globale et continue de la lutte contre le cancer, concerne essentiellement les agglomérations toulousaine (Cancéropôle notamment avec le regroupement et le développement des équipes de recherche privée de Sanofi Aventis et des Laboratoires Pierre Fabre pour un total de 1800 emplois), castrais et albigeois. Les projets de coopération initiés dans le cadre de ce pôle visent à intégrer au sein d'un continuum les activités industrielles et de recherche de l'agro-alimentaire, les industries de la pharmacie et des biotechnologies ainsi que les centres de recherche en santé humaine et animale, les activités cliniques orientées vers la prise en charge des affections cancéreuses.

- Le pôle « Agrimip Innovation », centré sur l'agroalimentaire et plus particulièrement sur la thématique des agrochaînes, rayonne sur l'ensemble de la région Midi-Pyrénées. Huit relais départementaux existent dont 1 sur Castres-Mazamet. Au travers de l'innovation, l'ambition de ce pôle est d'augmenter la valeur ajoutée des entreprises, conforter le leadership de Midi-Pyrénées sur les ovins (lait, viande, fromage) et la filière tournesol (semences, intrants, ...), développer l'attractivité de la Région et créer des emplois.

Les systèmes productifs locaux (SPL) sont une déclinaison française des districts industriels italiens et des clusters. Ils ont vocation à fédérer des entreprises et des institutions géographiquement proches sur des projets spécifiques et répondant à une logique de filière, de produit ou de métier.

Sur le territoire métropolitain, sept Système Productif Local ont été labellisés et correspondent soit :

- à une activité traditionnelle et sont majoritairement localisés en milieu rural : granit du Sidobre, textile du Tarn et de l'Ariège, charcuterie et salaison à Lacaune, forêt - bois - papier en Comminges et Couserans.
- à des activités de haute technologie dans des zones plus urbaines : électronique à Montauban, santé et électronique embarquée dans l'agglomération toulousaine.

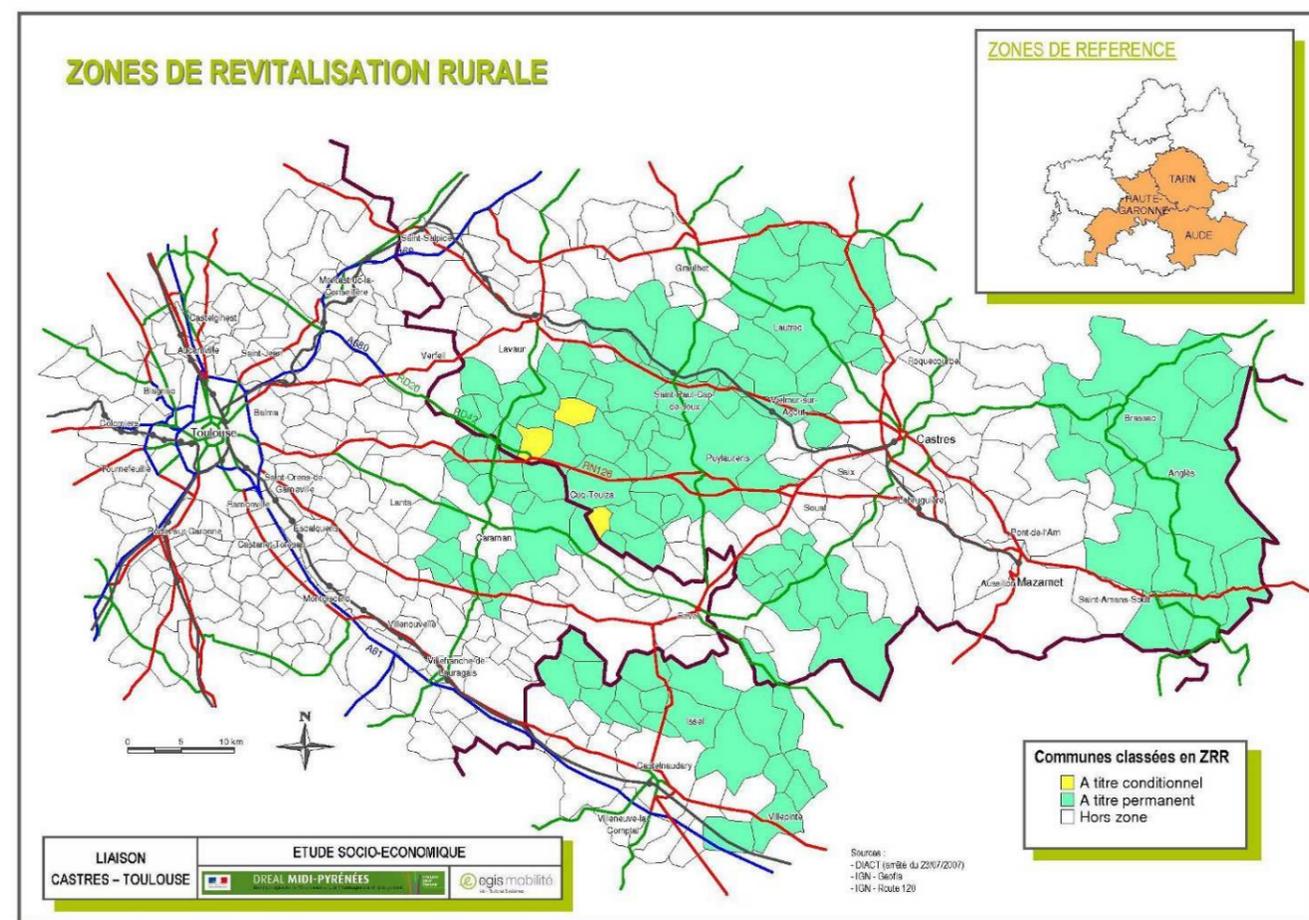
Les pôles d'excellence rurale sont la contrepartie des pôles de compétitivité en milieu urbain. Bâties autour de partenariats public – privé, ces projets visent à développer les territoires ruraux par l'emploi et l'innovation.

Vingt-deux pôles d'excellence rurale jalonnent l'espace métropolitain, essentiellement à l'interstice des aires urbaines. Les territoires de projet peuvent être des Pays, des communautés de communes, des syndicats mixtes ou des départements.

Les zones de revitalisation rurale

Au sein du territoire concerné par la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, certains territoires ruraux connaissent des difficultés en raison d'une part d'une faible densité démographique et d'autre part d'un tissu économique peu développé. Pour éviter le décrochage économique de ces territoires, il a été mis en place des aides financières au travers du classement en zones de revitalisation rurale (ZRR). Celles-ci visent à aider le développement de territoires ruraux à partir de critères objectifs clairement définis. Sont retenues en zone de revitalisation rurale, les communes reconnues comme les plus fragiles de celles classées en territoire rural de développement prioritaire.

Les communes forestières de l'est tarnais et les territoires les plus agricoles de l'espace interstitiel entre les agglomérations toulousaine et castraise sont ainsi classés en zone de revitalisation rurale.



L'intercommunalité

→ L'échelon régional

En 2007, neuf Midi-Pyrénéens sur dix vivent dans une communauté de communes, d'agglomération ou urbaine. La plupart des communes de la région sont gérées dans le cadre de l'intercommunalité à fiscalité propre (EPCI). Il existe plus de 200 communautés de communes et huit communautés d'agglomération, dont trois dans l'aire urbaine de Toulouse. C'est dans le Tarn, l'Ariège et le Lot que la part de population vivant en groupement à fiscalité propre est la plus élevée (entre 94 et 96%). Ainsi dans le Tarn, département directement concerné par la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, on dénombre 2 communautés d'agglomération et 24 communautés de communes au 1^{er} janvier 2007.

Les EPCI de Midi-Pyrénées ont choisi massivement de prendre en charge l'aménagement des zones d'activités industrielle, commerciale, tertiaire ou artisanale et la compétence en matière de tourisme.

→ L'échelon local

La plupart des communes de la zone d'étude ont opté pour l'intercommunalité.

Une communauté urbaine (le Grand Toulouse*) et trois communautés d'agglomération sont comprises dans ce périmètre, dont celle de Castres – Mazamet qui est la plus concernée par l'aménagement de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse.

Parmi les 7 communautés d'agglomération de Midi-Pyrénées, la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet compte la population la plus importante : 87 950 habitants répartis sur 16 communes. Onze de ces communes sont comprises dans le périmètre du Parc Naturel Régional du Haut Languedoc.

Les autres communes appartiennent à une communauté de communes.

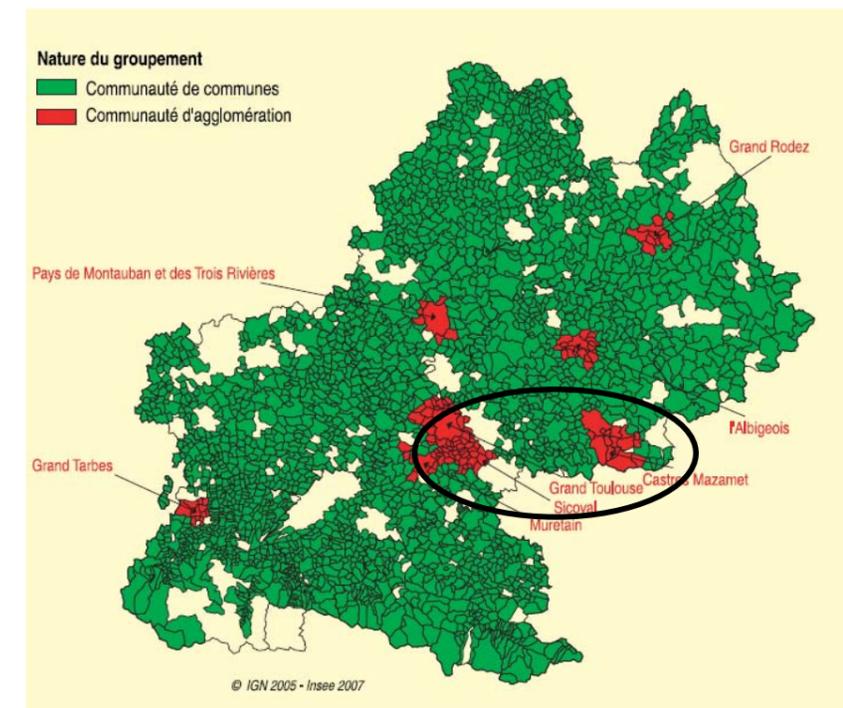
A côté de ces regroupements de communes en intercommunalité, qui disposent d'une fiscalité propre et qui prennent en charge certaines compétences à la place des communes, il existe aussi des **associations de communes au sein d'un Pays**. Ce dernier exprime la communauté d'intérêts économiques, culturels et sociaux de ses membres. Il constitue le cadre de l'élaboration d'un projet commun de développement durable destiné à développer les atouts du territoire considéré et à renforcer les solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural.

Leur existence est souvent à l'origine du lancement de l'étude d'un Schéma de Cohérence Territoriale (cf § ci-après : « Les projets de territoires au travers des SCoT »).

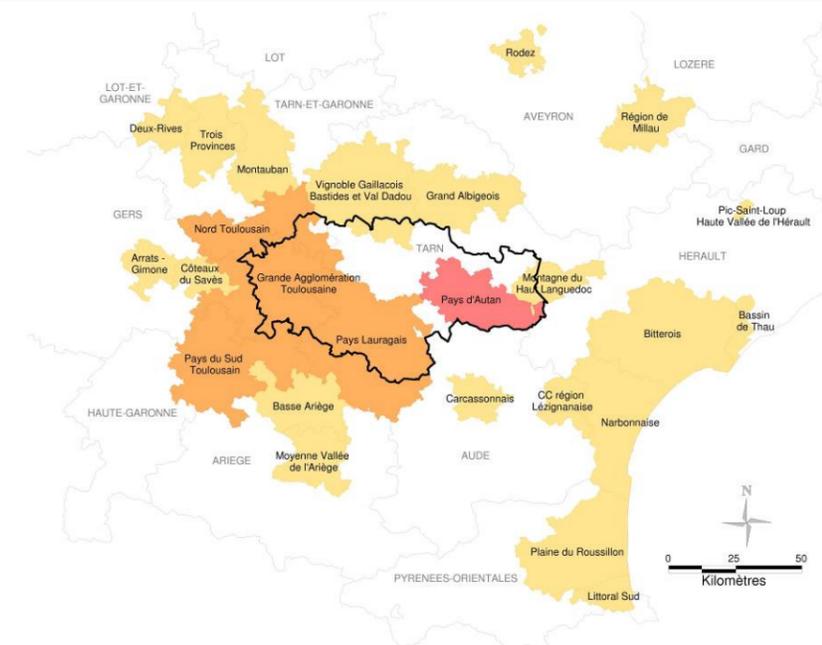
Plusieurs pays se sont donc créés ces dernières années sur le territoire d'étude : **le Pays Girou-Tarn-Frontonnais, le Pays de Cocagne, le Pays d'Autan et le Pays du Lauragais, les plus concernés par la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse étant le Pays de Cocagne et le Pays d'Autan.**

* Depuis le 1er janvier 2009, la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse s'est transformée en Communauté urbaine. Outre l'élargissement des compétences existantes (développement économique; équipements culturels, socioéducatifs, sportifs d'intérêt communautaire; transports urbains; habitat; cohésion sociale; assainissement), la Communauté urbaine s'est dotée de nouvelles compétences (voirie, eau, déchets, urbanisme, ...). Ce passage de communauté d'agglomération en communauté urbaine constitue entre autres une opportunité financière : la dotation d'intercommunalité passe ainsi de 12,89 M€ en 2008 à 40,25 M€ en 2009 (+312%), ce qui va permettre de développer des équipements structurants d'intérêt général ou de porter d'autres politiques publiques.

REPARTITION DES GROUPEMENTS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES DE MIDI-PYRENEES AU 1^{ER} JANVIER 2007



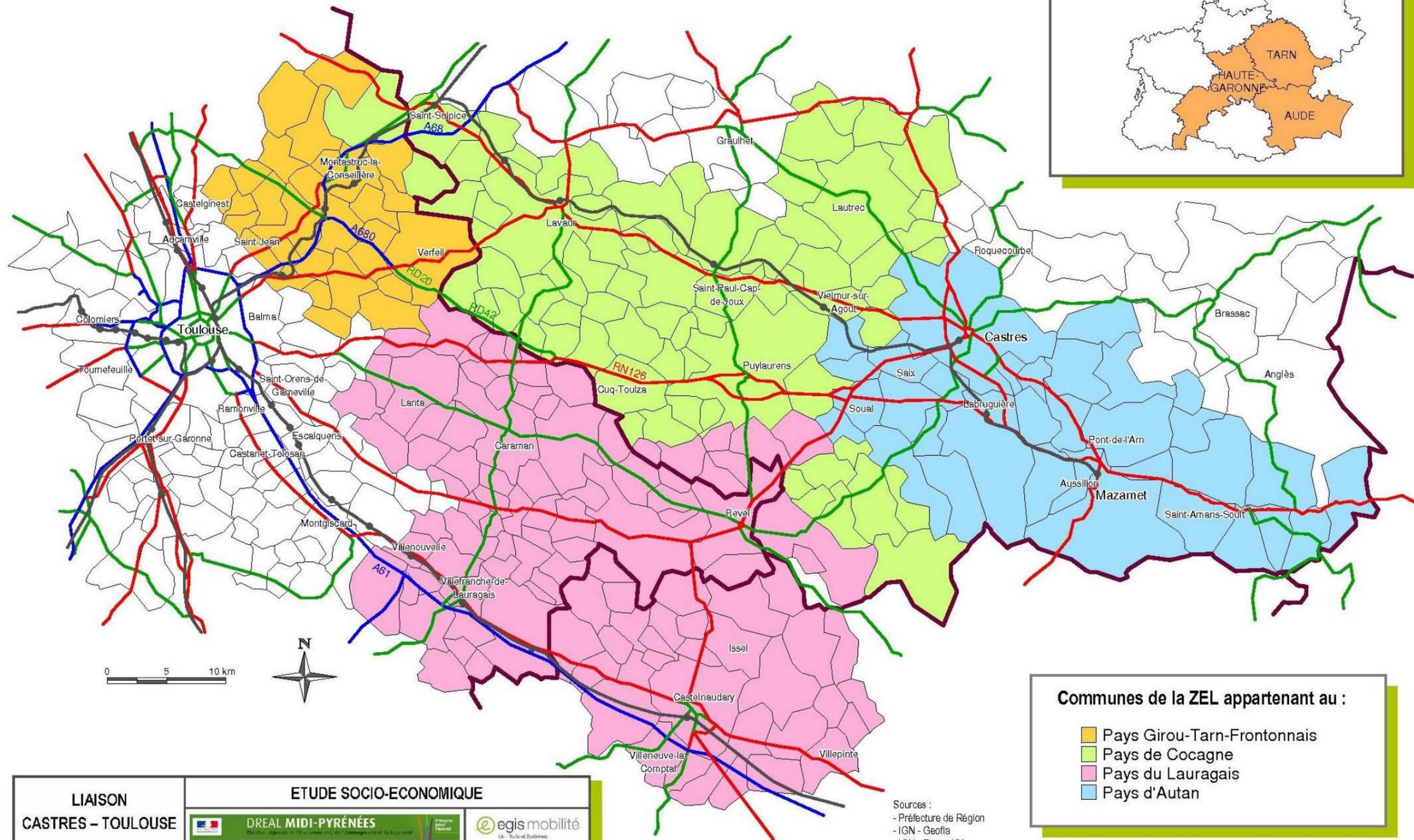
LES SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE ACTUELLEMENT APPROUVES



— Délimitation de la zone d'étude

LES QUATRES PRINCIPAUX PAYS EXISTANT SUR L'AIRE D'INFLUENCE DE LA LIAISON CASTRES - TOULOUSE

ZONES DE REFERENCE



Communes de la ZEL appartenant au :

- Pays Girou-Tarn-Frontonnais
- Pays de Cocagne
- Pays du Lauragais
- Pays d'Autan

LIAISON CASTRES - TOULOUSE	ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE

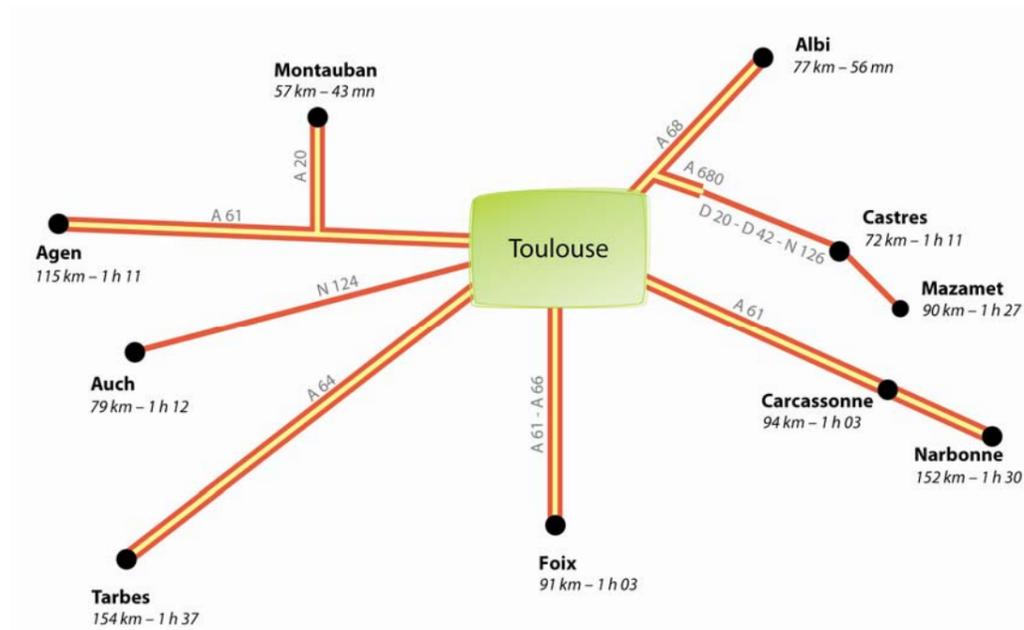
Sources :
 - Préfecture de Région
 - IGN - Geofla
 - IGN - Route 120

L'accessibilité des territoires

L'accessibilité routière

La carte ci-contre met en évidence que les territoires facilement accessibles depuis Toulouse, en moins d'une heure, sont logiquement situés le long des principaux axes autoroutiers de la région.

Comparativement à ces liaisons autoroutières, l'isochrone 1 heure sur la liaison Toulouse – Castres est moins étendu, dépassant très faiblement la limite départementale entre la Haute-Garonne et le Tarn.

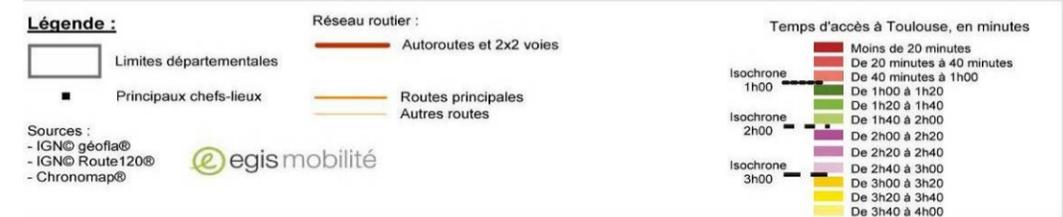
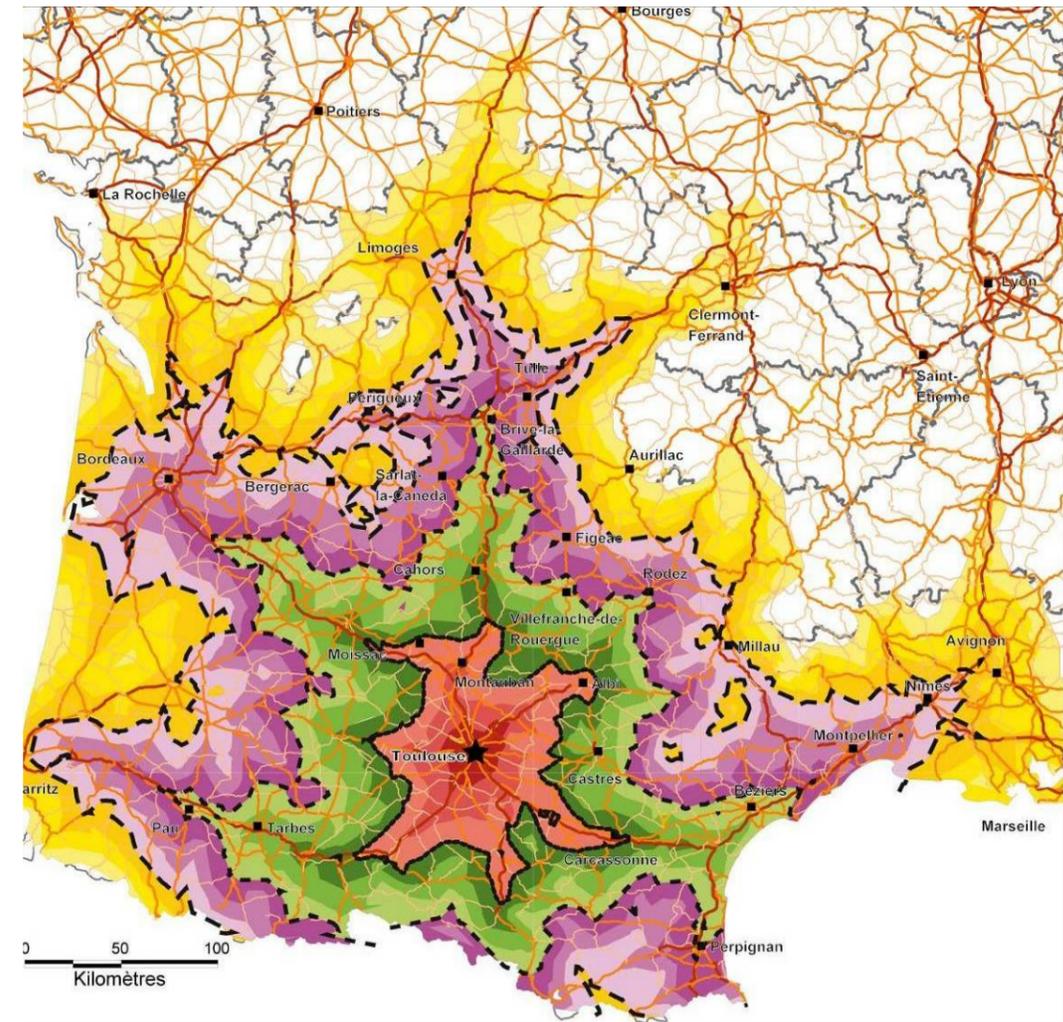


Les Albigeois, à distance à peu près équivalente de Toulouse, mettent 24 minutes de moins que les Castrais pour rejoindre Toulouse (temps de parcours issus de viamichelin.fr)



La nouvelle déviation de Puylaurens

ACCESSIBILITE ROUTIERE DEPUIS TOULOUSE EN 2008



Des projets sur les autres axes

Castres, Auch et Rodez sont les seules agglomérations de Midi-Pyrénées qui ne sont pas reliées à Toulouse par une 2X2 voies.

Or le PDMI a pour objectif la réalisation d'ici 2015 de Albi - Rodez sur la RN 88 en 2X2 voies et l'achèvement de la RN 124 entre Toulouse et Auch.

A cet horizon, Castres pourrait être la seule agglomération de Midi-Pyrénées qui ne soit pas reliée à Toulouse par une 2X2 voies.

L'accessibilité ferroviaire

Le réseau ferroviaire de Midi-Pyrénées compte **10 axes ferroviaires organisés en étoile autour de Toulouse et un axe transversal indépendant** Brive-Rodez-Millau. L'axe Toulouse – Pau compte un appendice reliant Montréjeau à Luchon.

Les équipements d'accueil du réseau régional, se composent de :

- 158 gares (dont 69 gares TER et 89 PANG),
- Près de 500 points d'arrêt routiers.

Aujourd'hui, les relations ferroviaires sont réparties sur les axes suivants :

RELATIONS FERROVIAIRES DE MIDI-PYRENEES		
	Axe ferroviaire	Liaison ferroviaire
Quart Sud Ouest	Toulouse - Auch	Toulouse - Colomiers Toulouse - L'Isle Jourdain Toulouse - Auch
	Toulouse - Pau	Toulouse - Muret Toulouse - Montréjeau Toulouse - Luchon Toulouse - Pau
	Toulouse - Latour de Carol	Toulouse - Pamiers Toulouse - Foix Toulouse - Latour de Carol
Quart Nord Est	Toulouse - Rodez	Toulouse - Carmaux Toulouse - Rodez
	Toulouse - Figeac	Toulouse - Figeac
	Toulouse - Mazamet	Toulouse - Mazamet
	Brive - Millau	Rodez - Brive Tournemire - Rodez
Transversale Sud	Toulouse - Brive (Cahors)	Toulouse - Brive
	Toulouse - Agen	Toulouse - Agen Toulouse - Montauban
	Toulouse - Castelnau	Toulouse - Carcassonne

L'organisation en étoile du réseau ferroviaire montre le rôle essentiel de la gare de Toulouse pour tous les déplacements régionaux.

Tous les déplacements d'un axe vers un autre en Midi-Pyrénées induisent ainsi un changement ou un passage par Toulouse-Matabiau.

Seuls quelques déplacements dans le quart nord est de la Région Midi-Pyrénées peuvent ne pas transiter par Toulouse. Sur l'axe Toulouse – Castres – Mazamet, des liaisons vers Albi, Rodez ou Figeac sont possibles grâce à une correspondance à Saint-Sulpice ou grâce à l'utilisation d'une ligne routière régionale.

En effet, en Midi-Pyrénées, les cars viennent compléter l'offre TER. Par ligne, le nombre de services est nettement moins important pour les raisons suivantes :

- soit ils circulent en parallèle à des lignes ferroviaires ;
- soit ils viennent en complément d'un réseau départemental existant ;
- soit ils desservent des territoires faiblement peuplés.

Le réseau RRR est directement géré par la Région, en **Délégation de Service Public**. Le service est donc assuré par des transporteurs locaux.

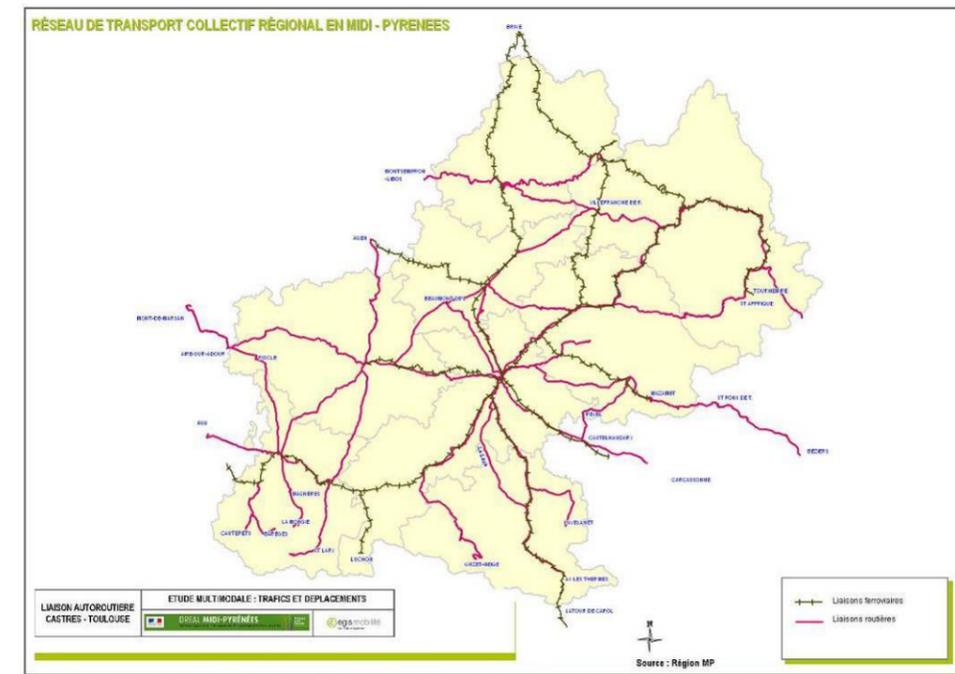
Les services sont organisés autour de 4 lots.

Lot	Ligne
Lot1	Figeac-Cahors Fumel-Monsempron Libos-Cahors Millau-Albi-Toulouse Rodez-Albi Rodez-Cahors Rodez-Millau Rodez-Montauban
Lot2	Auch-Agen Auch-Montauban Beaumont de Lomagne-Toulouse Montauban-Albi Montauban-Toulouse Toulouse- Auch-Mont de Marsan
Lot3	Auch-Lannemezan Lannemezan-St Lary Lourdes-Barèges-Cauterets Tarbes-Auch Tarbes-Bagnères-La Mongie Tarbes-Pau Tarbes-Riscle-Mont de Marsan
Lot4	Ax les Thermes-Foix-Toulouse Carcassonne-Toulouse Castres-Revel-Castelnaudary Castres-St Pons-Béziers Foix-Toulouse par Lèze Graulhet-Lavaur-Toulouse Lavelanet-Pamiers-Toulouse Mazamet-Castres-Toulouse Toulouse- Boussens-St Girons

Source : Région Midi-Pyrénées - 2008

Les différentes relations routières, surlignées en bleu dans le tableau ci-dessus desservent des territoires non desservis par l'infrastructure ferroviaire.

Les autres relations circulent sur des axes routiers parallèles à des lignes ferroviaires existantes, soit sur la totalité du trajet, soit sur une partie seulement.



Source : Région Midi-Pyrénées - 2008

**Accessibilité de l'axe
Toulouse – Castres -
Mazamet**

Castres – Mazamet est accessible sur le mode ferroviaire grâce à la ligne Toulouse – Castres – Mazamet qui représente un linéaire de 104 kilomètres.

La ligne compte 13 gares :

- Toulouse – Matabiau,
- Montrabé,
- Gragnague, (Celle-ci est non desservie par les trains qui desservent l'axe Toulouse - Castres – Mazamet.)
- Montastruc-la-Conseillère,
- Roqueserière,
- Saint-Sulpice.
- Les Cauquillous,
- Lavour,
- Damiatte – Saint-Paul-Cap-de-Joux,
- Vielmur-sur-Agoût,
- Castres,
- Labruguière,
- Mazamet.

Nombre de services sur la ligne Toulouse - Castres - Mazamet en direction de Castres – Mazamet :

	JOB			Week-end	
	Lundi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Toulouse – Castres – Mazamet	11	11	11	6	6

Nombre de services sur la ligne Toulouse - Castres - Mazamet en direction de Toulouse :

	JOB			Week-end	
	Lundi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Mazamet – Castres – Toulouse	11	11	11	6	6

Source : Région Midi-Pyrénées – Etude de l'impact du cadencement dans le quart nord-est de la Région Midi-Pyrénées - 2008

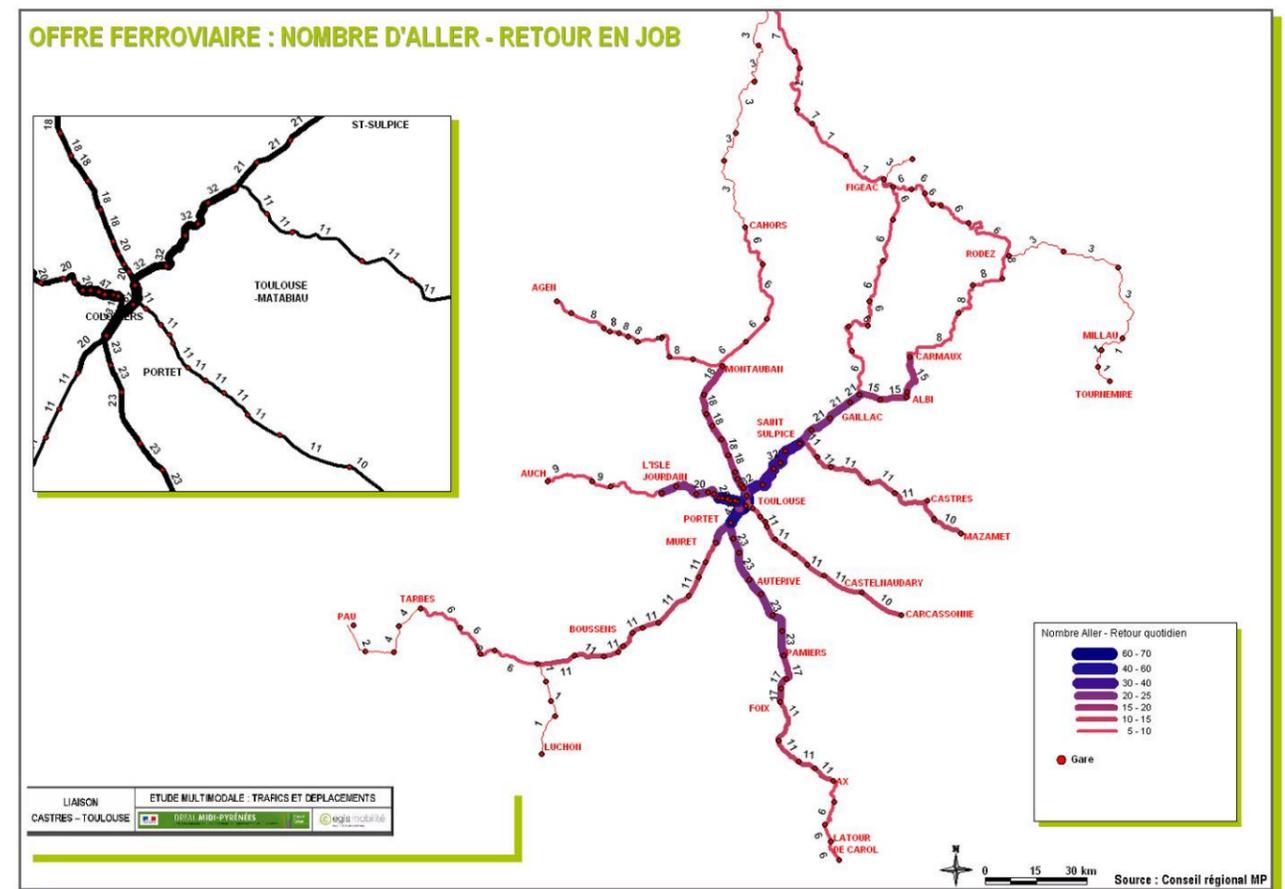
Sur l'axe Toulouse - Castres – Mazamet, l'offre ferroviaire est de 11 allers-retours par jour.

Comparativement aux autres axes ou pôles de la Région Midi-Pyrénées, l'offre se situe dans la moyenne régionale :

- Foix : 17 allers-retours par jour
- Carcassonne : 11 allers-retours par jour, hors services TGV ou TEOZ,
- Albi : 21 allers-retours par jour
- Rodez : 6 allers-retours par jour
- Montauban : 18 allers-retours par jour, hors services TGV ou TEOZ,
- Auch : 9 allers-retours par jour,
- Tarbes : 6 allers-retours par jour.

Les axes les mieux desservis, donc les plus accessibles sont les axes principaux qui supportent plusieurs types de circulations : TER, TGV, TEOZ... et les axes cadencés.

Certains axes à forte demande possèdent un niveau de desserte important : Albi, Foix et Auch sur la partie haut-garonnaise.



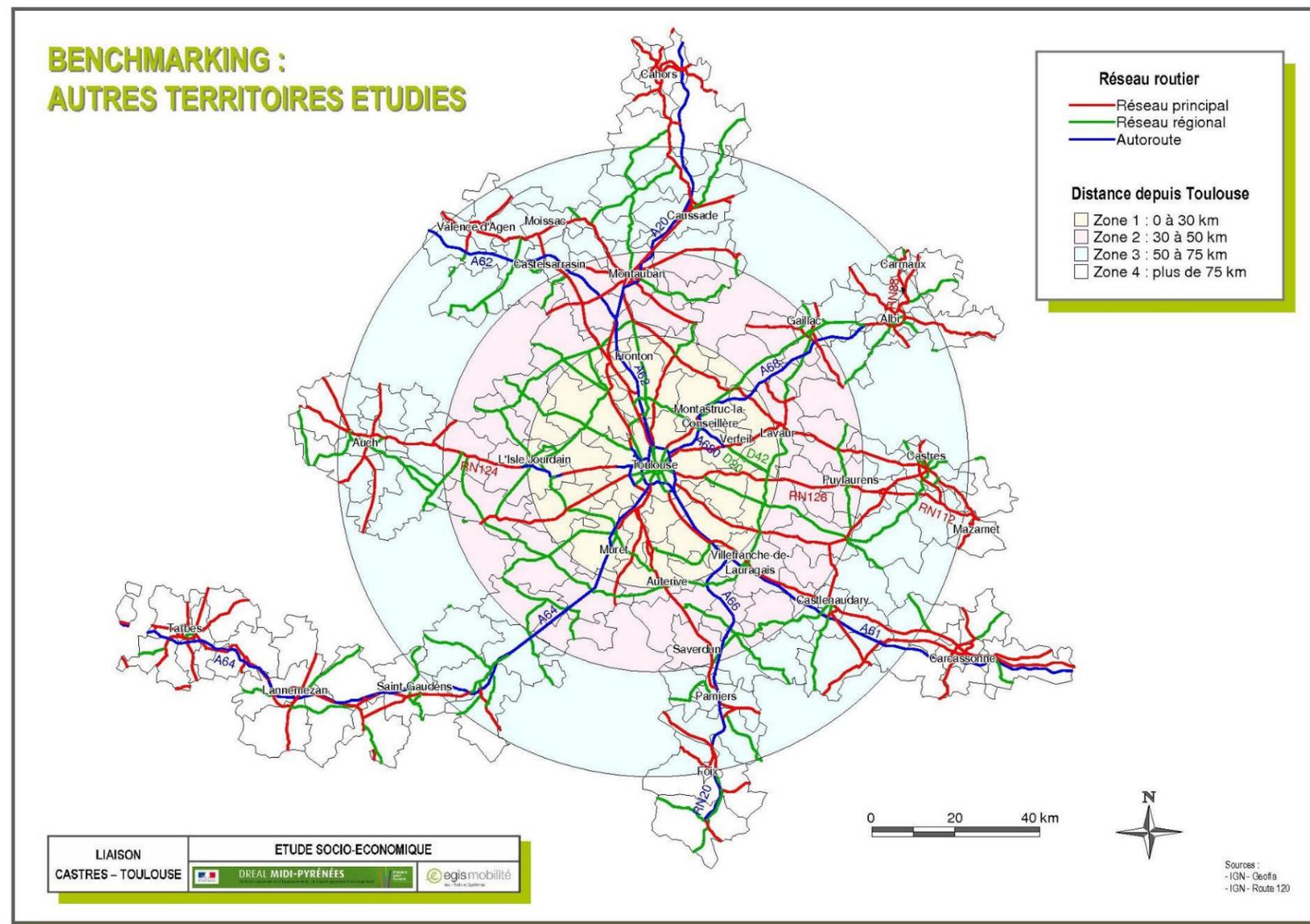
Source : Région Midi-Pyrénées - 2008

Benchmarking : Comparaison avec les autres territoires de Midi-Pyrénées

Une comparaison du développement actuel des territoires qui seront desservis par la future liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse avec les autres territoires de l'aire métropolitaine toulousaine, desservis ou non par une infrastructure routière majeure, est réalisée ci-après à partir de différents indicateurs.

Cette analyse a pour but de déterminer si, à égale distance de Toulouse (**rayons 30, 50, 75 km**), les territoires reliés au réseau autoroutier connaissent un essor démographique et économique plus important que ceux situés à l'écart d'une telle infrastructure.

Territoires desservis par une autoroute	Territoires non desservis par une 2x2 voies
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A68 : Toulouse – Albi ; ▪ A62 : Toulouse – Montauban – Castelsarrasin – (et Valence d'Agen en prolongement) ; ▪ A20 : (A62 Toulouse – Montauban) puis Montauban - Cahors ▪ A61 : Toulouse – Castelnaudary – (et Carcassonne en prolongement) ; ▪ A66 : Toulouse – Pamiers ; ▪ A64 : Toulouse – Saint Gaudens. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RN126 : Toulouse – Castres – Mazamet ; ▪ RN124 : Toulouse – Auch ;
Territoires partiellement desservis par une 2x2 voies	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ RN88 : (A68 Toulouse – Albi) Albi – Carmaux ; ▪ RN20 Sud : (A66 Toulouse – Pamiers) Pamiers – Foix. 	



Evolution démographique

L'analyse de l'évolution démographique des cantons situés sur les axes présentés dans le tableau ci-dessus entre 1990 et 1999, met en évidence une croissance annuelle forte (> à 2% / an) sur les cantons situés à la périphérie immédiate du pôle urbain toulousain (cf cartes et tableaux page suivante). Le quadrant ouest, en partant du nord au niveau de Montauban (A62) et en rejoignant le sud (Auterive), est particulièrement concerné par cet essor démographique. La présence du réseau autoroutier (A62, A64*) explique en partie cette évolution mais le moteur de la croissance est surtout lié à la présence de plusieurs entreprises implantées sur le versant ouest du pôle urbain (comme Airbus par exemple). C'est ainsi que le canton de l'Isle-Jourdain (+1,4% / an) attire de nombreux actifs effectuant des relations domicile – travail avec Colomiers et Toulouse.

Entre 1999 et 2006, la forte expansion démographique depuis Toulouse s'étend à la 2^e couronne d'urbanisation sur presque tous les cantons. Les aménagements du réseau autoroutier au niveau de l'A64, l'A68 et l'A66 réalisés à la fin des années 1990 et début des années 2000, ont favorisé le développement démographique des communes situées le long de ces axes.

C'est ainsi qu'avec l'augmentation du prix du foncier et de l'immobilier sur les communes de la 1^{ère} couronne, la distance des relations domicile – travail s'agrandit. La présence d'une infrastructure routière de qualité, combinée dans certains cas avec l'amélioration du service ferroviaire (mise en place du cadencement notamment) favorise donc l'essor démographique des espaces interstitiels entre le pôle toulousain et les villes moyennes de l'aire métropolitaine.

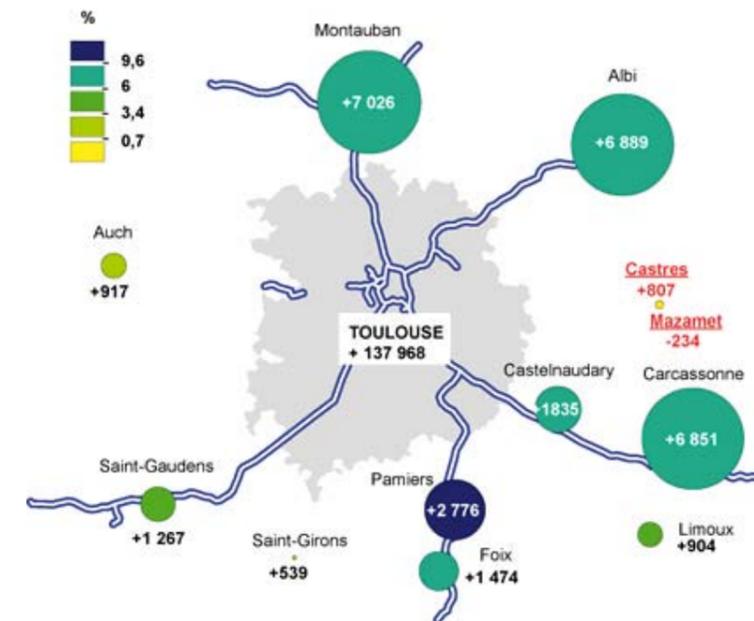
Certains cantons de Midi-Pyrénées distants de Toulouse d'une heure de trajet, cherchant à accueillir des actifs toulousains, ont d'ailleurs enregistré un fort accroissement démographique entre 1999 et 2006.

C'est le cas du canton de Cahors sud (+1,9% /an). Depuis l'ouverture en 1998 de la section autoroutière A20 entre Montauban et Cahors, les communes de ce canton, et notamment la commune de Lalbenque située en sortie immédiate de l'échangeur, ont ouvert plusieurs zones à l'urbanisation, à des prix attractifs. Ces opérations d'habitat ont bien fonctionné. Plus au sud, le canton de Caussade n'a pas enregistré de telles évolutions, en raison d'une offre foncière moins importante.

Sur les territoires non desservis par une autoroute, il apparaît que la croissance démographique est moins importante. Certains connaissent même une évolution négative entre 1999 et 2006 (cantons de Mazamet, Castres, Auch ou Carmaux Nord). Le sud du Tarn est particulièrement concerné.

* Entre 1990 et 1999, l'A64 n'est pas encore aménagée en 2x2 voies à statut autoroutier entre Muret et Martres Tolosane. Il s'agit encore de la RN117, dont de nombreuses portions sont déjà à 2x2 voies.

VARIATION DE POPULATION DES AIRES URBAINES ENTRE 1999 ET 2006

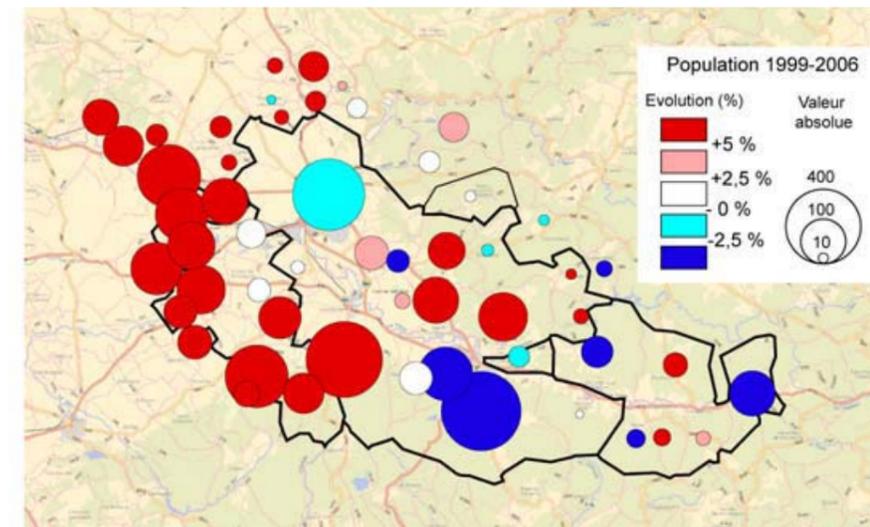


Données INSEE exploitées par la CCAM

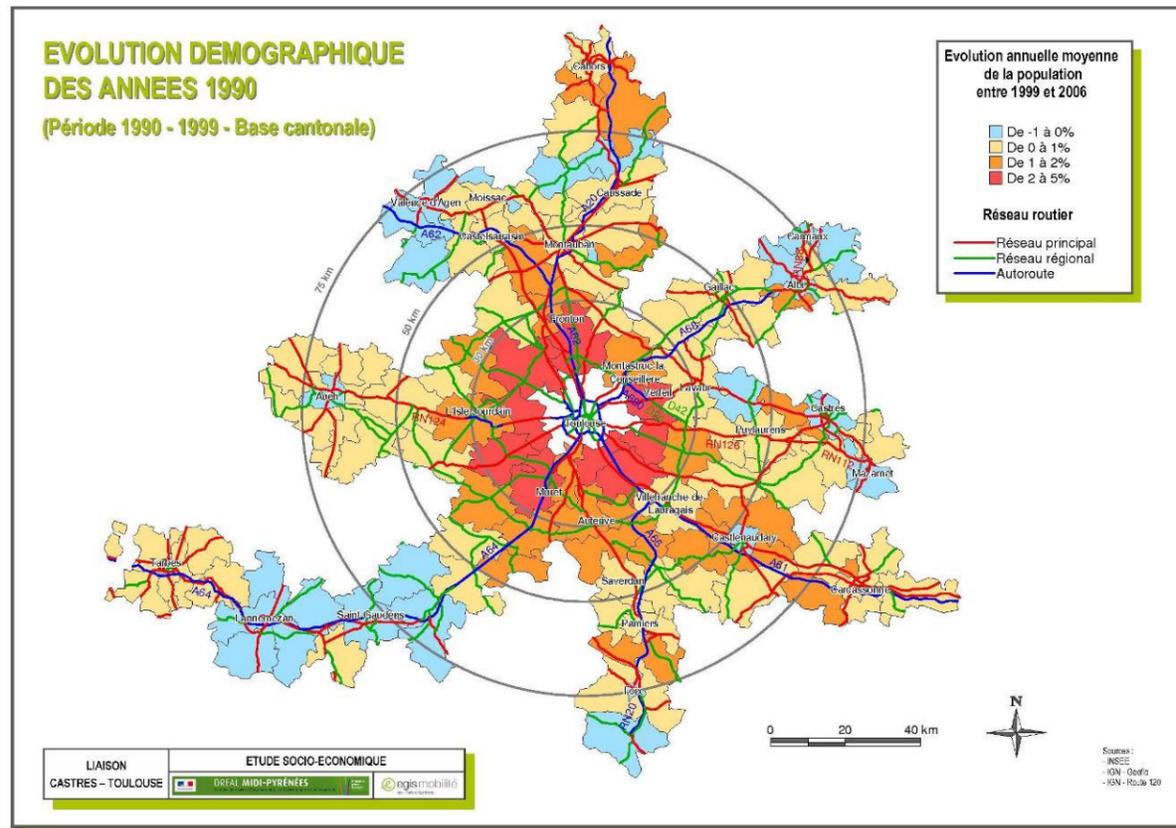
La carte ci-dessus résume bien l'évolution récente des territoires de l'aire métropolitaine toulousaine, desservis ou non par une infrastructure autoroutière :

→→→ Croissance forte des aires urbaines de Montauban (+7000 hab), Albi (+6900 hab), Carcassonne (+6850 hab), Pamiers (+2800 hab) et Foix (+1500 hab) face à un dynamisme plus faible des l'aire urbaine de Castres (+807 hab) et d'Auch (+ 917 hab) et à une évolution négative de celle de Mazamet (-234 hab).

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DU SECTEUR DE CASTRES - MAZAMET



Données INSEE exploitées par la CCAM



Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	MONTASTRUC-LA-CONSEILLERE	41 550	1,3%	3,4%
	LAVALUR			
Zone 2	LISLE-SUR-TARN	13 600	0,7%	1,8%
	RABASTENS			
Zone 3	CADALEN	100 380	0,3%	1,1%
	GAILLAC			
	ALBI-SUD			
	ALBI-NORD-OUEST			
	ALBI			
	CARMAUX-SUD			
Zone 4	CARMAUX-NORD	29 290	-0,3%	0,8%
	VALDERIES			
	VILLEFRANCHE-D'ALBIGEOIS			
	CARMAUX			

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	CASTANET-TOLOSAN	61 720	2,3%	1,3%
	MONTGISCARD			
Zone 2	SALLES-SUR-L'HERS	14 440	0,9%	2,4%
	VILLEFRANCHE-DE-LAURAGAIS			
Zone 3	ALZONNE	40 760	0,6%	1,3%
	CASTELNAUDARY-NORD			
	CASTELNAUDARY-SUD			
	FANJEAUX			
	CASTELNAUDARY			
Zone 4	CARCASSONNE 1e CANTON	72 480	0,3%	1,1%
	CARCASSONNE 2e CANTON-NORD			
	CONQUES-SUR-ORBIEL			
	MONTREAL			
	CARCASSONNE			

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	FRONTON	76 130	1,8%	3,0%
	GRENADE			
	VILLEMUR-SUR-TARN			
Zone 2	GRISOLLES	103 590	0,5%	1,8%
	MONTTECH			
	VERDUN-SUR-GARONNE			
	MONTAUBAN			
	VILLEBRUMIER			
Zone 3	AUVILLAR	67 630	0,1%	3,7%
	LAVIT			
	MOISSAC 1e CANTON			
	SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE			
	VALENCE D'AGEN			
	CASTELSARRASIN 2e CANTON			
	CASTELSARRASIN			
MOISSAC				
MOISSAC 2e CANTON				

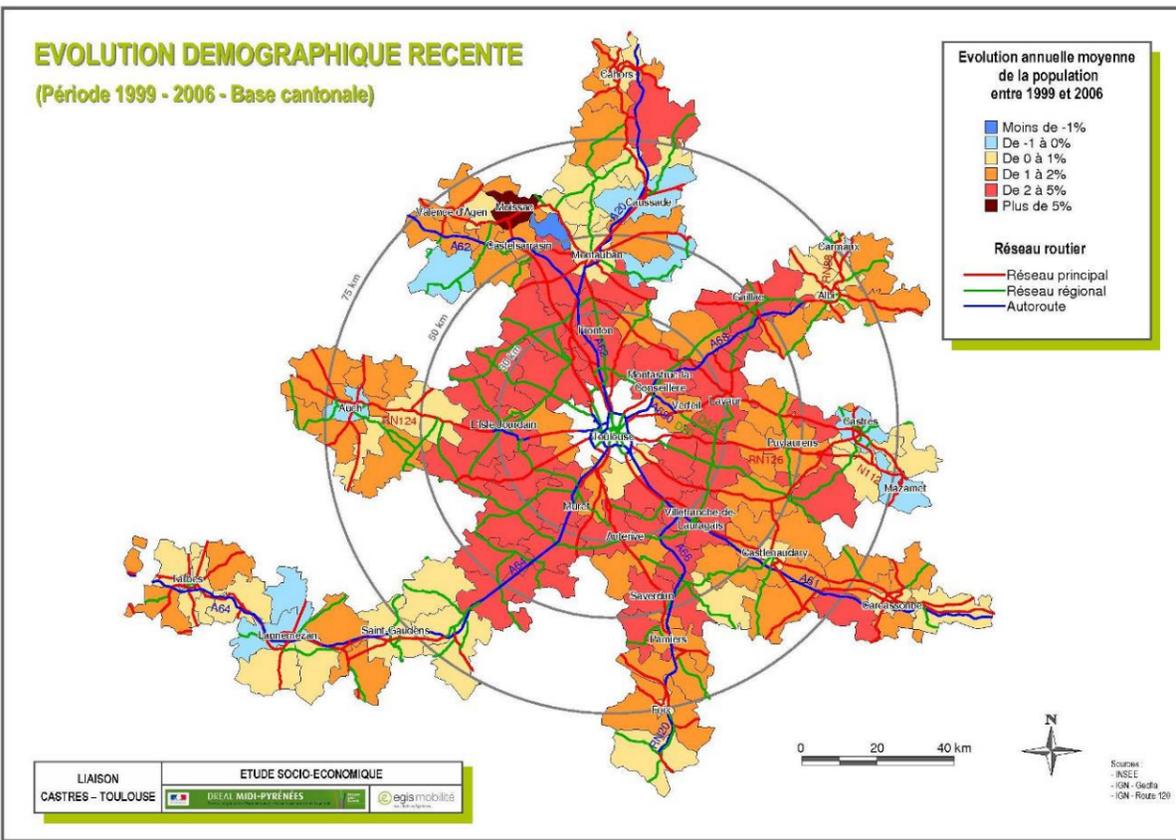
Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 2	SAVERDUN	21 910	0,9%	2,4%
	CINTEGABELLE			
	NAILLOUX			
Zone 3	FOIX-VILLE	45 800	0,3%	1,4%
	PAMIERS-OUEST			
	VARILHES			
	PAMIERS-EST			
	PAMIERS			
Zone 4	TARASCON-SUR-ARIEGE	19 350	0,4%	1,0%
	FOIX-RURAL			

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 2	MONCLAR-DE-QUERCY	15 020	0,8%	1,2%
	NEGREPELISSE			
Zone 3	MONTAUBAN 1e CANTON	28 180	0,2%	0,0%
	LAFRANCAISE			
	CAUSSADE			
	MONTPEZAT-DE-QUERCY			
	CASTELNAU-MONTRATIER			
Zone 4	CAHORS-NORD-EST	35 540	0,5%	0,7%
	CAHORS-SUD			
	LALBENQUE			
	CAHORS-NORD-OUEST			
	CAHORS			

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	AUTERIVE	104 580	1,7%	2,2%
	MURET			
Zone 2	CARBONNE	34 620	1,1%	3,1%
	LE FOUSSERET			
	RIEMES			
	RIEUX			
Zone 3	AURIGNAC	26 490	-0,2%	1,4%
	CAZERES			
	SAINTE-MARTORY			
Zone 4	SALIES-DU-SALAT	167 560	-0,1%	0,4%
	BARBAZAN			
	MONTREJEAU			
	SAINT-GAUDENS			
	SAINT-LAURENT-DE-NESTE			
	LA BARTHE-DE-NESTE			
	GALAN			
	LANNEMEZAN			
	OSSUN			
	POUYSTRUC			
	AUREILHAN			
	SEMEAC			
	TOURNAY			
LALOUBERE				
TARBES				
BORDERES-SUR-L'Echez				

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	CARAMAN	21 360	2,6%	2,1%
	LANTA			
	VERFEIL			
Zone 2	CUQ-TOULZA	25 900	0,6%	1,5%
	PUYLAURENS			
	SAINT-PAUL-CAP-DE-JOUX			
Zone 3	REVEL	84 690	-0,1%	0,4%
	DOURGNE			
	LABRUGUIERE			
	VIELMUR-SUR-AGOUT			
	MAZAMET-SUD-OUEST			
Zone 4	CASTRES-OUEST	16 220	-0,5%	-0,1%
	CASTRES-NORD			

Zone	Canton concerné	Population		
		2006	1990-1999	1999-2006
Zone 1	LEGUEVIN	70 250	3,4%	2,6%
	SAINT-LYS			
Zone 2	CADOURS	31 240	0,7%	2,6%
	COLOGNE			
	GIMONT			
	L'ISLE-JOURDAIN			
Zone 3	SAMATAN	38 110	-0,2%	0,4%
	AUCH-NORD-EST			
	AUCH-SUD-EST-SEISSAN			
	SARAMON			
	AUCH-NORD-OUEST			
Zone 4	AUCH-SUD-OUEST	3 630	0,4%	1,4%
Zone 4	JEGUN	3 630	0,4%	1,4%



Evolution de l'activité économique au travers de l'emploi et des établissements

A partir des chiffres disponibles auprès de l'INSEE ou de l'UNEDIC pour la période 1999 (2000) / 2006, il apparaît que la zone d'emplois de Castres – Mazamet est distancée par rapport à ces voisins.

Entre 1999-2006, le développement des services (+10% du nombre de salariés) et du commerce à Castres-Mazamet compense les pertes industrielles (-19%) sans pour autant permettre au bassin d'emploi de rivaliser avec la croissance des territoires voisins.

Sur cette période, Castres-Mazamet gagne de l'ordre de 670 emplois (salariés et non salariés) contre +4 400 pour Albi-Carmaux, +5 000 à Montauban, +3 900 à Rodez, +3 700 à Auch. Les gains sont également conséquents pour les zones d'emplois plus petites : +3 600 à Foix-Pamiers, plus de 1 000 à Saint-Gaudens. **La part de la zone d'emplois Castres - Mazamet s'affaiblit donc en Midi-Pyrénées.**

Le caractère industriel de ce bassin demeure incontestable, mais la prédominance du bassin par le nombre d'emplois industriels s'estompe (9 575 emplois en 2006), dépassé par Montauban (9 637).

Emploi total (salariés et non salariés)

Zones d'emploi	1999	2006 (p)	1999-2006	
			Variation	Evol (%)
Toulouse	434 441	513 978	79 537	18,3%
Montauban	73 950	78 986	5 036	6,8%
Carcassonne	63 304	69 152	5 848	9,2%
Albi-Carmaux	63 290	67 704	4 414	7,0%
Tarbes	63 258	65 755	2 497	4,0%
Rodez	58 722	62 593	3 871	6,6%
Auch	51 500	55 188	3 688	7,2%
Castres-Mazamet	49 170	49 842	672	1,4%
Foix-Pamiers	28 674	32 338	3 664	12,8%
Saint-Gaudens	26 542	27 557	1 015	3,8%

Insee : estimations annuelles d'emplois = actifs occupés (lieu de résidence)

Salariés de l'industrie

Zones d'emploi	1999	2006 (p)	1999-2006	
			Variation	Evol (%)
Toulouse	63 454	69 920	6 466	10,2%
Montauban	10 348	9 637	-711	-6,9%
Castres-Mazamet	11 824	9 575	-2 249	-19,0%
Rodez	8 258	9 108	850	10,3%
Albi-Carmaux	8 813	8 169	-644	-7,3%
Tarbes	8 913	8 113	-800	-9,0%
Carcassonne	6 590	6 024	-566	-8,6%
Foix-Pamiers	4 391	4 963	572	13,0%
Auch	4 877	4 767	-110	-2,3%
Saint-Gaudens	3 435	3 041	-394	-11,5%

Insee : estimations annuelles d'emplois = actifs occupés (lieu de résidence)

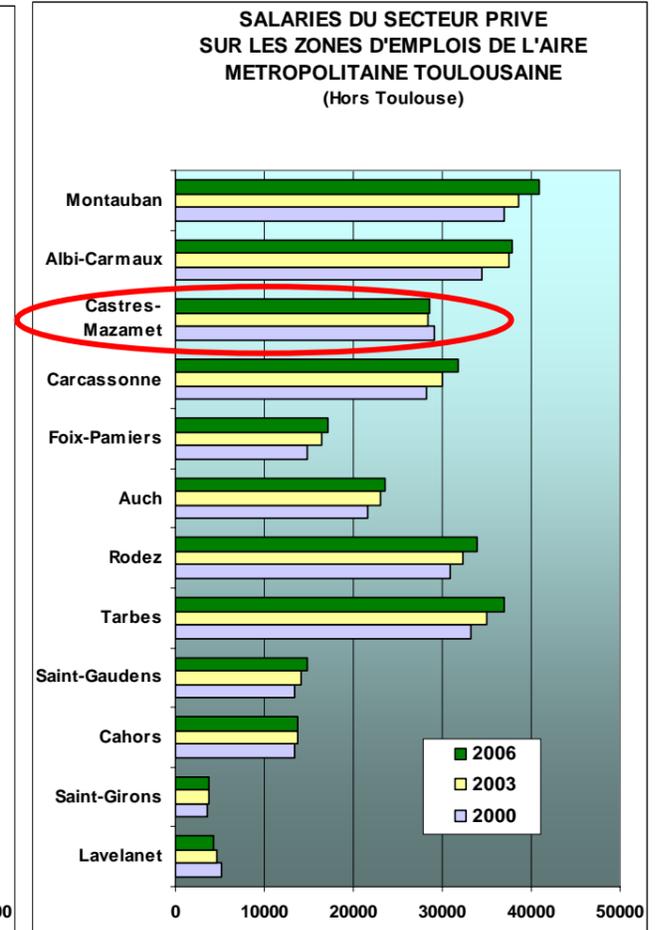
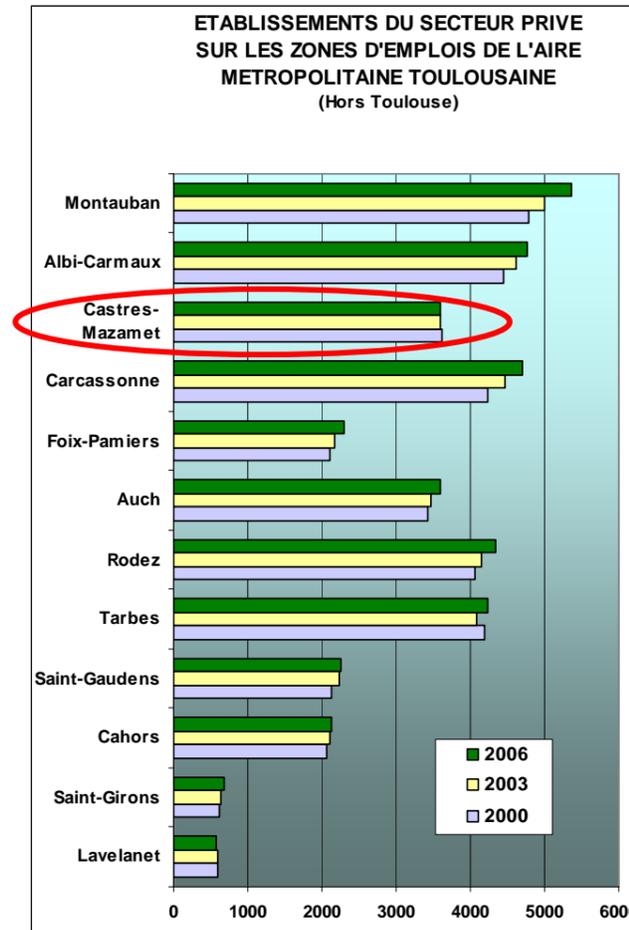
Salariés des services

Zones d'emploi	1999	2006 (p)	1999-2006	
			Variation	Evol (%)
Toulouse	253 718	306 679	52 961	20,9%
Tarbes	34 759	40 283	5 524	15,9%
Montauban	35 551	39 810	4 259	12,0%
Carcassonne	34 730	38 630	3 900	11,2%
Albi-Carmaux	33 312	36 640	3 328	10,0%
Rodez	26 194	28 455	2 261	8,6%
Auch	24 596	26 867	2 271	9,2%
Castres-Mazamet	22 131	24 265	2 134	9,6%
Foix-Pamiers	16 102	18 233	2 131	13,2%
Saint-Gaudens	12 963	15 083	2 120	16,3%

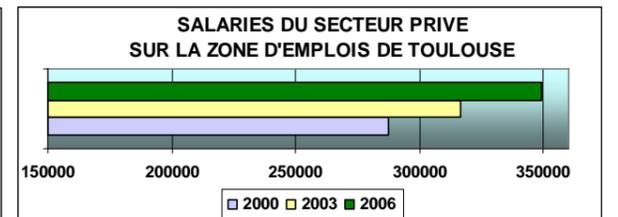
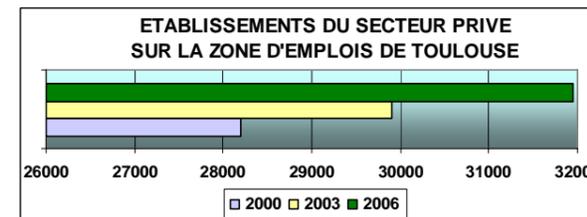
Insee : estimations annuelles d'emplois = actifs occupés (lieu de résidence)

En matière d'évolution des salariés, seule la zone d'emplois de Lavelanet (-925 salariés) est moins bien placée que celle de Castres – Mazamet (-509 salariés). Dans ce bassin industriel traditionnel de l'Ariège, les pertes d'emplois dans la filière textile ne sont pas compensées par le développement d'autres activités.

Les autres zones d'emplois enregistrent des gains. Ils sont toutefois faibles sur Saint Giron (petite zone d'emplois enclavée) et Cahors (zone d'emplois où les emplois administratif et touristique prédominent), notamment sur la période 2003 – 2006.



Source : Unedic

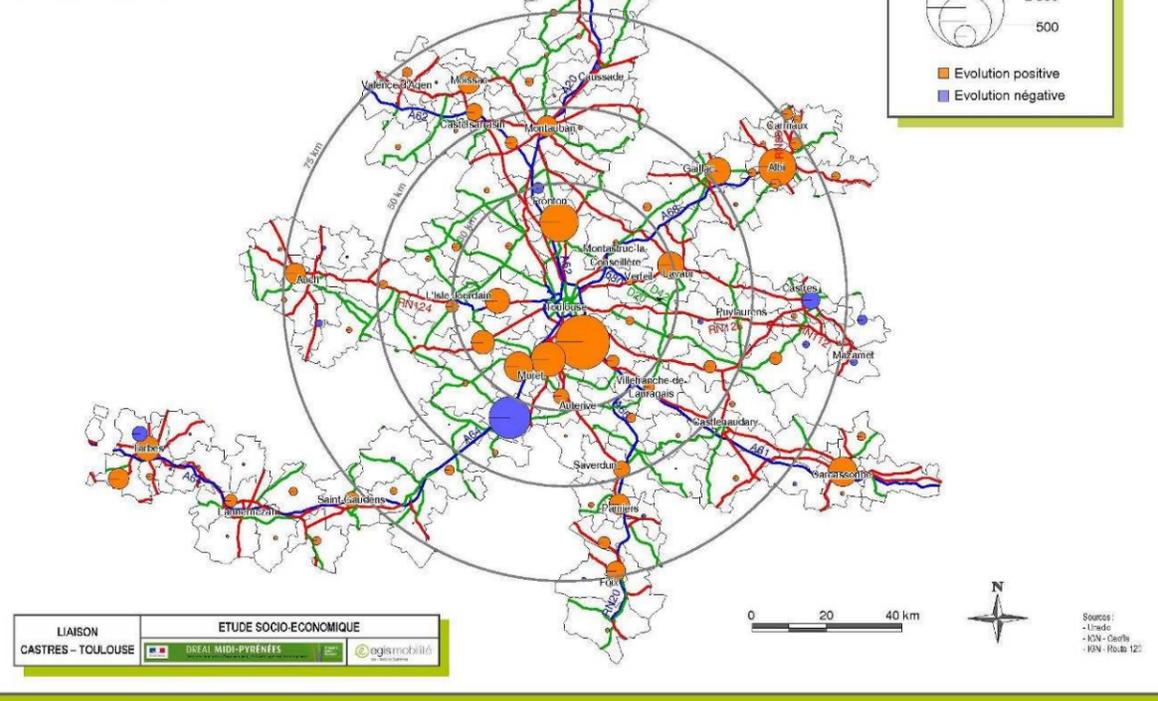


Les chiffres de l'UNEDIC (qui ne portent que sur le secteur privé) confirment les données de l'INSEE. La zone d'emplois de Castres – Mazamet est la seule de l'aire métropolitaine toulousaine à enregistrer un recul du nombre de ses établissements entre 2000 et 2006 (-19 étab) alors que toutes les autres zones en gagnent. Toulouse (+3 742 étab), Montauban (+573 étab), Carcassonne (+467 étab) et Albi-Carmaux (+315 étab) sont les plus dynamiques dans ce domaine.

L'analyse par canton des données UNEDIC le long des principaux axes de la région (cf cartes et tableaux suivants) indique que l'évolution positive du nombre de salariés concerne surtout les axes A62 et A68, puis secondairement les autres axes autoroutiers.

L'axe de la RN126 enregistre un faible gain d'emplois salariés, en raison notamment des difficultés économiques des cantons du Mazamétain et d'une activité agricole prédominante entre Verfeil et Castres.

**EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE
DU SECTEUR PRIVE ENTRE 2000 ET 2003
(Base cantonale)**



EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE ENTRE 2000 ET 2006 SUR LES TERRITOIRES ETUDIES

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	MONTASTRUC-LA-CONSEILLERE	6 450	33.1%
	LAVAU		
Zone 2	LISLE-SUR-TARN	1 380	19.7%
	RABASTENS		
Zone 3	CADALEN	26 540	14.1%
	GAILLAC		
	ALBI-SUD		
	ALBI-NORD-OUEST		
	ALBI		
Zone 4	CARMAUX-SUD	4 280	13.2%
	ALBI-NORD-EST		
	ALBI-OUEST		
	CARMAUX-NORD		

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	FRONTON	14 230	36.8%
	GRENADE		
	VILLEMUR-SUR-TARN		
Zone 2	GRISOLLES	24 090	10.2%
	MONTECH		
	VERDUN-SUR-GARONNE		
	MONTAUBAN		
	VILLEBRUMIER		
Zone 3	AUVILLAR	10 610	12.0%
	LAVIT		
	MOISSAC 1e CANTON		
	SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE		
	CASTELSARRASIN 2e CANTON		
	CASTELSARRASIN		

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	CASTANET-TOLOSAN	22 600	23.6%
	MONTGISCARD		
Zone 2	SALLES-SUR-L'HERS	1 930	22.5%
	VILLEFRANCHE-DE-LAURAGAIS		
Zone 3	ALZONNE	5 520	11.5%
	CASTELNAUDARY-NORD		
	CASTELNAUDARY-SUD		
	FANJEAUX		
Zone 4	CARCASSONNE 1e CANTON	17 490	17.3%
	CARCASSONNE 2e CANTON-NORD		
	CONQUIES-SUR-ORBIEL		
	MONTREAL		

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 2	SAVERDUN	3 020	24.8%
	CINTEGABELLE		
	NAILLOUX		
Zone 3	FOIX-VILLE	11 880	19.2%
	PAMIER-SUD		
	PAMIER-EST		
	PAMIER		
	BELPECH		
Zone 4	TARASCON-SUR-ARIEGE	2 030	-2.4%
	FOIX-RURAL		

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 2	MONCLAR-DE-QUERCY	1 660	11.1%
	NEGREPELISSE		
Zone 3	MONTAUBAN 1e CANTON	4 070	11.3%
	LAFRANCAISE		
	CAUSSADE		
	MONTPEZAT-DE-QUERCY		
Zone 4	CAHORS-NORD-EST	9 250	-1.9%
	CAHORS-SUD		
	LALBENQUE		
	CAHORS-NORD-OUEST		

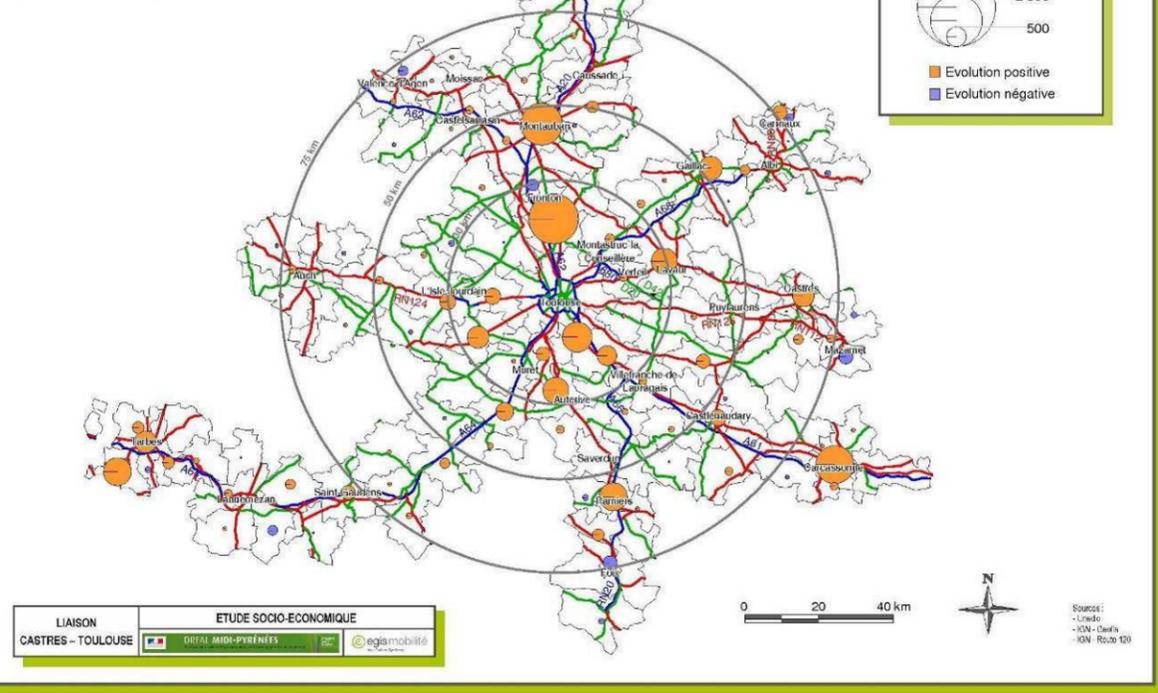
Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	AUTERIVE	22 730	17.7%
	MURET		
	PORTET-SUR-GARONNE		
Zone 2	CARBONNE	3 960	-22.6%
	LE FOUSSERET		
	RIEUMES		
Zone 3	AURIGNAC	4 400	9.8%
	CAZERES		
	SAINT-MARTORY		
	SALIES-DU-SALAT		
Zone 4	BARBAZAN	38 060	11.5%
	MONTREJEAU		
	SAINT-GAUDENS		
	SAINT-LAURENT-DE-NESTE		
	LA BARTHE-DE-NESTE		
	GALAN		
	LANNEMEZAN		
	OSSUN		
	POUYASTRUC		
	AUREILHAN		
	SEMEAC		
	TOURNAY		
	LALOUBERE		
TARBES			
BORDERES-SUR-L'ECHAZ			

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	CARAMAN	1 730	25.5%
	LANTA		
	VERFEIL		
Zone 2	CUQ-TOULZA	4 290	11.3%
	PUYLAURENS		
	SAINT-PAUL-CAP-DE-JOUX		
Zone 3	DOURGNE	19 390	3.5%
	LABRUGUIERE		
	VIELMUR-SUR-AGOUT		
	MAZAMET-SUD-OUEST		
	CASTRES-OUEST		
Zone 4	MAZAMET-NORD-EST	3 370	-13.1%
	MAZAMET		

Zone	Canton concerné	Nbre emplois	
		2006	Evolution relative 1998 - 2006
Zone 1	LEGUEVIN	7 000	46.7%
	SAINT-LYS		
Zone 2	CADOURS	4 850	22.1%
	COLOGNE		
	GIMONT		
	L'ISLE-JOURDAIN		
Zone 3	AUCH-NORD-EST	9 700	6.9%
	AUCH-SUD-EST-SEISSAN		
	SARAMON		
	AUCH-NORD-OUEST		
	AUCH-SUD-OUEST		
Zone 4	JEGUN	320	-3.9%

Les données de l'Unedic pour l'année 2000 sont faussées par une mauvaise saisie du nombre d'emplois au sein de la société Onera (canton de Carbone, commune de Mauzac implantée le long de l'A64) : les effectifs présentés sont ceux de l'ensemble de ce grand groupe français ; alors qu'en 2006, seul l'emploi du site haut-garonnais est pris en compte.

**EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE
DU SECTEUR PRIVE ENTRE 2003 ET 2006
(Base cantonale)**



Extraits 6 pages / Perspectives Villes / n°102, septembre 2007

Le renouvellement du tissu économique d'un territoire résulte pour une part de sa composition en secteurs d'activités (effet sectoriel) : ainsi, plus il est tertiarisé, plus la démographie des établissements est forte.

Mais les évolutions dépendent également des caractéristiques propres au territoire (**effet géographique**), c'est-à-dire du niveau de son offre urbaine (équipements et services, habitat, cadre de vie...), de sa situation et son accessibilité (liaisons autoroutières, routières, ferrées et numériques) et de son dynamisme (croissance démographique et économique, tourisme...).

L'aire urbaine de Toulouse bénéficie des deux effets. Si le poids du secteur tertiaire contribue largement à l'augmentation du nombre d'établissements, les fonctions métropolitaines associées à son statut de capitale régionale semblent jouer davantage dans cette dynamique.

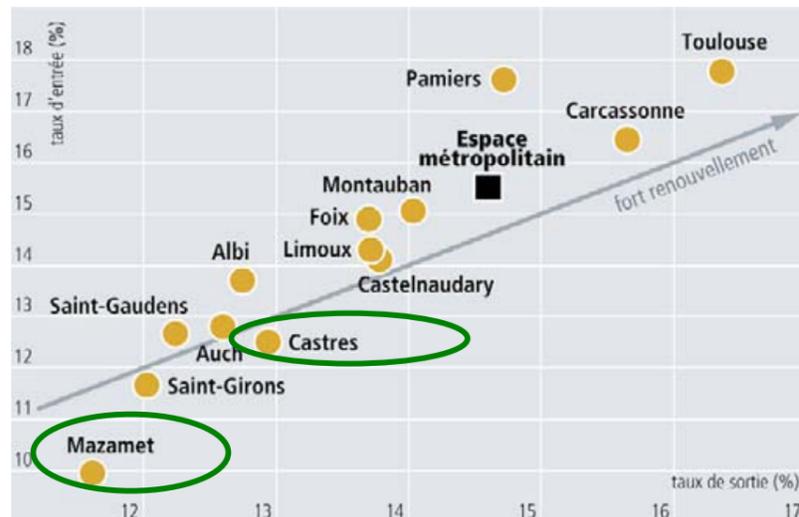
Les aires urbaines de Montauban, Albi et Carcassonne paraissent toutes profiter d'un développement de leurs fonctions métropolitaines, comme les services aux entreprises, la recherche et développement, la logistique... Cette évolution résulte en partie de leur propre attractivité : proximité avec Toulouse, foncier disponible, accessibilité...

Le dynamisme de l'aire de Pamiers s'explique surtout par un effet géographique très positif : accessibilité autoroutière, capacité à attirer de nouveaux établissements, évolution démographique... Le renouvellement des aires urbaines de Foix et d'Auch se caractérise par un effet sectoriel plus fort qu'ailleurs, lié à l'importance du secteur des services aux particuliers à Foix et du commerce à Auch.

Dans les aires de Castres et de Mazamet qui perdent des établissements, à un effet structurel négatif s'ajoute un effet géographique défavorable lié à leur défaut d'accessibilité.

L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE TIRE LA CROISSANCE

Taux d'entrée et de sortie par aire urbaine – moyenne annuelle 1993 - 2003

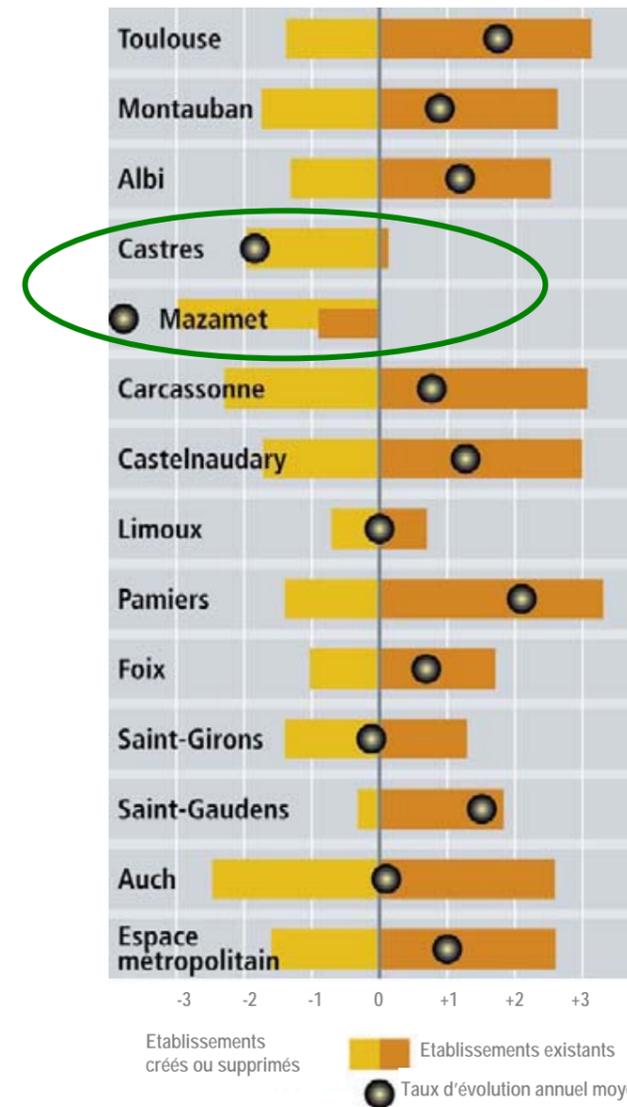


Source : Insee, répertoire Sirene, champ ICS.

**EVOLUTION DE L'EMPLOI :
DES SITUATIONS TRES CONTRASTEES**

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

Variation de l'emploi :



Note de lecture : en moyenne chaque année dans l'espace métropolitain, l'emploi dû aux mouvements d'établissements baisse de 1,6%, alors qu'il augmente de 2,6% dans les établissements existants. Au total, les effectifs progressent en moyenne de 1,0% tous les ans.

Source : Insee, répertoire SIRENE, champ ICS

Pour compléter cette analyse comparative entre les territoires desservis par la RN126 et les autres territoires de l'aire métropolitaine au travers de l'emploi et des établissements, on peut s'appuyer sur une étude réalisée par la chambre des métiers du Tarn qui montre que **l'évolution de l'artisanat le long de l'A68 et de la RN126** est plus favorable sur les communes desservies par l'axe autoroutier. Ainsi, la densité d'entreprises artisanales est bien plus importante sur l'axe Saint-Sulpice – Albi que sur l'axe Teulat – Castres.

Sans la commune de Castres, l'axe RN126 totalise 273 établissements en 2006. Le volume d'entreprises constitue proportionnellement moins de 40% de celui de l'axe Toulouse – Albi.

La taille des entreprises artisanales est plus importante sur l'axe Saint-Sulpice – Albi que sur l'axe Teulat – Castres. En 2006, une entreprise artisanale compte en moyenne 3,1 emplois entre Saint-Sulpice et Albi, contre 2,6 emplois entre Teulat et Castres.

Globalement, l'évolution des entreprises artisanales est beaucoup moins forte en direction de Castres qu'en direction d'Albi. Entre 2002 et 2006, la variation d'établissements est de 6% entre Teulat et Castres, alors qu'elle est de plus de 13% entre Toulouse et Albi.

Gaillac, Saint-Sulpice, Rabastens, L'Isle-sur-Tarn sont des pôles économiques qui n'ont pas d'équivalent sur l'axe Teulat – Castres.

L'artisanat ne crée pas d'emploi sur l'axe Teulat – Castres (-3%), alors qu'il en crée beaucoup entre Saint-Sulpice et Albi (+26%)

Entre 2002 et 2006, l'axe RN126 perd 84 emplois, alors que l'axe A68 gagne 627 emplois.

Il apparaît donc, au vu des différents indicateurs étudiés ci-avant, qu'au plan économique, si la plupart des pôles urbains périphériques de l'aire métropolitaine toulousaine connaissent entre 1999 et 2006, une évolution positive de leurs indicateurs, ceux qui sont reliés à une infrastructure majeure sont mieux placés pour faire face à la concurrence économique nationale et internationale.

Aujourd'hui, l'activité économique nationale connaît des difficultés plus importantes qu'au début de la décennie 2000, les chiffres présentés ci-avant connaissent donc une évolution certainement moins favorable, et ce quel que soit le pôle urbain étudié (y compris Toulouse).

Les récentes études qui ont été menées sur l'aire métropolitaine toulousaine aboutissent toutes à la conclusion que les pôles urbains périphériques sont relativement autonomes sur le plan économique.

Ces pôles sont soit des préfectures (Albi, Auch, Carcassonne, Foix, Montauban), soit des pôles économiques majeurs à l'échelle de leurs départements respectifs (Castres, Pamiers). Cette visibilité départementale leur confère une certaine attractivité ainsi qu'une certaine capacité de captation/fidélisation de l'activité économique au niveau local.

Certains pôles sont par ailleurs géographiquement éloignés, voire enclavés vis-à-vis de la métropole toulousaine. Cette caractéristique tend à accroître les logiques territoriales locales de développement économique aut centré. C'est le cas de l'agglomération Castres-Mazamet, qui est porteuse de ses propres projets économiques.

Néanmoins, les acteurs économiques locaux et les élus de la communauté d'agglomération estiment que, si leurs efforts d'entreprise ont permis de montrer des signes de dynamisation de l'économie locale au début de la décennie 2000, il est plus difficile aujourd'hui de faire face, notamment dans un système de forte concurrence régionale, nationale voire internationale.

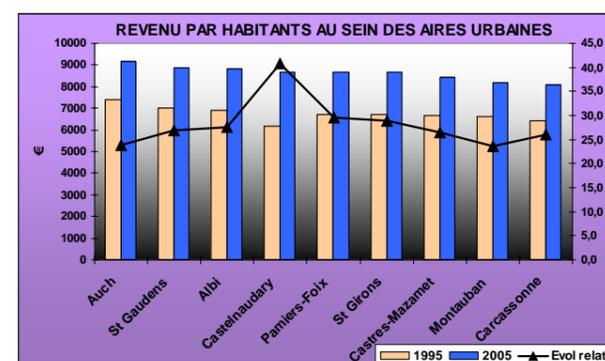
Revenu par habitant

Pour conclure cette analyse comparative des territoires de l'aire métropolitaine toulousaine, desservis ou non par une infrastructure majeure, l'analyse de l'évolution du revenu annuel moyen par habitant permet de constater que l'aire urbaine de Castres-Mazamet ne se situe pas parmi celles qui ont connu la progression la plus importante depuis 1995.

Ainsi, en 2005, sur les 9 aires urbaines de l'aire métropolitaine toulousaine, Castres – Mazamet se place en 7^e position quant au montant de ce revenu (8 422 €). Il est inférieur de 208 € à la moyenne des 9 aires étudiées.

Comme l'ensemble de ces voisines, elle a enregistré un accroissement de son revenu annuel moyen par habitant depuis 1995, mais elle se situe seulement en 6^e position du classement.

Pour ce critère, l'existence d'une desserte par une infrastructure majeure n'est pas discriminante puisque Saint-Girons est bien placée et Montauban est en dernière position. Cela montre simplement l'existence d'un bassin habité par une population économiquement plus fragile que sur, par exemple, Castelnaudary, Pamiers – Foix ou Albi.



Euros constant 2000	Revenu par habitant		Evol relative
Aires urbaines	1995	2005	
Castelnaudary	6 171	8 692	40,9
Pamiers-Foix	6 707	8 690	29,6
St Girons	6 740	8 687	28,9
Albi	6 923	8 832	27,6
St Gaudens	6 994	8 883	27,0
Castres-Mazamet	6 660	8 422	26,5
Carcassonne	6 433	8 108	26,0
Auch	7 411	9 169	23,7
Montauban	6 255	7 770	25,2
Moyenne	6 740	8 630	28,0

Source : DGI

Troisième partie : Prospective socio-économique

La caractérisation du contexte socio-économique le plus probable aux horizons futurs permet de donner une image des territoires desservis par la future liaison à 2x2 voies entre Castres et Toulouse. Les paramètres étudiés portent sur l'évolution de la population et de l'emploi.

Les horizons étudiés correspondent aux dates de mise en service envisageables de la liaison étudiée, en fonction des scénarios prévus de financement et d'exploitation de l'infrastructure : concession ou aménagement progressif par l'Etat.

Cette analyse est précédée auparavant d'un résumé des politiques territoriales publiques approuvées ou en cours d'étude : SRADDT, SCoT, étude prospective de l'aire métropolitaine toulousaine.

Perspectives d'évolution du territoire et de la structuration de l'espace

Le SRADDT

La Région Midi-Pyrénées élabore actuellement son Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). Ce document d'orientation sur l'évolution souhaitable de Midi-Pyrénées à l'horizon 2030, est le point de référence des futures politiques régionales. Construit sur une large concertation avec les acteurs de la société civile, il est le prolongement des grandes orientations actuellement mises en œuvre par la Région.

Les principes de la charte de ce Schéma approuvé au 1^{er} semestre 2009, sont organisés selon 4 axes :

- ⇒ la recherche d'un développement équilibré et d'une gestion raisonnée des ressources ;
- ⇒ un développement garant de la qualité de vie ;
- ⇒ une région connue et reconnue ;
- ⇒ l'objectif d'une solidarité des acteurs du développement.

Deux scénarios prospectifs de développement à l'horizon 2030 sont envisagés dans ce schéma : un **scénario tendanciel** reproduisant les tendances observées ces dernières années (vision au fil de l'eau) et un **scénario souhaitable** qui répond aux défis identifiés.

Le scénario tendanciel du SRADDT

C'est le scénario :

- ⇒ de la poursuite de l'étalement urbain et d'un modèle de développement dépendant de l'attractivité démographique et de la capacité des habitants à se déplacer ;
- ⇒ d'un développement économique régional fortement dépendant de l'aéronautique et marqué par un développement des activités de services à faible valeur ajoutée ;
- ⇒ où le territoire de Midi-Pyrénées reste déconnecté des grands flux européens et où les pôles de Auch, Castres – Mazamet et Rodez ne sont pas mieux raccordés à la dynamique métropolitaine.

Avec ce scénario, l'étalement urbain se poursuivrait jusqu'aux villes moyennes proches de la métropole et engendrerait une urbanisation diffuse, consommatrice de foncier et aggravant le mitage et la banalisation de l'espace périurbain.

Le risque est important dans ce scénario d'une poursuite du desserrement économique du pôle toulousain vers les périphéries et les villes moyennes proches mais essentiellement sur des activités à faible valeur ajoutée. La concurrence économique entre les villes moyennes proche de l'agglomération serait renforcée et l'offre économique perdrait de sa lisibilité.

Toulouse et sa proche agglomération parviendrait à maintenir un rayonnement essentiellement régional et international sur quelques activités ciblées (aéronautique, spatial ...) mais ces dernières engendreraient peu d'effets leviers sur les autres pôles régionaux mal organisés.

Les pôles urbains en dehors de l'aire métropolitaine et leur environnement proche garderaient une fonction de services et de centralité. Ils optimiseraient plus ou moins bien leurs caractéristiques socio-économiques. Le vieillissement de la population confronterait ces pôles à des enjeux de recomposition de l'offre de services et d'équipements.

L'espace agricole, peu articulé aux dynamiques urbaines et fortement impacté par le vieillissement de la population, développerait une fonction résidentielle en marge des pôles urbains, une fonction touristique et une fonction agricole recomposée sur un fonctionnement des unités proches de PME industrielles (enjeu agro-alimentaire mondial). Face aux évolutions démographiques, certains services de proximité périlliciteraient et l'accès aux services publics deviendrait problématique pour les populations à faible mobilité et à faible revenu.

Le scénario souhaitable du SRADDT

Partant du scénario tendanciel, l'institution régionale, en partenariat avec les autres collectivités et l'Etat, entend à la fois infléchir certaines tendances et accompagner les territoires de Midi-Pyrénées pour accrocher l'ensemble des territoires aux dynamiques régionales et métropolitaines.

Les notions d'accès, de diffusion et de maillage sont au cœur de ce scénario. Celui-ci privilégie un modèle de développement basé sur la mise en réseau de pôles de centralité et des bassins de vie en optimisant les effets économiques et en corrigeant les déséquilibres générés par ces dynamiques sur l'ensemble régional.

Pour permettre la réalisation de ce scénario, il faut que les acteurs du territoire (la région et ses partenaires) s'engagent dans une gestion optimisée des déséquilibres territoriaux et sociaux. Les pôles de centralité deviennent les portes d'entrée de l'espace rural, ce qui permet une véritable diffusion du développement dans l'ensemble de l'espace régional. Il est donc nécessaire que les acteurs aient la volonté de rééquilibrer l'armature urbaine actuelle en développant une offre territoriale et un accueil qualifiés.

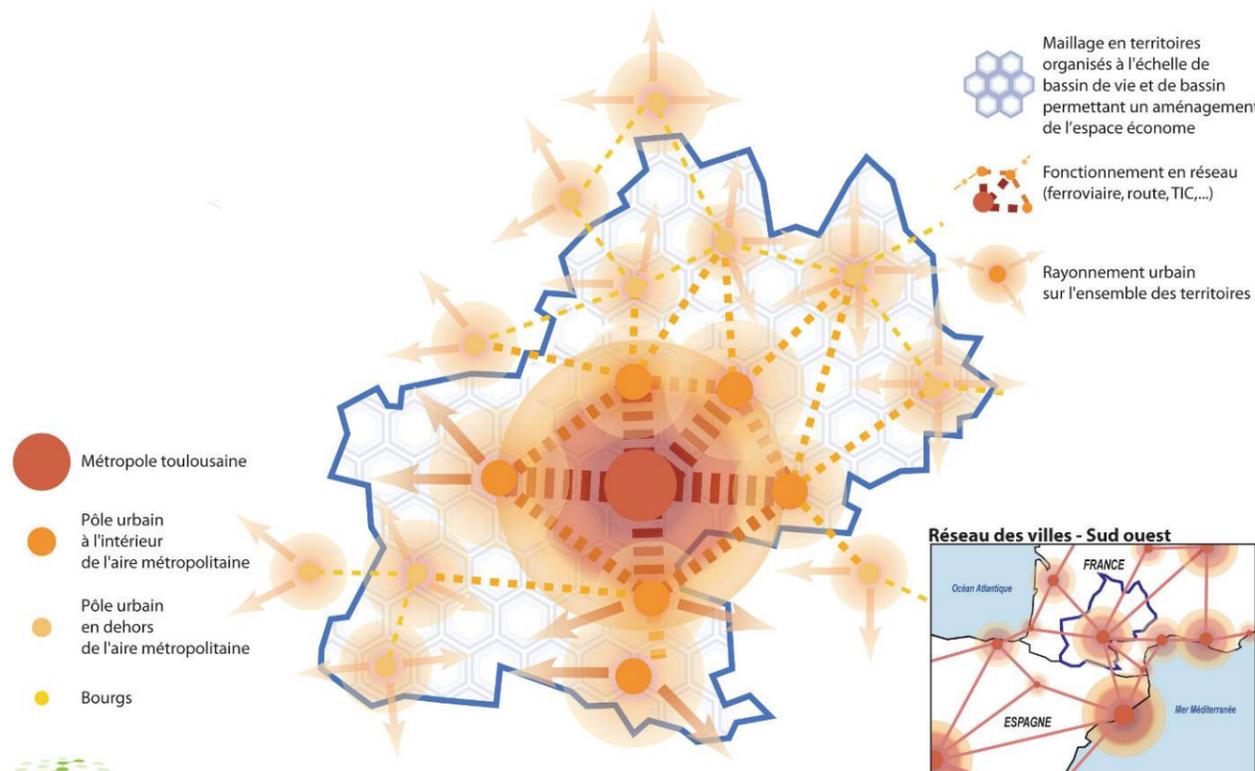
L'accessibilité, l'intermodalité garantissent un maillage durable du territoire régional et désignent le transport public et les modes de circulation doux comme outils privilégiés de l'aménagement du territoire.

L'appareil productif régional s'appuie sur une valorisation des économies riches en emplois qualifiés et s'inscrit peu à peu dans une croissance mondiale, au-delà des filières industrielles historiquement ancrées sur Midi-Pyrénées.

Avec ce scénario, l'espace régional à l'horizon 2030 se développe autour des principes suivants :

- ⇒ un développement du territoire régional impulsé par une armature urbaine renforcée et densifiée ;
- ⇒ une accessibilité facilitée ;
- ⇒ un développement économique diversifié qui profite à l'ensemble du territoire, appuyé sur une politique de formation professionnelle adaptée et sur l'accompagnement des démarches d'innovation sociales dans les petites entreprises ;
- ⇒ une attractivité durable et qualitative liée au cadre de vie, à l'environnement, aux services et aux équipements ;
- ⇒ une ouverture régionale à travers le Grand Sud Ouest et le Sud Ouest européen et un rayonnement international.

AXE 1 - Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources



Le SRADDT, comme le SRIT, intègre l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Toulouse – Castres dans ce scénario, qu'il considère comme connexion d'intérêt régional et métropolitain.

Castres – Mazamet se positionne comme espace de centralité au niveau métropolitain à fort enjeu industriel, maillé avec les autres pôles de centralité de l'aire métropolitaine.

Les projets de territoire au travers des SCoT

→ L'aire urbaine toulousaine : la démarche de planification à travers l'interSCoT

Avec 342 communes et 1 000 000 d'habitants, l'aire urbaine toulousaine est la plus vaste après celle de Paris. Elle se caractérise également par un fort dynamisme économique et démographique qui la place parmi les aires urbaines les plus dynamiques du territoire national.

Corollaire de ce dynamisme, cette aire est particulièrement touchée par le phénomène de péri-urbanisation et ses conséquences en termes de déplacements, de saturation des infrastructures, de spécialisation des territoires, de consommation d'espace par un habitat peu dense (avec 240 hab/km², l'aire urbaine toulousaine est deux fois moins dense que celles de Lyon ou Marseille, et cinq fois moins que celle de Lille) ou de fragilisation des espaces naturels agricoles.

En 2001, à l'initiative du Préfet de région, **une démarche de planification à l'échelle de l'aire urbaine**, a vu le jour. Un groupe de réflexion a été constitué, regroupant des élus, techniciens, socioprofessionnels et experts. La démarche a débouché en conclusion sur un dispositif original de gouvernance et la mise en œuvre de la planification sur l'aire urbaine.

Une charte interSCoT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine a été approuvée en 2005, définissant les axes et orientations du projet proposé (perspectives démographiques, équilibre emploi / habitat, analyse des pôles d'équilibre et bassins de vie, prise en considération des grandes unités paysagères et agricoles) que les collectivités en charge de SCoT devront s'engager à respecter.

Quatre SCoT ont été créés sur la partie haut-garonnaise de l'aire urbaine : un SCoT central (117 communes – 800 000 habitants) et 3 SCoT périurbains (de 30 000 à 60 000 habitants) dont les limites sont cohérentes avec celles de pays pré-existants.

Une structure de cohérence interSCoT a en outre été mise en place de manière à :

- assurer la concertation et la coordination entre les 4 SCoT, ainsi qu'avec les territoires limitrophes touchés par la dynamique d'expansion toulousaine ;
- mutualiser les moyens techniques et d'études pour faciliter l'élaboration des SCoT des territoires les moins dotés.

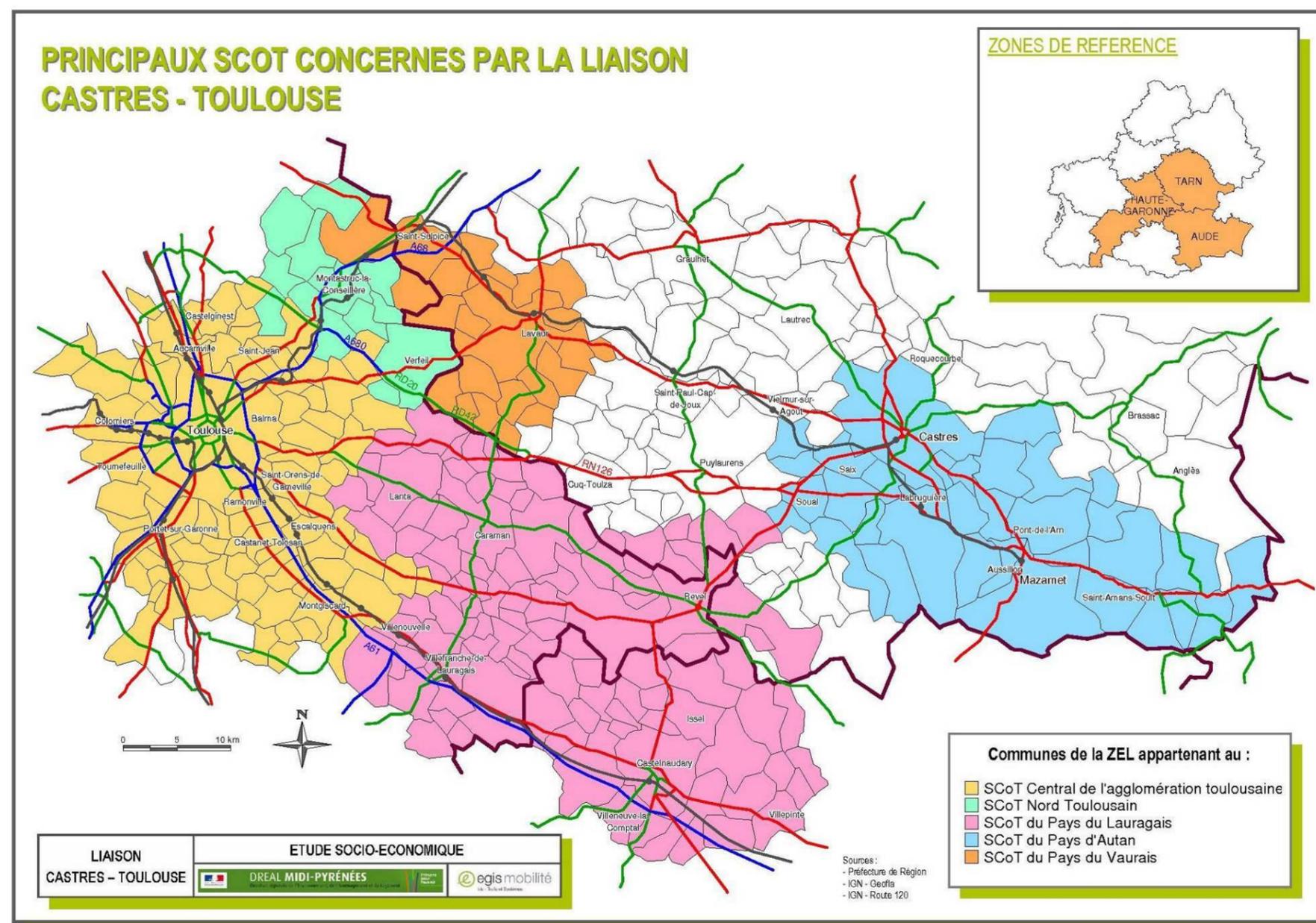
Les débouchés sont les sociétés de services en ingénierie informatique, les établissements de santé, les organismes de gestion de la santé, les industries qui interviennent dans ce domaine.

La zone d'étude à l'échelon local retenue dans le présent dossier est concernée plus particulièrement par :

- Le SCoT de l'agglomération toulousaine ;
- Le SCoT du Nord Toulousain ;
- Le SCoT du Pays du Lauragais.

Ces trois SCoT s'étendent sur trois départements (Haute-Garonne, Tarn et Aude) et deux régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon).

Depuis l'élaboration du Pré-PADD en décembre 2007, chaque SCoT poursuit sa réflexion sur son modèle de développement, réfléchissant sur la définition de ces polarités dans chaque bassin de vie et la répartition de la population 2030 sur l'ensemble du territoire de SCoT) tout en prenant en compte les grands principes de la Charte InterSCoT.



Le projet d'aménagement exposé par la charte de cohérence interSCoT :

L'enjeu principal de l'aire urbaine toulousaine est de préparer le territoire à une forte croissance démographique, économique et urbaine : les projections de l'INSEE donnent une fourchette comprise entre 310 000 et 340 000 habitants supplémentaires sur l'aire urbaine entre 1999 et 2020.

Le projet d'aménagement de l'aire urbaine, dans son état actuel, est basé sur un scénario volontariste consistant à organiser l'accueil de 350 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2020 selon les principes suivants :

- renforcer le pôle urbain actuel (230 000 habitants supplémentaires) ;
- planifier le développement périurbain autour de « pôles d'équilibre » constituant les centres de bassins de vie quotidienne (60 000 habitants supplémentaires, dont 30 000 sur les pôles d'équilibres) ;
- favoriser l'accueil d'une partie de la croissance attendue par les villes moyennes régionales proches (60 000 habitants supplémentaires).

Pour atteindre cet objectif, la charte définit quatre axes et des orientations que chacun des SCoT devra mettre en œuvre sur son territoire :

→ 1^e axe :

Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité : il s'agit de trouver des complémentarités entre le pôle urbain, les villes moyennes et les territoires périurbains, de développer l'autonomie de chacun afin de maîtriser l'expansion géographique de l'aire urbaine et d'améliorer l'équilibre emploi/habitat.

→ 2^e axe :

Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville : il s'agit d'offrir dans chaque bassin de vie urbain ou péri-urbain, un niveau d'équipement satisfaisant tout en répondant aux exigences de diversité de l'habitat ; pour cela, il est proposé de hiérarchiser les équipements et services de niveau différent : métropolitain, d'agglomération, de secteur urbain, de bassin de vie périurbain.

→ 3^e axe :

Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires : il s'agit de traiter des déplacements internes à l'aire urbaine en favorisant intermodalité et multimodalité et d'assurer une bonne insertion de l'aire urbaine dans le système de déplacements régional, national et européen à moyen et long terme.

→ 4^e axe :

Valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources (sol, air, eau, déchets ...) et prévenir les risques majeurs.

Pour les nouveaux habitants de l'aire métropolitaine toulousaine, la charte Interscot prévoit donc la répartition de l'accueil de population entre le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, les trois SCoT périphériques et les villes moyennes proches (Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Pamiers-Foix, Auch, ...).

Elle propose donc une structuration de l'aire urbaine de Toulouse autour d'un pôle urbain renforcé et de pôles d'équilibre périurbains. Le pôle urbain élargi correspond aux SCoT de la Grande Agglomération toulousaine. Il représente les territoires à enjeux en termes de :

- dynamique d'attractivité,
- de réseau de déplacement,
- et de grands projets structurants.

Chaque SCoT périphérique souhaite un développement de son territoire, organisé autour de bassins de vie afin de structurer son évolution. Il s'agit d'éviter une évolution désorganisée, génératrice de dysfonctionnements, notamment en termes de déplacements et de services à la population.

Ainsi, dans chaque SCoT périphérique, le modèle repose sur des pôles d'équilibre, centrés sur des bassins de vie. Situés sur les axes majeurs du système de transport (fer et route) et au centre des bassins de vie périurbains, ils répondent à des critères d'autonomie, d'accessibilité, de niveau d'équipements et de services.

Les SCoT périphériques proposent chacun une organisation interne tenant compte des spécificités et particularités des territoires afin :

- d'encadrer l'accueil démographique et favoriser la densification de l'offre en habitat,
- de renforcer le développement économique, afin d'améliorer le ratio habitat/emploi,
- de créer les services, équipements et commerces répondant, au plus possible, aux besoins des habitants,
- de réduire les déplacements polluants, en étudiant l'organisation des déplacements et de la desserte, notamment en matière de transports en commun.

En ce qui concerne la zone d'étude locale retenue pour le projet de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, il apparaît que le SCoT du nord toulousain prévoit de structurer son territoire autour de 5 bassins de vie :

- bassin de vie de Cadours,
- bassin de vie de Grenade,
- bassin de vie du Fronton,
- bassin de vie de Villemur sur Tarn,
- bassin de vie de Montastruc la Conseillère / Garidech.

Le SCoT Lauragais prévoit une organisation autour de 4 bassins de vie :

- le bassin de vie du pôle de Lanta-Caraman,
- le bassin de vie du pôle de Nailloux,
- le bassin de vie du pôle de Revel,
- le bassin de vie du pôle de Villefranche-de-Lauragais.

→ Le Pays d'Autan

Le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet s'inscrit dans une organisation territoriale plus large : **le Pays d'Autan** qui réunit 33 communes et met en réseau la Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet, la communauté de communes du Sor-et-Agoût, la communauté de communes de la Haute-Vallée-du-Thoré et les communes de Bout du Pont de l'Arn et Saint-Salvy-la-Balme.

Par rapport à d'autres territoires de la région, plus soumis à l'influence toulousaine, le choix d'un scénario de développement pour le SCoT du pays d'Autan est confronté à des problématiques différentes :

- le simple prolongement des tendances passées en termes de démographie et d'emploi ne prend pas en compte les ruptures observées durant la première décennie 2000, ni les nombreux atouts du territoire et la stratégie très volontaristes de ses acteurs ;
- la crise financière en cours fait porter un regard pessimiste sur l'avenir ;
- l'éloignement de Toulouse, l'absence de desserte par des voies rapides, une ville centre sous-préfecture, une agglomération bipolaire « atypique », ... rendent complexe la compréhension de ce territoire et n'en favorise pas une lecture positive.

Comme indiqué dans le PADD de ce SCoT, le choix du scénario « poursuite des tendances » ou « fil de l'eau » n'est pas souhaité par les élus du territoire, qui veulent favoriser un scénario de développement ambitieux.

La stratégie mise en œuvre vise à renforcer le positionnement du bassin dans la région Midi – Pyrénées, notamment en articulation à la métropole régionale, en valorisant le territoire en tant que second bassin de vie de Midi – Pyrénées. Elle s'oriente donc vers :

- le partenariat avec la métropole toulousaine via la participation active à l'aire métropolitaine et aux pôles de compétitivité ;
- le développement d'une offre industrielle dans le cadre du pôle Cancer-Bio-Santé avec les Laboratoires Pierre Fabre ;
- la mise en œuvre d'une technopole à l'échelle de l'agglomération qui vise l'innovation et le développement technologique dans les entreprises, la création, l'implantation et le développement d'activités nouvelles et l'ouverture internationale ;
- la participation au pôle de compétitivité Agrimip Innovation.

Pour permettre la reconversion économique de ce territoire, deux préalables sont indispensables :

- le désenclavement routier ;
- le développement de l'enseignement supérieur.

Projet du Pays d'Autan

Axe 1	Faire du Pays d'Autan un territoire compétitif et attractif	
	3 enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser les ressources existantes en confortant la richesse humaine, en dynamisant l'économie du territoire (rendre les entreprises plus compétitives, promouvoir une agriculture de qualité dans sa filière, faire de la filière sylvicole un secteur d'avenir) et en protégeant les espaces naturels. - Déployer les atouts du territoire en amplifiant le développement des technologies d'information et de communication, en s'appuyant sur un environnement de qualité et en renforçant l'enseignement supérieur, la recherche et le transfert de technologie. - Qualifier l'aménagement de ce territoire en favorisant la cohérence territoriale, en rendant l'ensemble du pays plus et mieux accessible et en faisant de l'habitat un élément attractif du territoire.
Axe 2	Faire du Pays d'Autan un territoire vivant et équilibré	
	3 enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer une qualité de services pour tous en ancrant les services publics et de santé sur le territoire et en irriguant le pays en moyens et services adaptés. - Proposer une offre socio-culturelle et culturelle, sportive et de loisirs équilibrée. - Anticiper les mutations en favorisant une économie diversifiée et pérenne, en anticipant l'évolution démographique et en contribuant au développement de l'emploi.

Ce scénario volontariste du Pays d'Autan, qui en matière d'infrastructures, considère que l'autoroute Castres – Toulouse est réalisée et que les échanges aériens sont développés, estime les projections chiffrées suivantes à **l'horizon 2030** :

- ⇒ **+ 4 000 emplois** : le SCoT vise le maintien, voire le renforcement de son caractère de bassin de vie et d'emploi, et du ratio actuel emploi / habitant soit 1 emploi minimum pour 2,7 habitants ;
- ⇒ **+ 10 000 habitants** : objectif considéré « raisonnable » par les élus, compte tenu des travaux de l'aire urbaine toulousaine qui chiffre à 60 000 habitants le report de population sur l'ensemble des villes moyennes de la métropole et des évolutions démographiques 1999 – 2006 sur le bassin de Castres – Mazamet qui marquent une rupture par rapport à la période précédente.

→ Le pays de Cocagne et le SCoT du Vaurais

Le **Pays de Cocagne** est constitué de 6 communautés de communes dont une est à cheval sur les départements de la Haute-Garonne et du Tarn et de communes isolées tarnaises. Situé au sud/sud-ouest du département du Tarn, le Pays de Cocagne est en position charnière entre les agglomérations castraise et toulousaine. Il subit, de ce fait, l'influence au plan économique, social et touristique de ces deux grandes villes. Sa croissance démographique est significative mais elle est inégale : très forte aux abords de l'A68 (communauté de communes du Tarn – Agoût), plus modeste au sud (communauté de communes du Pays de Dourgne). Elle témoigne de l'arrivée massive de nouvelles populations en relation directe avec l'agglomération toulousaine.

Parmi les stratégies de développement durable du territoire retenues par ce Pays pour un horizon à 20 ans, les thèmes suivants sont abordés, traduisant le besoin de ce Pays à faire face à certaines dérives actuelles de l'urbanisation et à ce besoin de reconnaissance au sein du territoire régional :

- L'organisation des capacités d'accueil et d'intégration des nouveaux arrivants et l'existence d'un projet de gestion maîtrisée de l'urbanisation ;
- Un développement touristique cohérent et la valorisation des atouts culturels comme facteurs d'intégration ;
- Une agriculture diversifiée et de qualité et le développement des activités économiques.

Projet du Pays de Cocagne

Axe 1	Organiser notre espace de vie	
	4 objectifs	- Anticiper les besoins de services aux populations - Maîtriser ensemble l'aménagement du territoire - Préserver et valoriser le patrimoine - Organiser un espace de vie solidaire
Axe 2	Renforcer la dynamique économique	
	3 objectifs	- Mieux gérer les ressources humaines - Renforcer l'attractivité du territoire et soutenir les acteurs économiques existants - Renforcer la valeur ajoutée de l'agriculture et de l'artisanat
Axe 3	Tisser des liens à partir de notre identité culturelle	
	3 objectifs	- Echanger avec les territoires voisins - Construire une stratégie de développement touristique durable - Favoriser les échanges entre population

Au sein de ce Pays, deux communautés de communes se sont regroupées pour réaliser un SCoT. Il s'agit des communautés de communes Tarn-Agoût et du SESCAL. A l'heure actuelle, le syndicat mixte du **SCoT du Vaurais** est créé (arrêté préfectoral du 14 juin 2007). Les études pour l'élaboration du PADD sont en cours.

Les études prospectives de l'aire métropolitaine

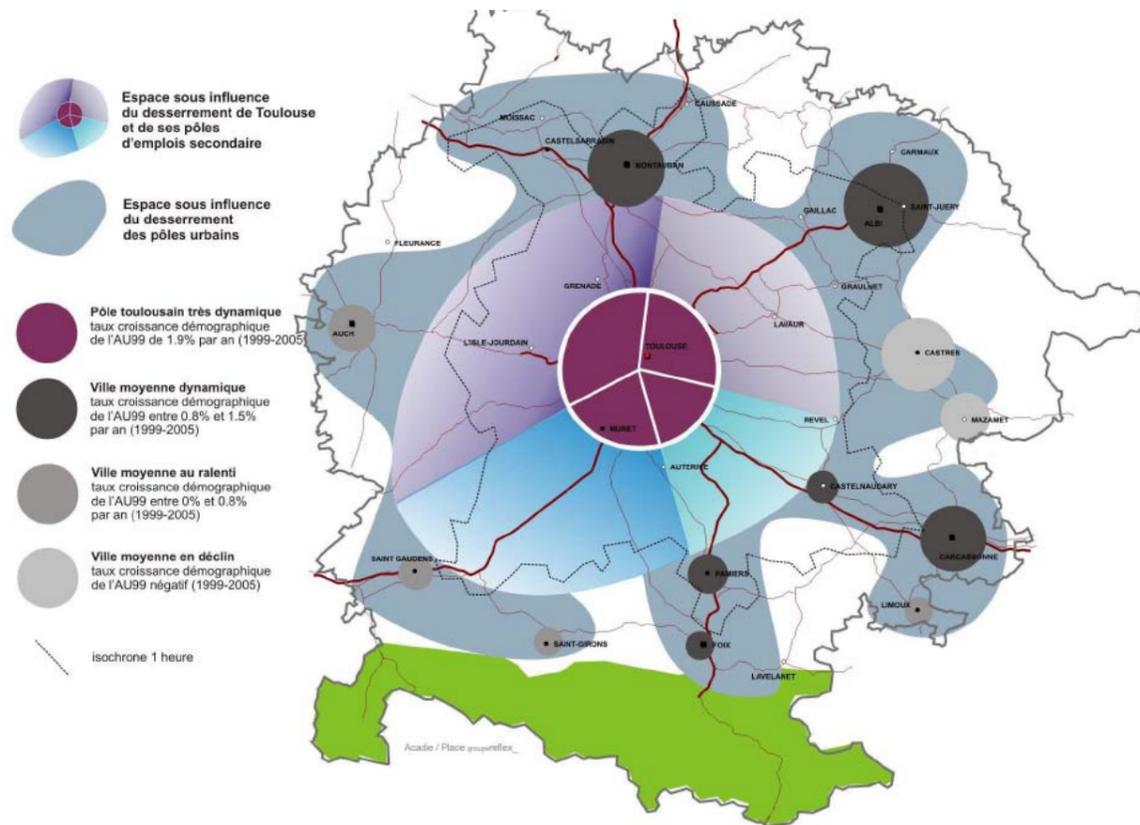
En 2007, sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE de Haute-Garonne, avec la participation de la DRE Midi-Pyrénées et les DDE des départements concernés, l'Etat a lancé une étude prospective en Midi-Pyrénées.

Cette étude visait trois objectifs :

- ⇒ Proposer une image simplifiée du fonctionnement de l'aire métropolitaine toulousaine ;
- ⇒ Elaborer un scénario tendanciel à 2025 pour montrer comment les différentes composantes de l'aire peuvent évoluer au plan démographique notamment ;
- ⇒ Construire un scénario d'action publique, compatible avec les principes de la charte Interscot de l'aire urbaine toulousaine et du document d'association de l'Etat.

Aujourd'hui, l'état des lieux et le scénario tendanciel sont actés.

L'état des lieux a abouti à proposer une représentation fonctionnelle de l'aire métropolitaine toulousaine, fondée sur une lecture en quadrant de l'ensemble. Chaque quadrant regroupe un pôle associé à la ville centre, l'espace périurbain sous influence du pôle associé, la ou les villes moyennes en interaction (relativement faible) avec l'espace périurbain et l'espace rural dépendant de la ou des villes moyennes. Ce découpage donne à voir les principales interdépendances entre les composantes territoriales de l'aire métropolitaine toulousaine. Il permet enfin d'affiner les projections de population, d'emploi et de logement à l'horizon 2025.



Le scénario tendanciel est construit à partir des projections Omphale, recalées sur les chiffres de population 2005. Il est défavorable au territoire du sud tarnais.

Dans ce scénario, les villes moyennes de la région n'équilibrent globalement pas le développement de la métropole qui se fait essentiellement en tâche d'huile autour du pôle toulousain en s'appuyant sur le « chapelet » de bourgains et petites villes de la couronne toulousaine (Lavaur, Saint-Sulpice, l'Isle-Jourdain, Auterive, Grenade, Muret, ...). Sur les 420 000 nouveaux habitants de l'aire métropolitaine, 35 000 seulement sont accueillis dans les villes moyennes, principalement à Montauban, Albi, Carcassonne et Pamiers-Foix, desservies par l'autoroute, et qui connaissent en outre une croissance plus rapide des emplois que des actifs.

Le pôle Castres – Mazamet connaît un recul important de ses habitants (- 6 000) et des emplois (- 2 500).

Ce scénario pose la question d'une meilleure répartition de la population attendue et notamment d'un report de population plus important vers les villes moyennes.

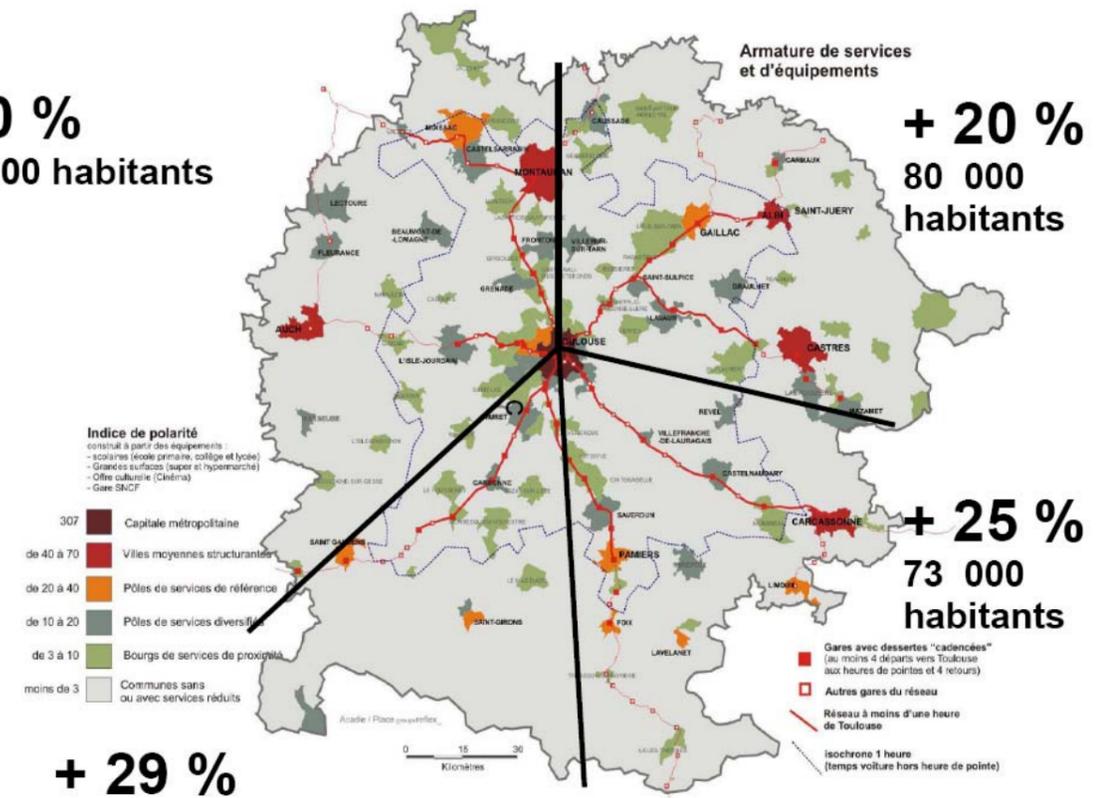
EVOLUTION TENDANCIELLE A 2025 DE LA POPULATION DE L'AIRES METROPOLITAINE SUIVANT LES 4 FAISCEAUX

+ 40 %
170 000 habitants

+ 20 %
80 000 habitants

+ 29 %
63 000 habitants

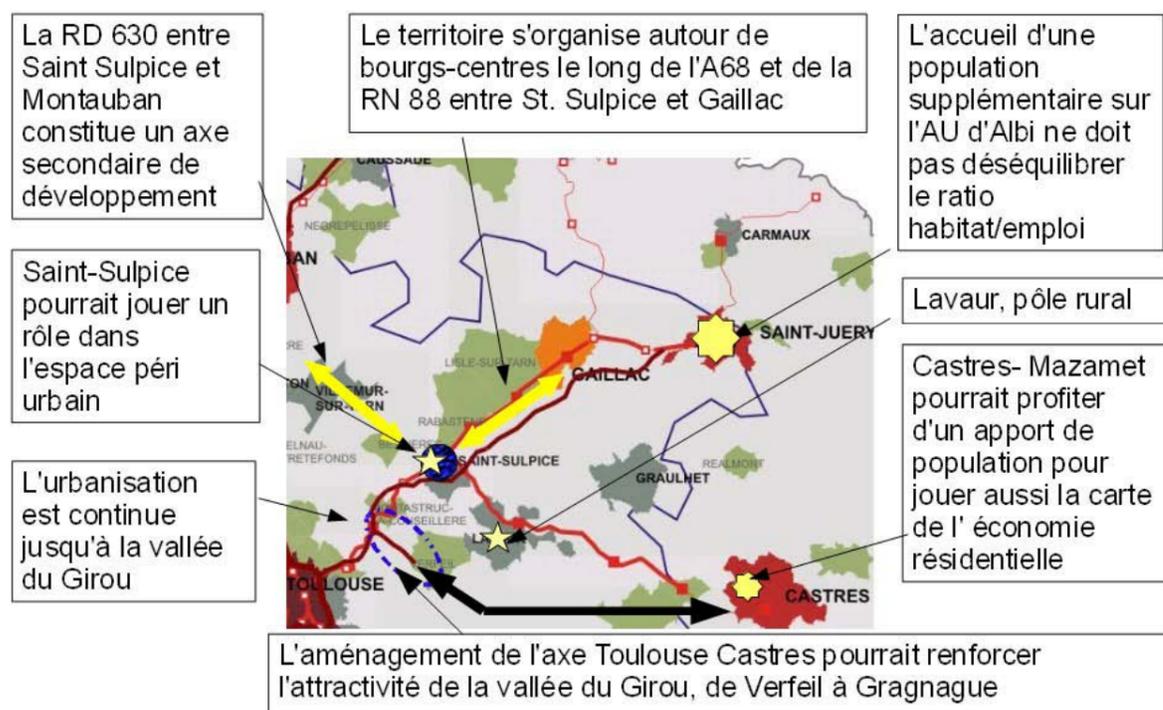
+ 25 %
73 000 habitants



A partir des enseignements de l'étude réalisée (approche par faisceau et projections futures), un exercice d'approfondissement est actuellement réalisé permettant de préciser les conditions concrètes d'application de la charte Interscot.

Ainsi pour les territoires concernant la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse, il est envisagé à l'heure actuelle les conditions concrètes d'application de la charte Interscot suivantes (document de travail) :

Toulouse-Albi et Toulouse-Castres



« Pour éviter la poursuite de l'extension de la tache urbaine, l'émergence de Saint-Sulpice en tant que pôle d'appui du développement périurbain toulousain mériterait d'être favorisée, en concertation entre les syndicats mixtes porteurs des projets de SCoT du Nord Toulousain et du Vaurais.

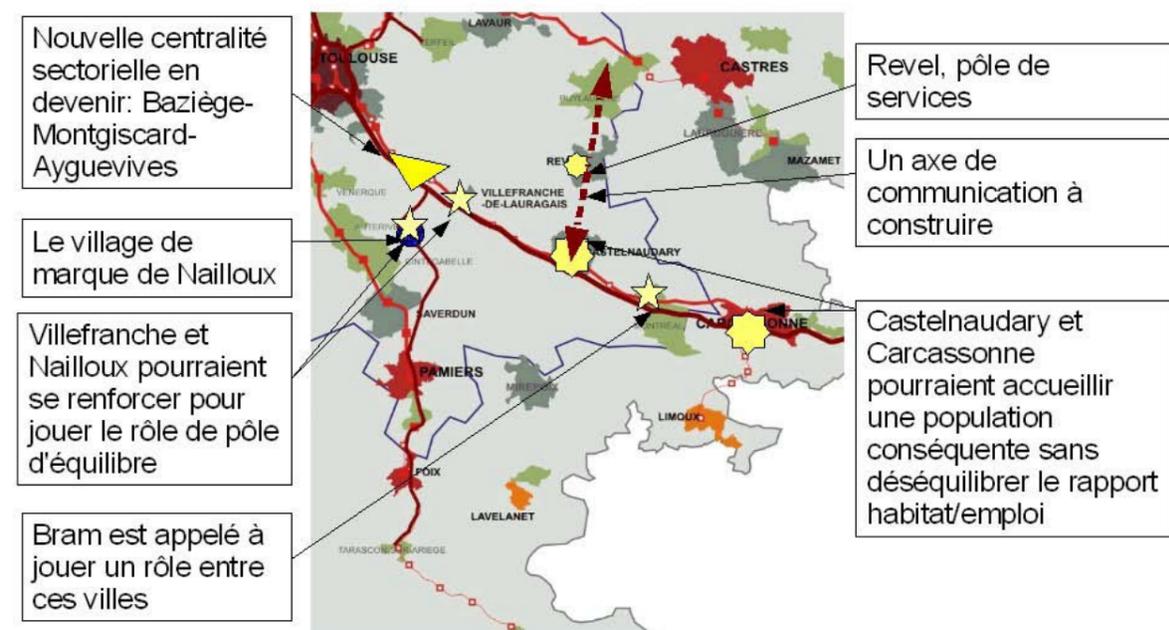
L'organisation de l'espace, les logiques d'implantation des équipements, l'organisation des transports nécessiteront une concertation et d'une programmation soutenue par les deux conseils généraux et le conseil régional.

Villemur, Montastruc/Garidech, Bessières et Verfeil ont vocation à constituer des polarités de bassins de vie.

Le réseau de bourgs devra connaître un développement modéré, en adéquation avec son potentiel d'emplois et de services, et ses équipements.

Le renforcement de l'aire urbaine de Castres-Mazamet par le jeu de l'économie résidentielle suppose de maîtriser le développement de l'espace périurbain entre Toulouse et Castres. »

Toulouse-Carcassonne : une polarisation possible



« Revel qui constitue une exception à la logique d'axe tient une place économique et démographique importante dans le territoire du SCoT et doit être prise en compte dans le rôle des villes à une heure.

Sa localisation la maintient toutefois à l'écart des grands axes de circulation existants.

L'absence de liaisons structurantes Nord/Sud reliant la ville de Revel à Castelnaudary et à Castres ne permet pas à cette partie du territoire de se développer. »

Les projets industriels et investissements privés

Actuellement les entreprises présentes sur le territoire se tournent résolument vers les activités et les technologies d'avenir (chimie, nouvelles technologies, agroalimentaire, pharmacie, ...)

Les pistes de développement économique consistent à valoriser ce tissu et cette culture industriels :

- ⇒ en renforçant la compétitivité de l'espace industriel en termes d'inventivité et de développement des industries de pointe ;
- ⇒ en dynamisant des secteurs industriels majeurs de la région, ce qui suppose des regroupements d'entreprises et des alliances, ainsi que des plateformes technologiques adaptées et des actions d'accompagnement spécifiques.

On recense ainsi plusieurs projets industriels dans le bassin de Castres – Mazamet qui montrent que ce territoire attire toujours les porteurs de projet :

- ⇒ Les Laboratoires Pierre Fabre, employant plus de 1 100 salariés sur l'agglomération castraise continuent de se développer. En janvier 2009, cette entreprise a annoncé qu'elle envisageait d'accroître ses capacités de production de la branche dermo-cosmétique (60 millions d'unités supplémentaires) pour faire face au développement de cette branche, en particulier à l'international. Environ, 73 millions d'Euros devraient être investis sur le site de Soual avec en prévision la création à terme de 150 emplois ;
- ⇒ I-BP filiale informatique des Banques Populaires crée sur la ZAC du Causse son data center. Cet établissement installé en région parisienne est venu s'installer à Castres pour bénéficier de plus d'espace. Deux bâtiments miroirs sont actuellement construits sur cette zone, à partir desquels l'exploitation du système informatique de 16 banques régionales du groupe sera prise en charge. Définitivement installés fin 2009, une trentaine de salariés devraient être recrutés sur place ;
- ⇒ Dans le domaine des industries agro-alimentaires, outre l'abattoir qui s'est installé dans de nouveaux locaux à Puylaurens en novembre 2008 augmentant ainsi ses effectifs à 25 salariés, il faut citer aussi le projet de la société « Fermiers occitans », spécialisée dans la transformation et le conditionnement des lapins et canards gras. Cette entreprise va déplacer son site d'abattage de la ZI du Mélou à Castres à la ZAC du Causse. Ce déménagement permet aux Fermiers Occitans de prévoir une extension de leur activité. Les effectifs de la société devraient croître de 15 personnes supplémentaires pour atteindre 100 salariés ;
- ⇒ Proudreed, le fonds d'investissement spécialisé dans l'immobilier d'entreprise, a, depuis l'implantation de sa délégation Midi-Pyrénées en 2006, réalisé l'essentiel de ses opérations régionales sur l'agglomération toulousaine. En 2009, elle réalise un premier investissement hors Toulouse, à Castres sur la ZAC du Causse. Deux bâtiments d'activités et de bureaux de 1000 m² seront disponibles en fin d'année.
- ⇒ Le groupe KP1, spécialisé dans les composants et les systèmes préfabriqués en béton précontraint pour les planchers et structures de bâtiments, investit depuis 2008 10 millions d'euros sur son site de production tarnais, basé à Graulhet. L'extension de l'usine existante qui approvisionnera le marché du grand sud de la France, va permettre la création de 50 emplois sur 3 ans.

- ⇒ Créée en juin 2009 par des scieurs tarnais dont Brassac Industries (82 personnes), des coopératives forestières dont Forestarn, et d'autres partenaires en cours de confirmation, la société Brassac Pellets sera spécialisée dans la fabrication de granulés bois. Avec un dimensionnement de 60 000 tonnes de granulés par an, elle assurera son approvisionnement d'environ 110 000 tonnes sur la zone forestière du sud massif central avec un mix composé de plaquettes forestières, de billons et de sciures. L'investissement total est évalué à 7,2 millions d'euros pour la création de 15 emplois.
- ⇒ Créée en 1994 en région parisienne et implantée à Cambounet-sur-le-Sor depuis 2007, la société Sirius est spécialisée dans le négoce et la fabrication d'une large gamme de plantes aromatiques, huiles essentielles et produits cosmétiques. Avec un effectif de 18 personnes, elle se positionne de manière affirmée sur le marché de la cosmétique biologique. Ses perspectives de développement se traduisent aujourd'hui par un investissement de près de 1 million d'euros et la création de 10 emplois.
- ⇒ La société Presse Média 81 est spécialisée dans la réalisation de contenus éditoriaux pour le compte de groupes de presse irlandais et anglais. Créée à Castres en juin 2007, elle compte déjà une trentaine de salariés, pour leur grande majorité journalistes de langue anglaise. Les perspectives de développement permettent d'envisager la création de plusieurs dizaines d'emplois accompagnée de la construction d'un bâtiment.
- ⇒ Somalu, fabricant d'ensembles menuisés en aluminium prêts à la pose, a été créé en 1982 à Castres. En 2005, l'entreprise est acquise par le Groupe Reynaers avec pour objectif de positionner Somalu sur un créneau industriel et de doubler la production en 5 ans grâce à la commercialisation de produits innovants, fabriqués industriellement dans un site adapté. En 2008, la surface de production est ainsi portée de 5.000m² à près de 9.000 m² afin de disposer de 6 lignes de production spécialisées par type de produits (coulissants, frappe, volets, portes...). Ce programme représente un investissement total de plus de 5 M€ et prévoit la création de 25 emplois en CDI sur 5 ans.
- ⇒ Mont-Roucous (Lacaune) débute son activité en 1977. Vendue au groupe Danone en 2000, la société est reprise par Jean-Claude Lacaze qui rachète Les Eaux de Mont-Roucous et de St-Diery en septembre 2007. Pour les années à venir, Mont-Roucous envisage un fort développement notamment sur le territoire bébé et mise sur une politique d'innovation (lancement d'une nouvelle bouteille d'1 litre en pack de 4 et évolution de la bouteille de 1,5 litre avec une diminution de la matière utilisée). Pour ce faire, sur la période biennale 2009/2010, un programme d'investissement d'environ 500 000 euros a été arrêté. Il devrait être accompagné par la création de 3 emplois.
- ⇒ La société Benne affiche depuis 1985 une forte croissance sur le marché des composants et systèmes de convoyage. Elle a lancé une politique de diversification en se dotant des moyens nécessaires pour proposer une offre en tôlerie et a pris la décision de créer un pôle mécanique sur son site de Mélou à Castres, qui regroupera les activités tôlerie et usinage. Une extension immobilière de 1.200 m² environ a été mise en chantier dès la fin de l'année 2008, l'investissement en matériels de plus de 302 000 euros va être engagé. 20 emplois supplémentaires sont prévus de début 2009 à fin 2011.

- ⇒ La SARL Thouy distribue aux collectivités et aux particuliers de la vaisselle à usage unique et des articles d'emballage. Elle développe également une gamme de lessives spéciales commercialisées sous les marques Brioxol et Easypro. Sa stratégie repose sur la formulation de nouvelles lessives écologiques destinées à des marchés niches et le développement de la vente en ligne. Pour ce faire, il est prévu la construction d'une plate-forme logistique sur la zone technopolitaine du Causse. L'investissement est évalué à près d'1,3 million d'Euros et devrait être accompagné par la création de 12 emplois supplémentaires.
- ⇒ Le groupe Menguy's, implanté à Mazamet, s'est imposé comme le leader français de la graine salée pour apéritif, et a développé des productions connexes (ingrédients pour pâtisserie) tout aussi exemplaires. En 2008 a été créée la société Cap Extrusion pour développer des gammes complémentaires de biscuits apéritifs à base de maïs bio extrudé ainsi que de graines enrobées. Ces nouvelles activités génèrent 20 emplois qui s'ajoutent aux 200 emplois déjà en place.
- ⇒ La Société Textile du Thoré (SO TEX THO) fabrique des feutres industriels, à base de laine comme de fibres naturelles ou synthétiques. Initialement positionnée sur les marchés de la fabrication de sièges et de literie, l'entreprise s'est diversifiée depuis quelques années sur le secteur de l'isolation du bâtiment ainsi que les géotextiles. Afin de répondre à ces nouveaux marchés, il a été décidé d'investir dans une nouvelle ligne complète de fabrication, à implanter dans un nouveau bâtiment (2,4 millions d'euros et 15 emplois nouveaux).
- ⇒ Le constructeur de maisons à ossature bois et de menuiseries Pistre & Fils vient de créer une filiale (Bois & Envie) à Labastide-Rouairoux dédiée à la réalisation d'une part de maisons individuelles HQE à ossature bois, et d'autre part à la fabrication industrielle d'éléments d'ossature bois pour les programmes collectifs. L'investissement projeté (immobilier et machines) représente 430 000 euros et 6 emplois nouveaux.

Perspectives d'évolution démographique

La méthode

Les projections démographiques sont réalisées à l'échelle cantonale pour l'année 2025, ce qui correspond à un degré de finesse cohérent avec l'éloignement de l'horizon temporel. Elles sont basées en grande partie sur les travaux prospectifs de l'INSEE à l'horizon 2030.

Pour chaque canton de l'aire d'étude, la population est estimée par tranche quinquennale (2010, 2015, 2020 et 2025) à partir des populations observées au 1^{er} janvier 2006. Pour chaque tranche :

- Une estimation tendancielle est faite en projetant la tendance d'évolution observée sur la période quinquennale précédente : 2010 est estimé à partir de la tendance 1999-2006 appliquée à la population 2006, 2015 est estimé à partir de la tendance 2006-2010 appliquée à la population 2010 ...
- Puis, à chaque horizon, les estimations tendanciennes par canton sont recalées sur les projections départementales réalisées par l'INSEE à l'aide la modélisation OMPHALE.

Comme valeurs de cadrage, nous utilisons les projections INSEE issues du scénario central du modèle Omphale. Pour les départements de l'aire d'étude, sur la période 2010-2030, celles-ci sont :

Département	2010	2015	2020	2025	2030
Aude	353 000	369 000	385 000	402 000	419 000
Tarn	370 000	376 000	381 000	385 000	389 000
Haute-Garonne	1 245 000	1 340 000	1 439 000	1 543 000	1 652 000

Source : INSEE, Projections Omphale 2030, scénario central

Ces projections de population sont réalisées uniquement sur des critères démographiques (évolution du solde naturel, évolution tendancielle des flux migratoires). Elles correspondent donc à une évolution du territoire au fil de l'eau, qui peut être assimilée à la situation de référence de la présente étude.

Tendances d'évolution régionale et départementales

Selon le scénario « central » issu des projections de l'INSEE prolongeant les tendances récentes, le nombre d'habitants devrait continuer à progresser à un rythme soutenu en Midi-Pyrénées jusqu'à l'horizon 2025 et au-delà jusqu'à l'horizon 2030.

En 2006, la population de Midi-Pyrénées atteignait 2,7 millions d'habitants. Elle atteindra 3,2 millions d'habitants en 2025 avec une augmentation de plus de 24 000 habitants par an en moyenne, soit une croissance moyenne annuelle de 0,8% sur la période. L'essentiel de cette croissance démographique est due, comme au cours de la décennie précédente, à un solde migratoire très largement positif. Ce rythme de croissance à venir élevé, est néanmoins inférieur à la croissance passée qui était de 1% par an entre 1999 et 2006.

Sur la période 2006-2025, la population de la Haute-Garonne passera de 1 156 000 habitants à 1 543 000, avec un gain moyen de 20 000 habitants par an soit une croissance de 1,5% par an comparable à celle de la période précédente 1999-2006.

Le département du Tarn, quant à lui, connaîtra une croissance moyenne de 1 100 habitants par an entre 2006 et 2025, pour atteindre un total de 385 000 habitants à cet horizon. Le taux de croissance attendu (0,3% par an en moyenne) est inférieur au taux précédemment observé entre 1999 et 2006 (0,8% par an en moyenne).

Les résultats sur la zone d'étude

Les projections en situation de référence pour les cantons de l'aire d'étude sont assez contrastées.

La partie ouest de l'aire d'étude connaît une croissance de population relativement importante à l'horizon 2025, dans la lignée des évolutions actuelles, en relation avec le développement de l'aire urbaine toulousaine.

Ainsi, les cantons de Verfeil, Lavour, Caraman, connaissent des gains de populations potentiellement très importants, même si, conformément aux tendances départementales, les taux de croissance restent inférieurs aux tendances 1999-2006.

A l'inverse, l'est de la zone d'étude connaît un retrait démographique important en situation de référence. Après une tendance à la stabilisation entre 1999 et 2006, les taux de croissance projetés redeviennent fortement négatifs.

Ainsi, dans cette situation, le canton de Castres perdrait 6 000 habitants d'ici 2025 et le canton de Mazamet 2 000 habitants. Pour la zone du pays d'Autan, le recul total atteindrait 10 000 habitants.

EVOLUTION DE LA POPULATION EN REFERENCE A L'HORIZON 2025 PRINCIPAUX RESULTATS

Canton	Population 2006	Croissance annuelle 1999-2006	Population 2025	Variation 2006-2025	Croissance annuelle 2006-2025
Castres	43 000	-0,10%	37 000	-6 000	-0,83%
Mazamet	10 000	-0,53%	8 000	-2 000	-1,26%
Puylaurens	7 000	1,53%	8 000	1 000	0,79%
Lavour	25 000	3,50%	41 000	16 000	2,75%
Verfeil	6 000	1,36%	8 000	2 000	0,85%
Toulouse	438 000	1,64%	542 000	104 000	1,13%
Pays d'Autan	97 000	0,15%	87 000	-10 000	-0,57%
Tarn	363 000	0,81%	385 000	22 000	0,31%
Haute-Garonne	1 156 000	1,47%	1 543 000	387 000	1,53%
Aude	341 000	1,37%	402 000	61 000	0,87%
Midi-Pyrénées	2 735 000	1,01%	3 204 000	469 000	0,84%

Source : INSEE, Egis Mobilité

Perspectives d'évolution de l'emploi et des secteurs économiques

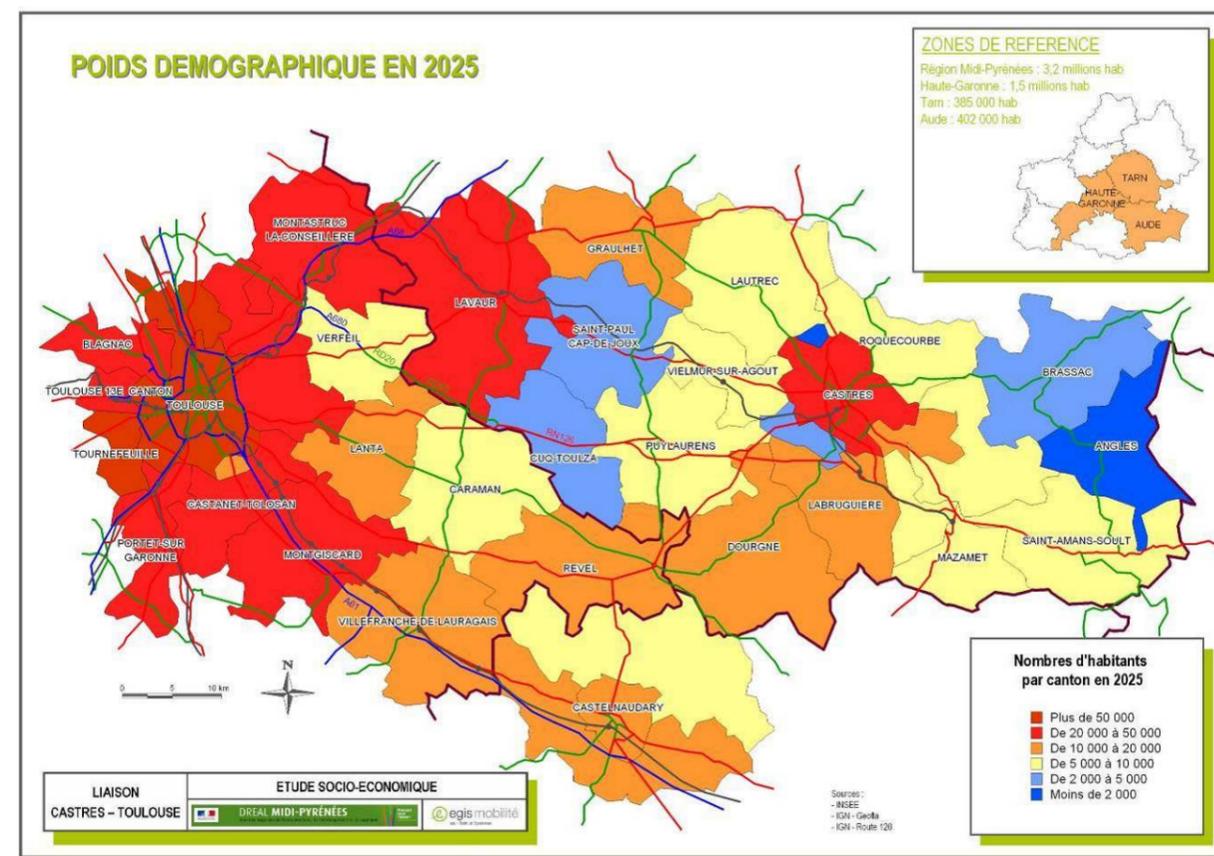
La méthode

Les projections d'emploi par canton à l'horizon 2025 sont basées sur l'extrapolation des tendances observées sur la période 2003-2006, corrigée par l'évolution prospective des populations actives départementales issues des travaux de l'INSEE.

Cette méthode permet de lisser les variations passées de l'emploi en intégrant un paramètre d'évolution structurelle de l'activité économique, et ainsi d'obtenir une projection moins volatile.

La population active par département est estimée pour les différents horizons quinquennaux intermédiaires (2010, 2015, 2020 et 2025) suivant plusieurs étapes permettant d'intégrer les travaux prospectifs de l'INSEE :

- Projection du taux d'activité national par tranche d'âge aux horizons 2010, 2015, 2020 et 2025,
- Projection des populations départementales par tranche d'âge aux horizons 2010, 2015, 2020 et 2025.



La combinaison de ces éléments permet d'estimer les taux d'activités départementaux et donc les populations actives correspondantes pour chacun des horizons considérés :

EVOLUTION ESTIMEE DES POPULATIONS ACTIVES DEPARTEMENTALES

Département	2010	2015	2020	2025
Aude	148 000	152 000	156 000	159 000
Haute-Garonne	588 000	625 000	664 000	707 000
Tarn	156 000	155 000	152 000	151 000

Source : INSEE, traitement Egis Mobilité

La croissance de l'emploi à un horizon donné est ainsi calculée comme la moyenne entre le taux de croissance de l'emploi cantonal sur la période précédente et le taux de croissance de la population active estimé pour la période quinquennale considérée. Par exemple, la croissance de l'emploi sur la période 2006-2010 est égale à la moyenne de la croissance de l'emploi cantonal observée entre 2003 et 2006 et de la croissance de la population active départementale estimée pour 2006-2010. Le même procédé est ensuite répété pour les périodes 2010-2015, 2015-2020 et 2020-2025.

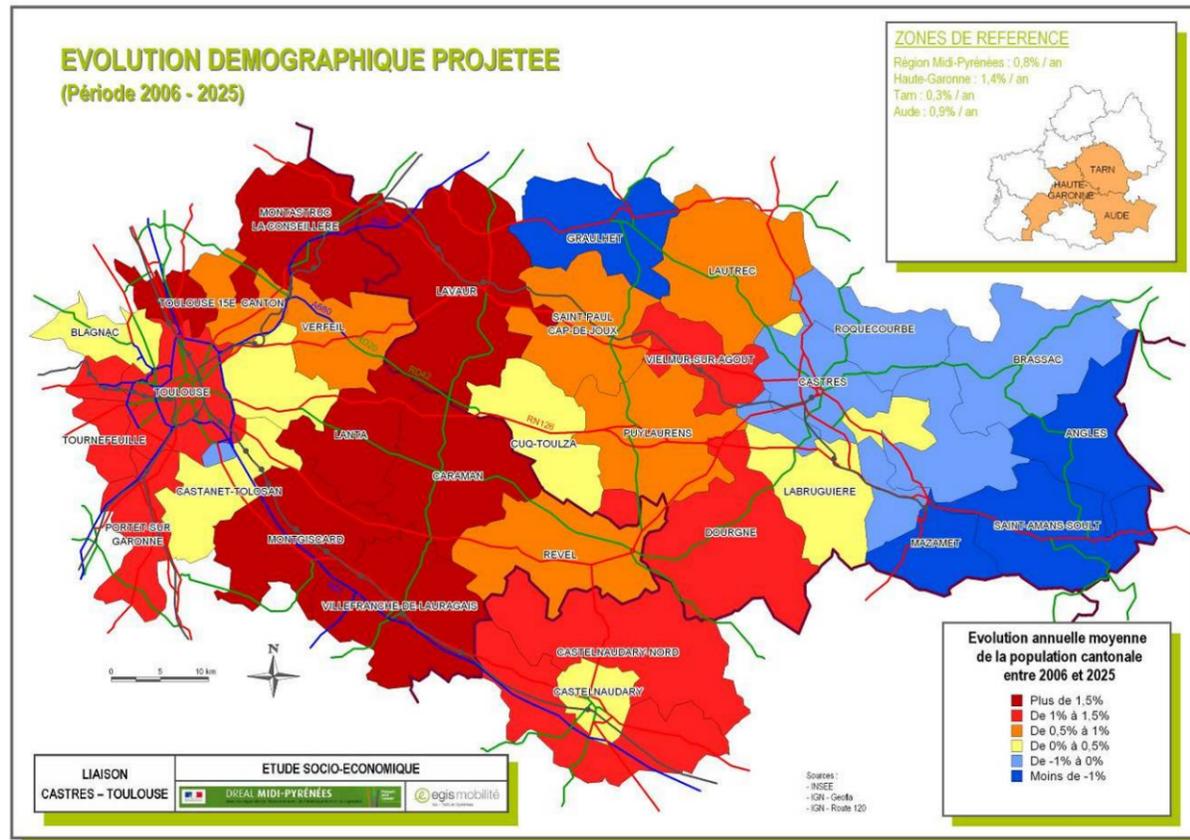
De la même manière que pour la population, les projections d'emplois à l'horizon 2025 sont contrastées sur l'aire d'étude. Trois secteurs connaissant des évolutions caractéristiques, peuvent être identifiés.

- Les cantons à proximité immédiate de l'agglomération toulousaine, enregistrent une expansion très positive de l'emploi (Montastruc-La-Conseillère, Verfeil, Lanta Montgiscard) avec un taux de croissance annuelle supérieure à 1%.
- Les cantons situés à l'est du Tarn connaîtraient au contraire une diminution de l'emploi. Cependant les évolutions resteraient mesurées et la plupart d'entre eux seraient plutôt dans une situation de stagnation par rapport à la situation actuelle (Castres, Puylaurens). Seul le canton de Mazamet serait dans une situation de perte d'emploi significative en situation de référence. Ainsi le Pays d'Autan se trouverait avec un solde d'emploi légèrement négatif à l'horizon 2025 (-0,09% annuel).
- Entre les deux extrêmes, nous trouvons un ensemble de cantons connaissant une évolution positive de l'emploi mais avec des taux de croissance inférieurs à ceux plus proches de l'agglomération. Il s'agit notamment des cantons de Lavour, Caraman, Cuq-Toulza.

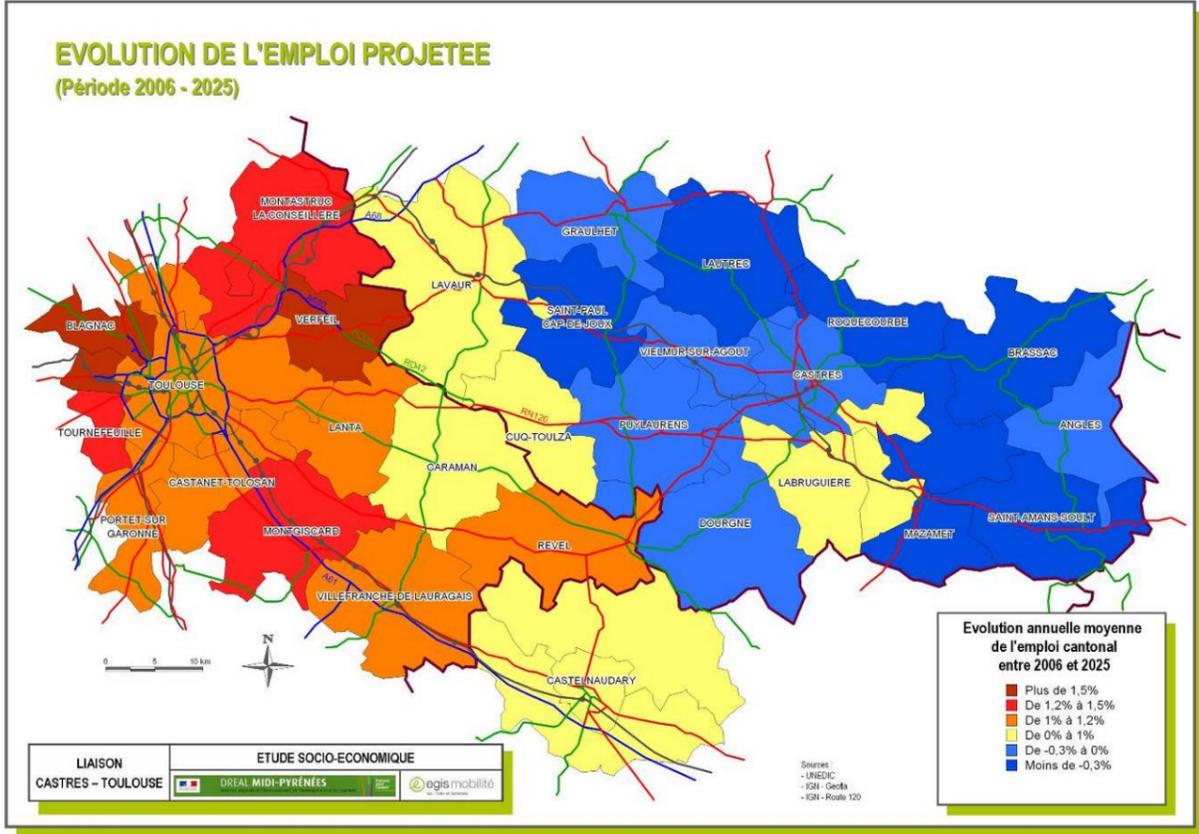
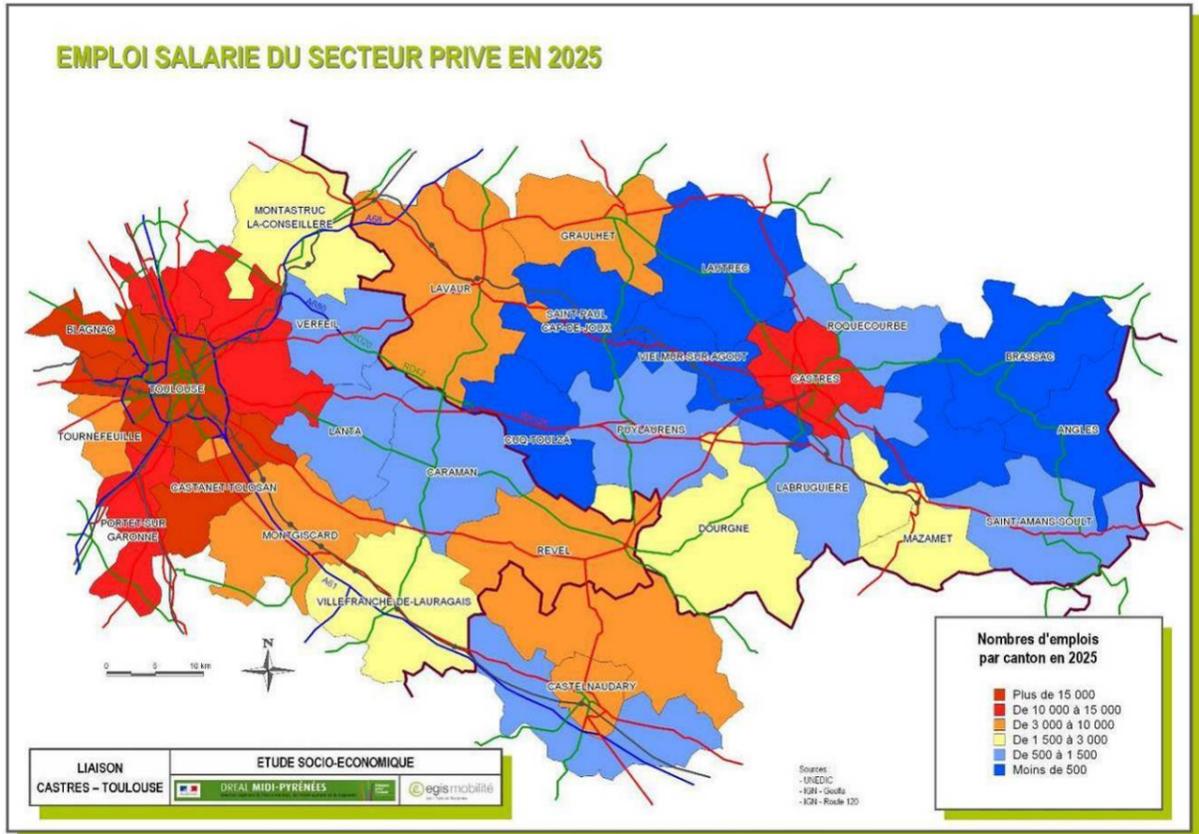
PRINCIPAUX RESULTATS

Canton	Emploi salarié 2006	Croissance annuelle 2003-2006	Emploi salarié 2025	Variation 2006-2025	Croissance annuelle 2006-2025
Castres	13 300	0,57%	13 200	-100	-0,02%
Mazamet	2 900	-1,04%	2 700	-200	-0,37%
Puylaurens	700	0,59%	700	0	-0,02%
Lavour	5 000	1,97%	5 300	300	0,29%
Verfeil	500	2,86%	600	100	1,60%
Toulouse	172 000	0,88%	214 200	42 200	1,16%
Pays d'Autan	22 500	0,32%	22 100	-400	-0,09%

Source : INSEE, Egis Mobilité



Les résultats sur la zone d'étude



Quatrième partie : Les impacts de l'aménagement de la liaison à 2 x 2 voies Castres - Toulouse

Préambule

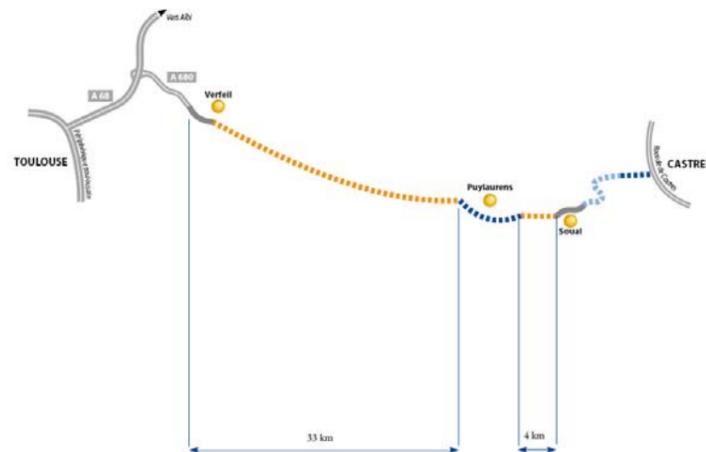
La présente analyse recense les effets territoriaux et socio-économiques potentiels de l'aménagement de la liaison Castres - Toulouse. Elle met également en lumière les conditions auxquelles ces effets peuvent se produire. Elle ne préjuge pas du caractère positif ou négatif de ces effets. Il appartient à la population, aux acteurs et aux élus concernés d'en juger. Son objet est simplement de fournir des arguments sur lesquels les avis et les choix pourront se fonder.

Elle indique les dynamiques spatiales et économiques que l'infrastructure pourrait affecter à l'horizon de sa réalisation en fonction des scénarios de réalisation retenus (concession ou aménagement progressif par l'Etat) et en tenant compte des politiques ou projets déjà connus.

Les scénarios envisagés

Deux scénarios de réalisation possibles

Sur l'itinéraire Toulouse - Castres, deux sections restent aujourd'hui à l'étude : « Verfeil - Puylaurens » (33 km y compris la déviation de Verfeil) et « Puylaurens - Soual » (4 km).



Au rythme du financement budgétaire actuel, il est apparu que l'aménagement complet Castres - Toulouse sur crédits budgétaires ne pourrait être achevé avant une cinquantaine d'années.

En effet, dans le cadre d'un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique, l'Etat réalise l'infrastructure routière sur crédits budgétaires et, le cas échéant, en partenariat avec les collectivités territoriales.

Pour cela, l'Etat a recours à la passation de marchés publics en fonction de l'importance des enveloppes budgétaires affectées. Cela a pour conséquence un fractionnement des projets et donc l'étalement de leur réalisation dans le temps.

Dans le cadre d'une concession, l'Etat confie la maîtrise d'ouvrage de son infrastructure à un tiers. Celui-ci, appelé concessionnaire, réalise en tant que maître d'ouvrage l'infrastructure, la finance et l'entretien.

En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur l'autoroute qui lui permettent de couvrir ses dépenses de conception, de construction, d'exploitation et de financement. Le recours à la concession permet notamment de réaliser une infrastructure dans un délai court grâce à la participation financière des usagers.

Dans les cas où le projet ne s'équilibre pas par lui-même, les autorités publiques sont conduites à verser au concessionnaire une subvention d'équilibre. Son montant est déterminé définitivement lors de la contractualisation entre le concessionnaire et l'Etat.

Les effets des deux scénarios suivants sont donc comparés ci-après :

- **Scénario de mise en concession** : réalisation de la liaison Castres - Toulouse sous le régime de la concession avec un horizon de mise en service prévu en 2015 ;
- **Scénario d'aménagement progressif** : aménagement progressif de la liaison Castres - Toulouse sous maîtrise d'ouvrage publique classique avec un horizon de mise en service s'échelonnant de la manière suivante :
 - Castres - Soual : section urbaine mise en service en 2015 ;
 - Castres - Soual : section rase campagne mise en service en 2020 ;
 - Soual - Puylaurens : mise en service en 2025 ;
 - Puylaurens - Vendine : mise en service en 2040 ;
 - Vendine - Verfeil : mise en service en 2050.

Il est donc considéré ci-après que **les effets de ce scénario d'aménagement progressif sont très proches d'une situation au fil de l'eau**. A l'horizon 2025, seule la liaison Castres - Puylaurens sera réalisée. **Prévoir les effets de la mise en service de ce scénario en 2050 est très aléatoire** : qui peut dire quel sera notre mode de vie et notre économie en 2050 ?

Les points d'échanges

Quel que soit le scénario retenu, la position des systèmes d'échanges entre la nouvelle voie et la voirie existante a été étudiée dans l'objectif d'une desserte équilibrée du territoire, tout en s'assurant du respect des normes géométriques et de l'équilibre économique du projet. Cinq « zones d'échanges » sont envisagées :

⇒ La zone d'échanges de Verfeil

La liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse se raccordera à la bretelle existante de l'A680 via un dispositif d'échanges avec la RD112.

⇒ La zone d'échanges de Maurens-Scopont / Vendine

La nouvelle liaison projetée intercepte plus à l'ouest une zone de confluence de plusieurs routes départementales :

- la RD87 vers le nord en direction de Lavaur,
- la RD11 vers le sud en direction de Caraman,
- la RN126 vers l'est et vers l'ouest en direction de Castres et Toulouse,
- la RD42 / RD20 vers le nord-ouest en direction de Verfeil.

Ce carrefour d'infrastructures existantes constitue une zone d'échanges naturelle.

Les grands objectifs du projet

Les principaux objectifs affichés de l'aménagement d'une liaison à 2x2 voies entre Castres et Toulouse peuvent être classés de la manière suivante :

■ Objectif social :

- Améliorer le niveau de service à l'utilisateur et assurer une meilleure sécurité des usagers ;
- Promouvoir le bassin Castres – Mazamet comme territoire à vivre.

■ Objectif économique :

- Changer l'image d'un territoire jusque-là perçu comme enclavé, afin qu'il devienne à nouveau attractif pour la population ;
- Stopper le déclin économique du 1^{er} pôle économique historique du Tarn ;
- Accompagner la difficile reconversion des activités traditionnelles tout en préservant les spécificités industrielles ;
- Aider les secteurs forts à poursuivre leur développement et accompagner les autres secteurs économiques (agriculture notamment) ;
- Valoriser les atouts touristiques locaux.

■ Objectif territorial :

- Contribuer à un meilleur maillage routier du Tarn et de la région Midi-Pyrénées ;
- Participer à une meilleure structuration de l'espace régional.

■ Objectif environnemental :

Suite aux orientations prises dans le cadre du Grenelle Environnement, l'aménagement de cette infrastructure routière devra être mis en œuvre en respectant les grands enjeux environnementaux dans une logique de développement durable du territoire. Toutes les mesures cherchant à limiter l'étalement urbain seront ainsi recherchées.

Pourquoi l'étalement urbain doit-il être maîtrisé ?

- Parce qu'il crée une forte dépendance à l'automobile en allongeant sans cesse les trajets entre le domicile, le travail, les commerces, les services et les loisirs ;
- Parce qu'il augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre ;
- Parce qu'il consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges toujours plus lourdes de voirie, d'assainissement, de réseaux de distribution, de gestion des déchets et de transport ;
- Parce qu'il dégrade les paysages ruraux, réduit les surfaces agricoles, tend à remplacer l'habitat traditionnel par des constructions plus ou moins stéréotypées ;
- Parce qu'il se fait sous forme d'habitat pavillonnaire peu dense impossible ou très coûteux à desservir en transports en commun.

Comment peut-on maîtriser l'étalement urbain susceptible d'être généré par une nouvelle infrastructure :

- En faisant le choix d'un nombre limité de points d'accès et d'échanges,
- En inscrivant cette nouvelle infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (SCoT par exemple).

⇒ La zone d'échanges de Puylaurens

Dans le cadre de l'aménagement étudié, il est prévu de réutiliser la déviation de Puylaurens. Le dispositif d'échanges est ainsi conservé.

⇒ La zone d'échanges de Soual

La commune de Soual constitue une zone de confluence de trois routes départementales :

- la RD621 vers l'est, en direction de Labruguière puis Mazamet,
- la RD622 vers le sud, en direction de Revel,
- la RD14 vers le nord, en direction de Semalens et Vielmur-sur-Agoût.

Leur raccordement à la future liaison Castres - Toulouse justifie l'implantation d'une zone d'échanges dans le secteur de Soual.

⇒ La zone d'échanges de Saint Palais

Immédiatement située après le raccordement du projet étudié avec la rocade de Castres, cette zone d'échanges, dite de Saint-Palais, permet la desserte des zones industrielles du Mérou. Partie intégrante de la section « urbaine » Castres – Soual, les études de projet relatives au dispositif d'échanges compris dans cette zone sont achevées.

Les vitesses autorisées

Sur le scénario 1, la vitesse autorisée sera de 130 km/h sur tout l'itinéraire. Elle sera de 110 km/h sur le scénario 2.

Les usagers autorisés et l'itinéraire de substitution

Quel que soit le scénario étudié, la nouvelle infrastructure autorisera le même type d'usagers.

Seuls les usagers à vitesse réduite seront interdits sur cette nouvelle voie, conformément au code de la route.

La RN126 actuelle servirait d'itinéraire de substitution pour les parties qui ne seraient pas aménagées sur place.

Gains d'accessibilité pour les résidents de la zone d'étude

La méthode

Principes de l'étude des gains d'accessibilité

L'annexe 2 de l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de mai 2007 indique les principes à suivre afin d'estimer les effets du projet sur l'amélioration de l'accessibilité des territoires.

D'après ce document, l'accessibilité peut être définie comme « la quantité de biens, de services, d'emplois ou encore le volume de population qu'un individu peut joindre à partir d'un point donné, compte tenu du niveau d'offre d'infrastructures routières, de son comportement de déplacement et de l'attractivité des destinations possibles. »

L'indicateur d'accessibilité doit traduire une double notion :

- Les opportunités qu'offre le territoire (emplois, sites naturels, ...) ne prennent de sens qu'à travers les conditions de transport qui permettent d'y accéder (un site même exceptionnel n'aura que peu d'utilité pour un individu s'il ne peut y accéder aisément),
- Inversement, les conditions de transport offertes n'ont d'intérêt qu'en fonction des destinations desservies (un déplacement en soi n'offre pas d'utilité, ce sont les opportunités disponibles à destination qui créent l'utilité du déplacement).

Ceci correspond aux hypothèses usuelles sur les comportements de déplacements des individus. Tout d'abord, l'utilité des déplacements décroît avec le coût de transport (en effet, les enquêtes montrent que, pour une même destination, le volume des déplacements décroît lorsque le coût du transport ou le temps de parcours augmentent). Ensuite, la satisfaction que les individus retirent d'un déplacement sera d'autant plus élevée que l'offre de biens ou de services sera importante à destination car la probabilité d'y trouver le produit recherché sera plus élevée.

Ainsi une augmentation du coût ou du temps de transport vers une certaine destination diminuera l'utilité que l'individu pourra retirer des biens ou services présents à cette destination. Chaque destination est donc affectée par un coefficient d'éloignement qui atténue l'utilité du déplacement.

Ainsi, l'accessibilité d'une zone i vers une destination j peut être évaluée par :

$$A_{ij} = Q_j \times \exp(-\alpha t_{ij}) \text{ où :}$$

Q_j est la quantité de biens ou services disponibles dans la destination j ,

α est un coefficient d'éloignement ($\alpha = 0,47$ d'après l'instruction cadre),

t_{ij} est le temps de parcours en heure entre i et j , il s'agit du meilleur temps de parcours entre i et j issu du modèle d'affectation du CETE pour chaque scénario.

L'accessibilité globale de la zone i est alors égale à la somme de son accessibilité vers toutes les destinations possibles :

$$A_i = \sum_j Q_j \times \exp(-\alpha t_{ij})$$

L'indicateur d'accessibilité obtenu est un indicateur synthétique, sa valeur cardinale n'a par conséquent pas de signification particulière. L'analyse se

fait sur le niveau comparé d'accessibilité des différents territoires ainsi que sur la variation du niveau d'accessibilité estimé en fonction des scénarios étudiés.

En effet, dans l'exercice qui nous intéresse, le projet routier étudié fait varier les temps de parcours t_{ij} . Il est donc possible d'estimer l'impact du projet sur les accessibilités A_i toutes choses égales par ailleurs, en comparant chacun des deux scénarios (concession et aménagement progressif 2025) avec la situation de référence 2025.

Calcul de l'accessibilité à l'emploi

Comme application, il est notamment possible de mesurer l'accessibilité des territoires de l'aire d'étude à l'emploi et, plus particulièrement, la variation de cette accessibilité induite par le projet.

Cet indicateur mesure alors pour chaque zone la taille du marché de l'emploi accessible à un individu. Une amélioration des temps de parcours vers des zones fortement dotées en emplois, augmente le nombre d'emplois facilement accessibles pour un individu et donc ses chances d'en trouver un qui lui correspond le mieux possible.

Pour chaque situation (actuelle, référence, concession 2025 et aménagement progressif 2025) l'accessibilité moyenne est estimée sur la base de la méthodologie précédente avec :

Q_j comme la quantité d'emplois salariés disponibles dans la destination j .

Il est alors possible, par différence entre les scénarios et la référence, de déterminer l'impact de l'aménagement de la liaison Castres-Toulouse sur l'accessibilité à l'emploi.

Calcul de l'accessibilité aux zones naturelles

Afin de compléter l'analyse de l'accessibilité des territoires à l'emploi, nous estimons également un indicateur de l'accessibilité des territoires aux zones naturelles. Celui-ci permet de valoriser la dotation des territoires en zones naturelles notamment liées aux loisirs.

Pour cela, nous déterminons pour chaque zone de l'aire d'étude, la surface du territoire correspondant à des zones naturelles.

Nous utilisons la base de données Corine Land Cover 2000 réalisées par l'Ifen. Cette base de données géographique réalisée à partir d'images satellitaires de l'année 2000 constitue un inventaire biophysique de l'occupation des sols. Les unités spatiales répertoriées constituent des zones dont la couverture peut être considérée comme homogène et d'une surface suffisamment grande (au minimum 25 hectares). Ces unités sont ensuite classées suivant une nomenclature hiérarchisée en trois niveaux qui permet de couvrir l'ensemble du territoire.

Dans cette nomenclature, dix items correspondent à des zones d'espaces naturels (hors terres agricoles), même si tous ne sont pas représentés sur l'aire d'étude :

- Niveau 1.4.1 : Espaces verts urbains,
- Niveau 1.4.2 : Equipements sportifs et de loisirs,
- Niveau 2.4.3 : Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants,
- Niveau 2.4.4 : Territoires agroforestiers,
- Niveau 3.1.1 : Forêts de feuillus,
- Niveau 3.1.2 : Forêts de conifères,
- Niveau 3.1.3 : Forêts mélangées,

- Niveau 3.3.1 : Plages, dunes et sables,
- Niveau 5.1.1 : Cours et voies d'eau,
- Niveau 5.1.2 : Plans d'eau.

A partir des éléments fournis par la base Corine Land Cover, il est alors possible de déterminer pour chaque zone de l'aire d'étude la surface en km² occupée par des zones naturelles. C'est cette surface par zone qui fait alors office de « quantité de biens disponibles à destination ».

La méthodologie décrite plus haut peut alors être reprise à l'identique en prenant :

Q_j comme la surface des zones naturelles dans la destination j.

Accessibilité des territoires à l'emploi

La situation actuelle

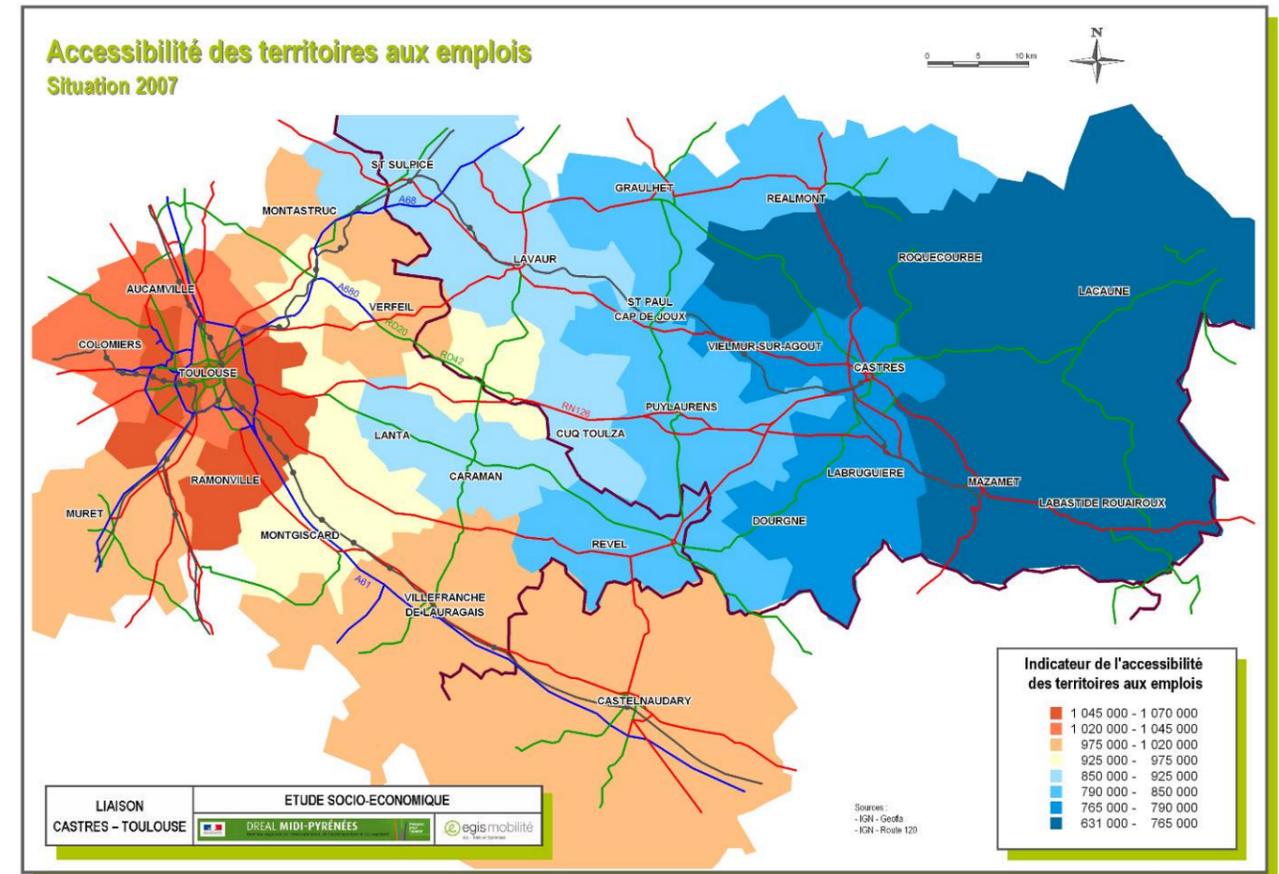
En situation actuelle, l'accessibilité des territoires à l'emploi est fortement déterminée par les conditions d'accès et les temps de parcours vers le pôle toulousain.

Le pôle toulousain et sa périphérie affichent ainsi une accessibilité à l'emploi optimale tandis que cet indicateur se dégrade fortement au fur et à mesure qu'on avance vers l'est.

Il est important de noter la singularité des territoires de l'A61 qui bénéficient de bonnes conditions d'accessibilité en raison de la présence de l'autoroute ainsi que du pôle d'emplois de Carcassonne.

A l'inverse, on remarque un enclavement important vis-à-vis de l'emploi pour les territoires du sud du Tarn et en particulier pour ceux situés à l'est de Castres : Lacaune, Roquecourbe, Labastide-Rouairoux ainsi que Mazamet. La situation n'est guère meilleure pour Castres et ses environs (Dourgne, Labruguière, Vielmur).

La situation s'améliore ensuite progressivement en suivant l'axe de la RN126 vers Verfeil.



L'impact des scénarios de projet

Le projet de liaison Castres-Toulouse permet de réduire les temps de parcours pour les relations entre les territoires de l'axe et les principaux pôles d'emploi de l'aire d'étude (en particulier vers l'agglomération toulousaine).

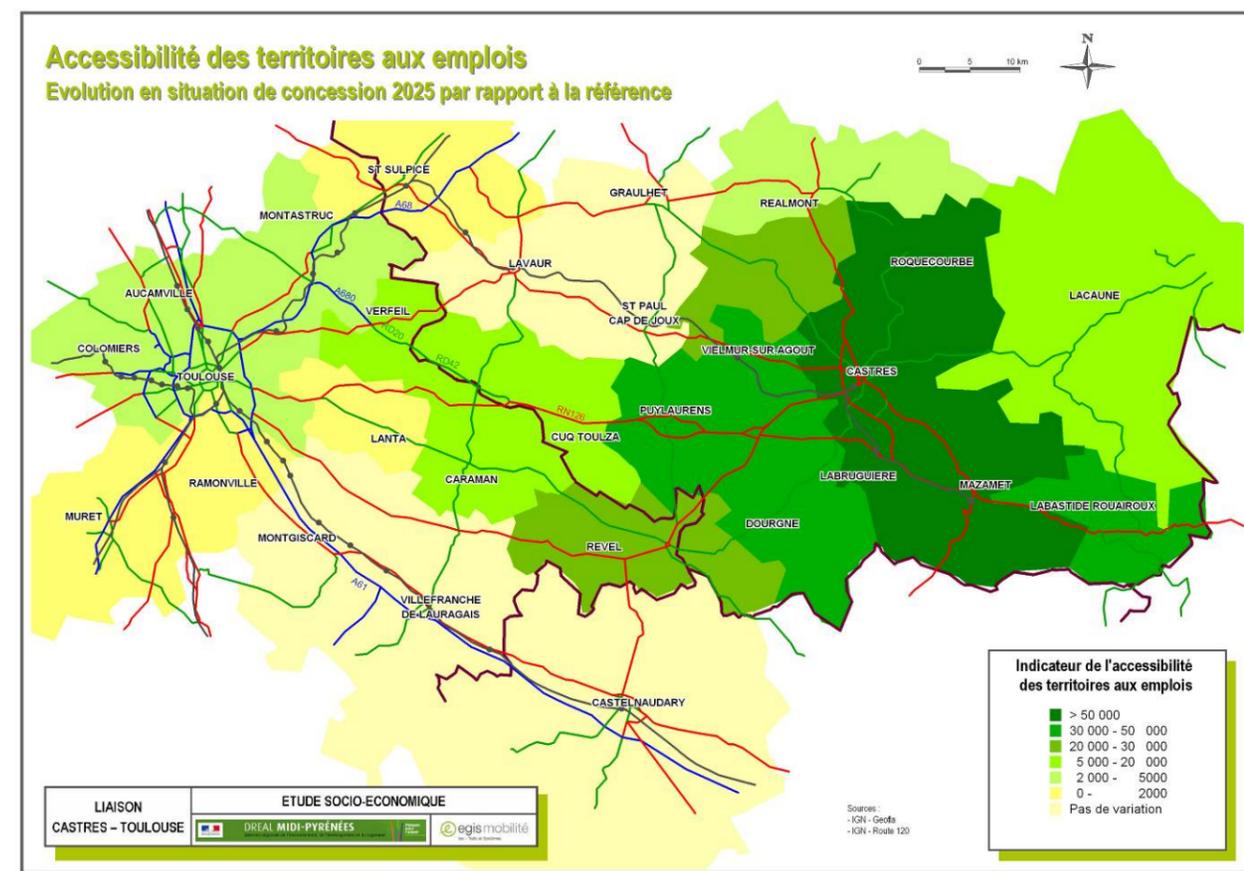
Dans le scénario de mise en concession de l'axe à partir de 2015, on note une hausse significative de l'accessibilité sur la totalité des territoires desservis par l'axe, et au-delà vers les territoires passant par Castres pour emprunter l'axe vers Toulouse.

Les gains d'accessibilité les plus importants se situent ainsi sur Castres et sur les territoires situés juste après Castres qui sont actuellement en situation d'enclavement par rapport à l'emploi et qui bénéficieront du projet sur la totalité du trajet vers Toulouse (ce sont ces territoires qui ont les gains de temps absolus les plus importants). Il s'agit des zones de Labruguière, Mazamet, Roquecourbe ainsi que Labastide-Rouairoux.

Les zones situées juste avant Castres connaissent aussi des gains d'accessibilité à l'emploi importants jusqu'à Puylaurens (Dourgne, Saïx, Soual, Semalens, Viviers, Vielmur-sur-Agoût), en raison également de gains de temps importants liés au projet. L'effet de gain d'accessibilité se diffuse également au nord et au sud vers respectivement Lautrec et Revel.

En se rapprochant de l'A68 et de Toulouse, les gains d'accessibilité sont moins importants mais restent significatifs pour les territoires de Cuq-Toulza, Vendine, Caraman et Verfeil.

On note également des gains d'accessibilité au niveau de l'agglomération toulousaine (en particulier sur les territoires desservis par l'A68) en raison de meilleurs temps de parcours vers le bassin de Castres-Mazamet.



Dans le cas du scénario d'aménagement progressif de l'axe, nous retrouvons pour partie la même logique au niveau des résultats.

Les gains d'accessibilité à l'emploi les plus importants sont situés à Castres et dans les zones de Roquecourbe, Mazamet, Labruguière, Labastide-Rouairoux et Saix, mais à un niveau bien moins important que dans le scénario de mise en concession : en effet ce sont toujours ces zones qui bénéficient des gains de temps de parcours vers Toulouse les plus importants, mais ceux-ci sont nettement plus faibles.

Au-delà, des gains d'accessibilité sont également enregistrés sur les zones de Soual, Semalens, Vielmur-sur-Agoût et Puylaurens ainsi que de part et d'autre de l'axe aménagé.

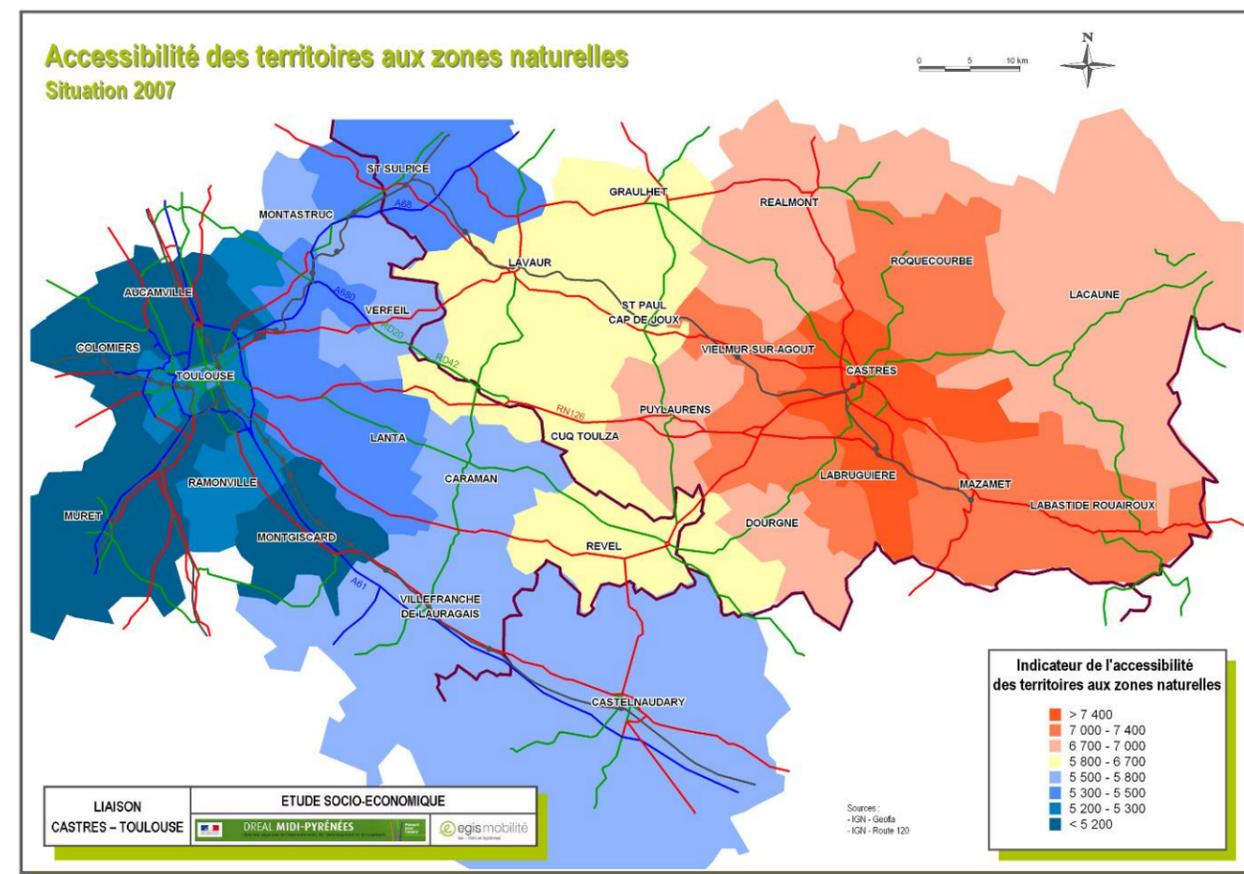
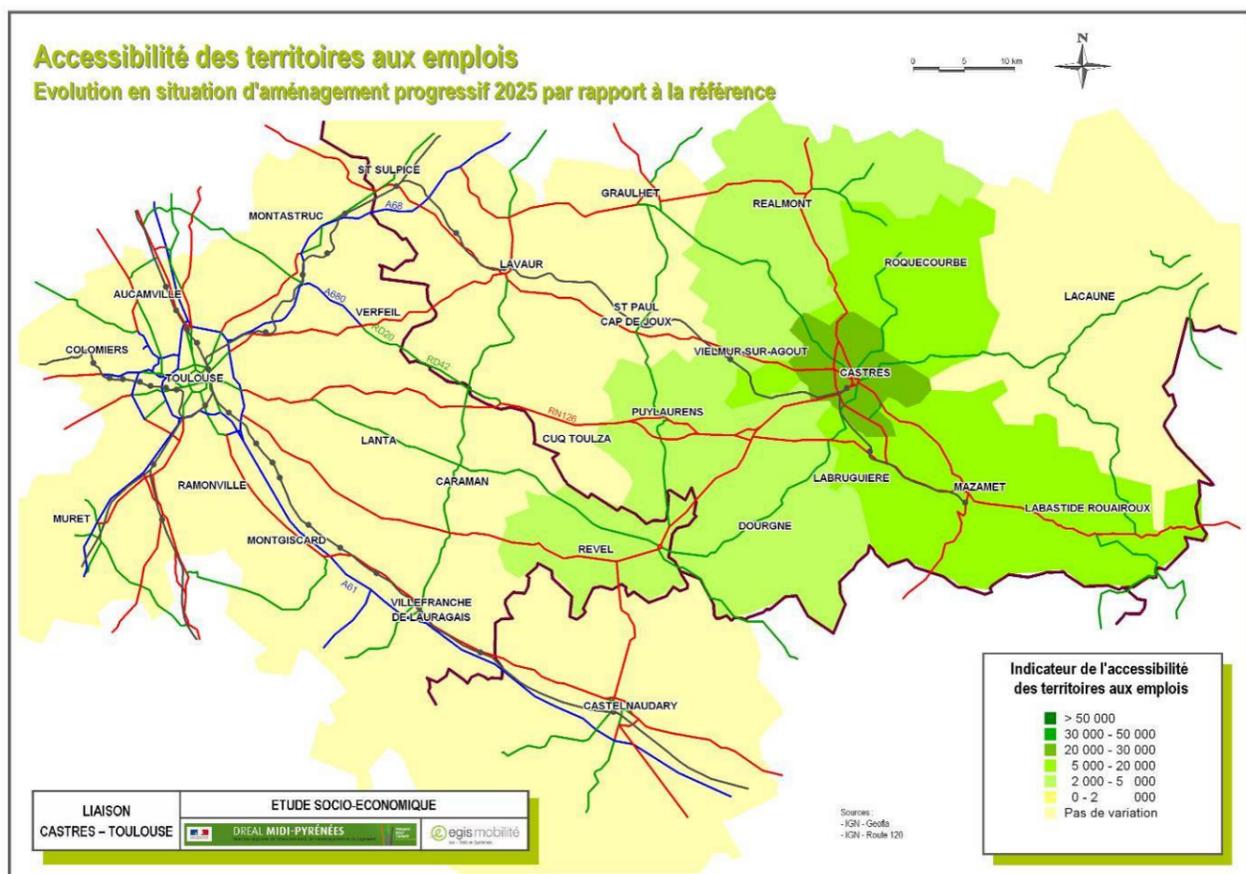
Par contre en continuant vers Toulouse après Puylaurens, c'est-à-dire au-delà de la section aménagée à l'horizon 2025 dans ce scénario, plus aucun gain d'accessibilité n'est constaté.

Accessibilité des territoires aux zones naturelles

La situation actuelle L'accessibilité actuelle aux zones naturelles fait ressortir la forte dotation des territoires du sud Tarn (Montagne Noire, monts de Lacaune) et la situation de forte accessibilité qui en découle pour des zones comme Castres, Mazamet ou Labruguière.

Un niveau élevé d'accessibilité se retrouve également dans toute la partie est de l'aire d'étude.

A contrario, les zones fortement urbanisées de l'agglomération toulousaine présentent un niveau d'accessibilité plus faible en situation actuelle.



L'impact des scénarios de projet

En scénario « autoroute concédée », on observe des gains d'accessibilité aux zones naturelles sur tout le territoire de l'agglomération toulousaine (en particulier dans sa partie est). Les gains les plus importants se situant dans le prolongement de l'agglomération vers l'est, au niveau de Montastruc et Verfeil notamment.

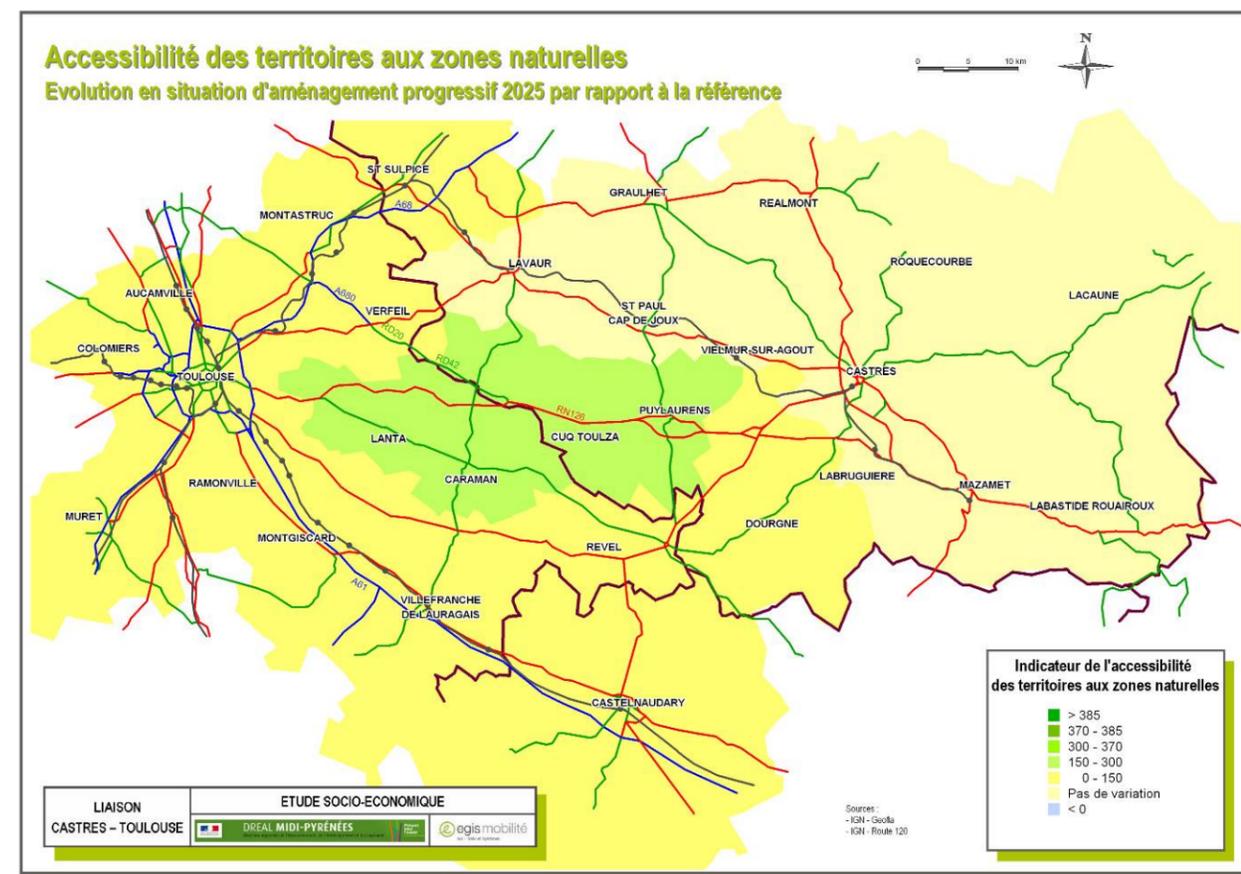
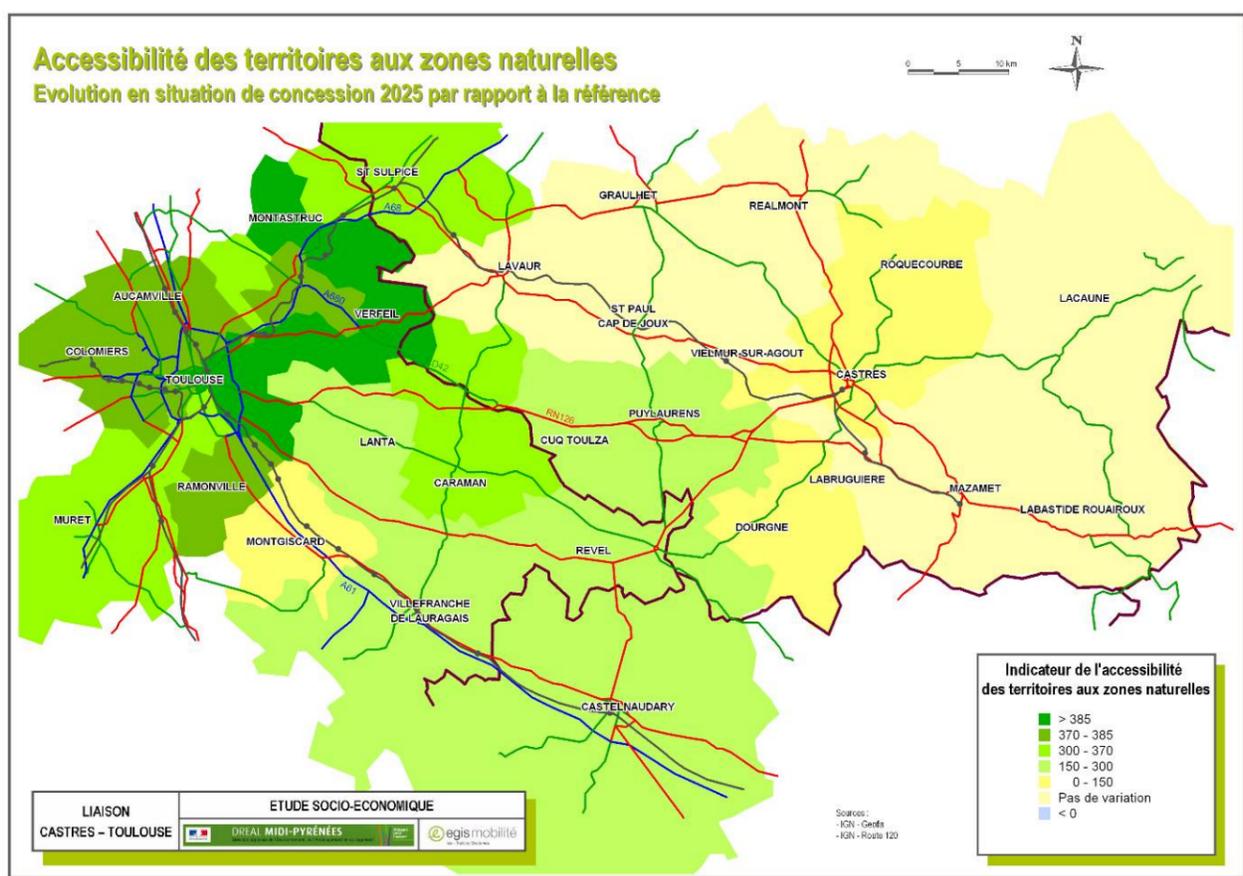
Sur le territoire du sud-Tarn, on note également des gains significatifs pour les territoires desservis par l'axe jusqu'à hauteur de Soual (Vendine, Cuq-Toulza, Puylaurens).

Au-delà, le projet apporte peu de gains de temps de parcours pour les trajets à destination des zones fortement dotées en espaces naturels. Les gains d'accessibilités induits pour ces territoires sont par conséquent faibles, voir nuls.

En situation d'aménagement progressif de l'axe, les gains d'accessibilité aux zones naturelles sont nettement plus réduits.

Les seules zones bénéficiant d'un effet significatif sont situées sur l'itinéraire du projet entre Vendine et Puylaurens, ainsi que les zones de Lanta et Caraman. Ce sont les secteurs qui bénéficient des gains de temps de parcours absolus et relatifs les plus importants pour les trajets vers les territoires du sud-est du Tarn.

A l'ouest et au sud de ces zones, sur les territoires de l'agglomération toulousaine et des axes de l'A68 et de l'A61, on recense également des gains d'accessibilité positifs, mais nettement plus faibles que dans le scénario de mise en concession. Dans le cas du scénario d'aménagement progressif à l'horizon 2025, le projet apporte des gains de temps trop réduits pour se traduire par des gains d'accessibilité réellement significatifs pour ces zones.



Impact socio-économique potentiel

Benchmarking

A titre d'illustration, il est possible de mesurer l'ordre de grandeur des impacts socio-économiques potentiels liés au projet de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse.

Pour ce faire, nous reprenons l'analyse de Benchmarking développée pour la situation actuelle et nous l'extrapolons à l'horizon 2025 pour étudier la croissance prospective de la population et de l'emploi des cantons desservis par un axe routier majeur à partir de l'agglomération toulousaine.

Il est alors possible de comparer l'évolution prospective des cantons de l'axe Toulouse - Castres dans une situation comparable à la situation actuelle avec les cantons bénéficiant d'une meilleure desserte routière. Pour être pertinente, cette analyse est menée par tranche de distance par rapport à Toulouse afin de tenir compte de l'effet d'un plus ou moins grand éloignement de la métropole régionale dans l'évolution socio-économique.

Compte tenu de la difficulté de l'exercice et afin d'extrapoler des tendances à partir de valeurs observées, nous supposons ici que tous les axes étudiés (Tarbes, Auch, Montauban, Cahors, Albi, Castres, Carcassonne et Foix) ont le même niveau de desserte qu'aujourd'hui, quels que soient les projets en cours.

Les résultats obtenus sont présentés sur les deux cartes suivantes.

Population Pour les projections de croissance démographique, il apparaît que les cantons de l'axe Toulouse - Castres bénéficient de projections démographiques nettement inférieures à celles des autres axes.

CROISSANCE DE LA POPULATION PAR AXE ET TRANCHE DE DISTANCE
(TAUX MOYEN ANNUEL 2006-2025)

Axe	Inférieur à 30km	De 30km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75km
A20 : Toulouse-Montauban-Cahors		1,38%	0,20%	0,35%
A61 : Toulouse-Castenaudary-Carcassonne	0,92%	1,96%	0,80%	0,59%
A62 : Toulouse-Montauban	2,48%	0,99%	0,06%	
A64 : Toulouse-Saint Gaudens-Tarbes	1,69%	2,61%	1,02%	0,02%
A66 et RN20 sud : Toulouse-Pamiers-Foix		2,05%	0,94%	0,53%
A68 : Toulouse-Albi	2,74%	1,02%	0,43%	0,16%
N124 : Toulouse-Auch	2,41%	1,96%	-0,36%	0,62%
RN126 : Toulouse-Castres-Mazamet	1,67%	0,88%	-0,20%	-0,81%

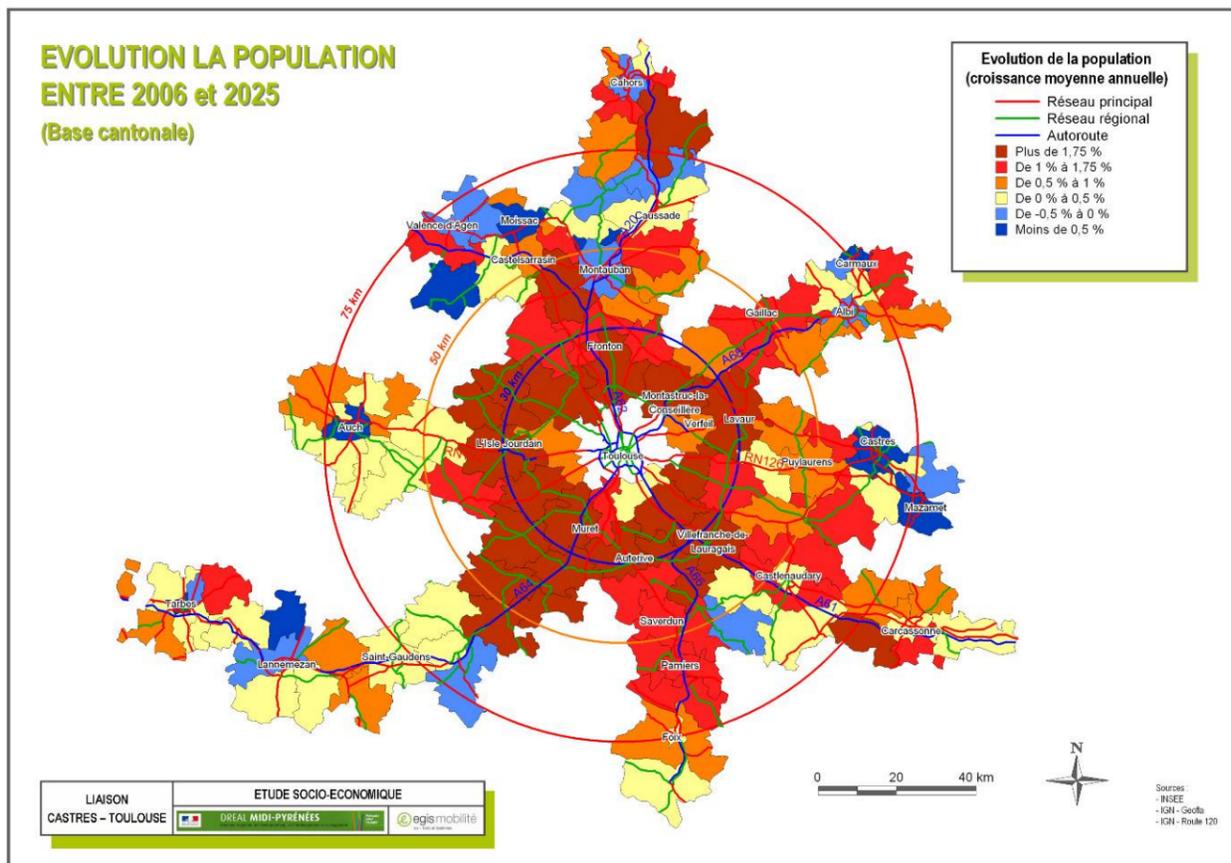
Source : INSEE, Egis Mobilité

Quel que soit l'axe considéré, le dynamisme démographique est plus fort à proximité de l'agglomération toulousaine. Il décroît ensuite en s'éloignant pour quasiment tous les axes étudiés.

Jusqu'à 75 km de Toulouse, les axes enregistrant les croissances démographiques les plus importantes sont l'A64 (Toulouse - Saint Gaudens), l'A66/N20 (Toulouse - Pamiers - Foix) et l'A61 (Toulouse - Castelnau-dary).

Au-delà, la hiérarchie entre les axes est moins marquée et la prospective dépend également du dynamisme des pôles régionaux desservis.

En situation de référence, quelle que soit la tranche de distance considérée, les cantons de l'axe Toulouse - Castres représentent ceux dont les perspectives d'évolution démographique sont les plus pessimistes. Ils sont distancés par les cantons de tous les autres axes, y compris ceux desservis par la RN124 en direction d'Auch.



Emploi En ce qui concerne la prospective 2025 sur l'emploi, la situation est davantage contrastée.

Tout d'abord, on retrouve le même phénomène de polarisation, avec des taux de croissance plus importants à proximité de l'agglomération toulousaine.

De même les axes autour desquels nous observons le dynamisme le plus important sont l'A61 et l'A64.

Par contre, la situation des cantons desservis par l'axe Toulouse - Castres est moins marquée négativement que pour la prospective démographique. En effet, les cantons situés sur l'axe de la RN126 sont dans la moyenne des autres axes jusqu'à une distance de 50 km de Toulouse. Au-delà, la croissance moyenne attendue de l'emploi devient négative et devient surtout inférieure aux projections estimées pour les autres axes.

L'écart est d'autant plus important si on effectue la comparaison avec uniquement les autres axes routiers : les cantons de l'axe Toulouse - Auch (RN124) étant également dans une situation comparable.

**CROISSANCE DE L'EMPLOI PAR AXE ET TRANCHE DE DISTANCE
(TAUX MOYEN ANNUEL 2006-2025)**

Axe	Inférieur à 30km	De 30km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75km
A20 : Toulouse-Montauban-Cahors		0,39%	0,26%	-0,12%
A61 : Toulouse-Castenaudary-Carcassonne	1,15%	1,16%	0,66%	0,68%
A62 : Toulouse-Montauban	1,50%	0,32%	0,15%	
A64 : Toulouse-Saint Gaudens-Tarbes	1,12%	1,29%	1,12%	0,06%
A66 et RN20 sud : Toulouse-Pamiers-Foix		0,61%	0,26%	-0,03%
A68 : Toulouse-Albi	0,51%	0,14%	-0,07%	-0,03%
N124 : Toulouse-Auch	1,36%	-0,04%	-0,35%	-0,72%
RN126 : Toulouse-Castres-Mazamet	1,16%	0,86%	-0,02%	-0,39%

Source : INSEE, Egis Mobilité

Impacts potentiels sur l'aire d'étude

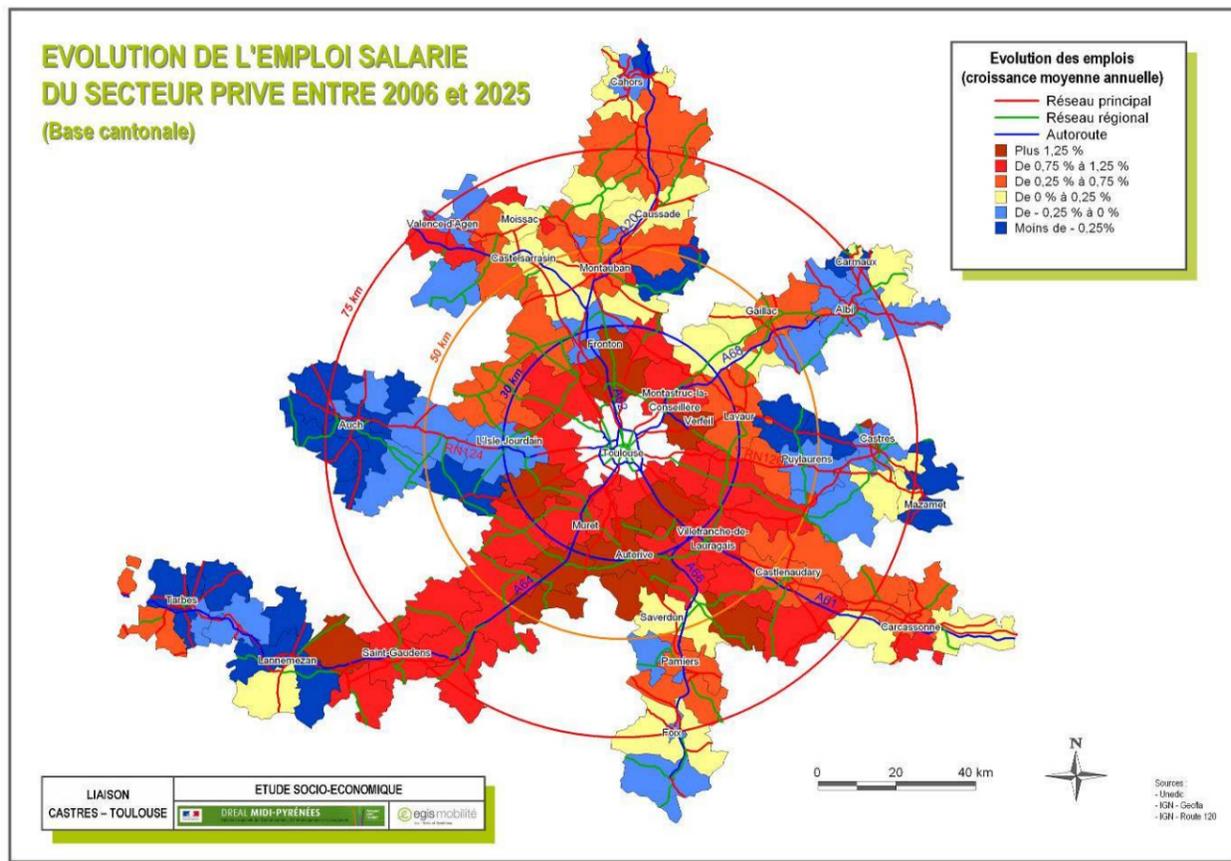
Le but de cette analyse est de déterminer dans quelle mesure l'absence de l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse peut être pénalisante en termes de développement socio-économique pour les territoires de cet axe. Pour cela, nous mesurons les écarts de croissance d'emplois et de populations attendues à l'horizon 2025 entre des territoires bénéficiant d'une liaison autoroutière et ceux de l'axe Toulouse - Castres en situation de référence (c'est-à-dire sans aménagement à 2x2 voies progressif, ni concession).

En faisant l'hypothèse qu'avec un aménagement autoroutier les cantons desservis pourraient atteindre le même niveau de croissance que ceux bénéficiant déjà d'une autoroute en référence, il est possible d'estimer un potentiel de gain de population et de gain d'emploi directement imputable au projet.

Pour l'emploi comme pour la population, ce gain potentiel est obtenu pour chaque tranche de distance en ajoutant au taux de croissance des territoires de l'axe en référence, le différentiel de croissance observé avec les axes déjà desservis par une autoroute.

Ces éléments correspondent a priori à une situation de réalisation complète de l'axe (scénario de mise en concession), dans laquelle la relation Toulouse - Castres est entièrement autoroutière et par conséquent directement comparable aux autres radiales régionales.

Dans le cas du scénario d'aménagement progressif aboutissant à une réalisation partielle de l'axe à l'horizon 2025, une extrapolation similaire serait plus hasardeuse. Néanmoins, on peut considérer que les résultats obtenus ici constituent une borne supérieure pour le scénario aménagement progressif.



Impact sur la population L'écart de croissance démographique entre les territoires de l'axe Toulouse - Castres et les autres déjà desservis par une infrastructure autoroutière est clairement croissant au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération : cet écart est de 0,25 point de croissance à proximité de Toulouse, mais il augmente jusqu'à plus de 1 point pour les cantons situés à plus de 75 km.

En reportant ces écarts sur l'axe Toulouse - Castres, les gains potentiels attendus sont relativement importants :

- + 1 300 habitants pour les cantons situés à moins de 30 km de Toulouse (Caraman, Lanta et Verfeil),
- + 3 200 habitants pour les cantons situés entre 30 km et 50 km de Toulouse (Cuq-Toulza, Puylaurens, Saint-Paul-Cap-de-Joux et Revel),
- + 12 000 habitants pour les cantons situés entre 50 km et 75 km de Toulouse (Dourgne, Labruguière, Vielmur, les trois cantons de Castres et Mazamet Sud-Ouest),
- + 3 000 habitants pour les cantons situés à plus de 75 km de Toulouse (Mazamet et Mazamet Nord-Est).

IMPACT DU PROJET SUR LA POPULATION

	Inférieur à 30km	De 30km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75km
Axes desservis par une autoroute	1,92%	1,52%	0,53%	0,23%
Axe Toulouse-Castres-Mazamet	1,67%	0,88%	-0,20%	-0,81%
Ecart (%)	0,25%	0,63%	0,73%	1,04%
Gain potentiel (hab.)	1 300	3 200	12 000	3 000

Source : INSEE, Egis Mobilité

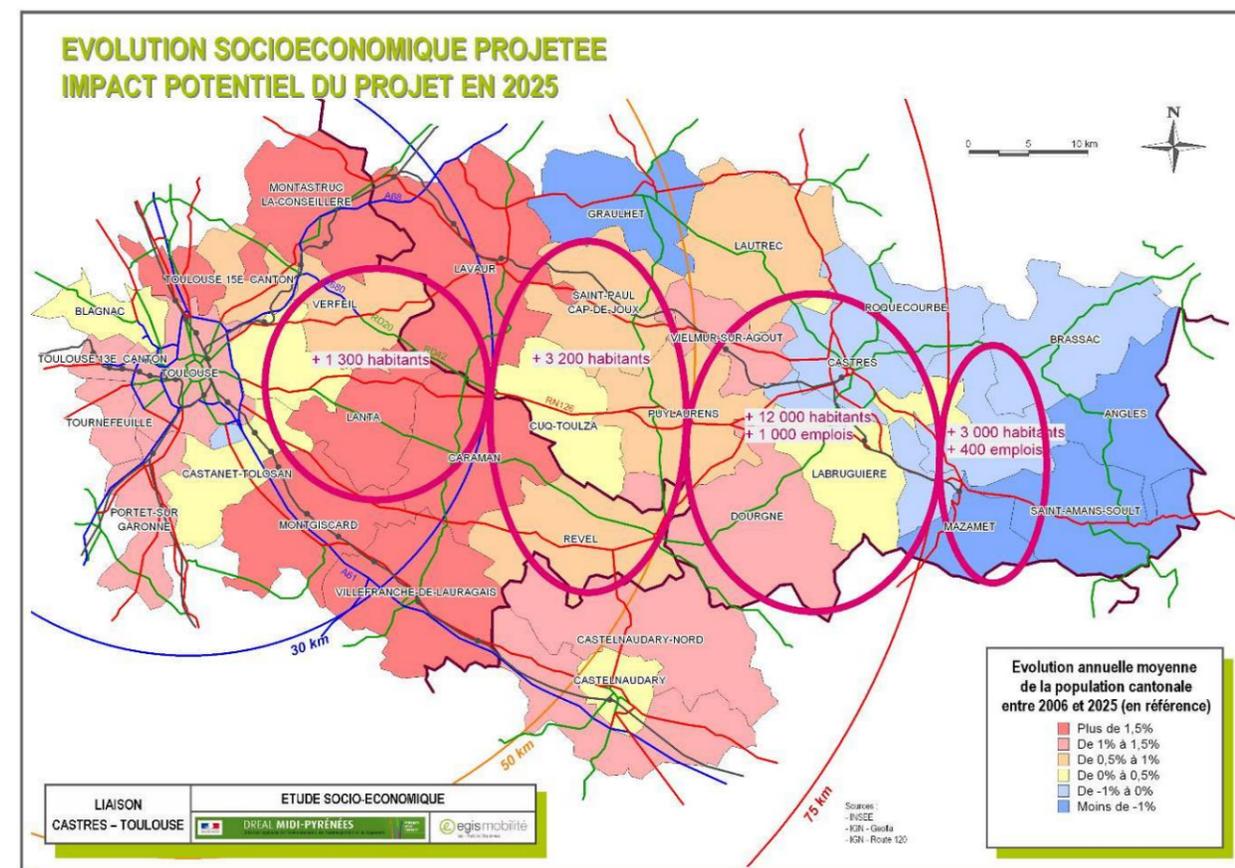
Impact sur l'emploi Au niveau des projections d'emploi, les écarts constatés sont moins importants.

- Pour les cantons à moins de 30 km de Toulouse, l'écart est nul.
- Pour les cantons situés entre 30 km et 50 km de Toulouse, il apparaît qu'ils ont déjà un taux de croissance projeté supérieur à ce qui est attendu sur les autres axes. L'impact potentiel est donc considéré comme nul.
- Au-delà de 50 km de Toulouse, nous retrouvons un écart significatif :
 - pour les cantons situés entre 50 km et 75 km de Toulouse, l'impact potentiel est de 1 000 emplois,
 - pour les cantons au-delà de 75 km, l'impact attendu est de 400 emplois supplémentaires.

IMPACT DU PROJET SUR L'EMPLOI

	Inférieur à 30km	De 30km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75km
Axes desservis pas une autoroute	1,16%	0,50%	0,23%	0,19%
Axe Toulouse-Castres-Mazamet	1,16%	0,86%	-0,02%	-0,39%
Ecart (%)	0,00%	-0,36%	0,25%	0,58%
Gain potentiel (emplois)	-	-	1 000	400

Source : INSEE, Egis Mobilité



Les effets sociaux

Préambule La politique de transport peut contribuer aux politiques de restructuration de certains secteurs économiques en déclin, par exemple en permettant l'accès des populations concernées à des services essentiels (formation, éducation...) ou à de nouvelles activités situées hors des zones fragiles.

A travers l'argumentaire suivant, il s'agit donc de montrer que les scénarios de mise en concession et d'aménagement progressif étudiés offrent plus ou moins bien des services de transports adaptés aux besoins des populations des territoires du sud tarnais (territoires montagnards et ruraux limitrophes y compris), en améliorant leur accessibilité aux services publics majeurs de l'aire métropolitaine toulousaine et aux pôles d'emplois dynamiques de la région.

Améliorer le niveau de service et assurer une meilleure sécurité

Améliorer le confort de conduite et garantir les temps de parcours

Par rapport à la situation actuelle, l'aménagement étudié va permettre un meilleur confort de conduite : meilleure visibilité, dépassements autorisés sur l'ensemble de l'itinéraire dans des conditions optimales, traversées d'agglomérations supprimées. La circulation sera beaucoup plus fluide et le stress moins important. Adapté à une vitesse pour les véhicules légers de 130 km/h pour le scénario de mise en concession et de 110 km/h pour le scénario d'aménagement progressif, il permettra non seulement d'améliorer les temps de parcours mais de les fiabiliser.

Les usagers de l'itinéraire aménagé ne rencontreront plus sur leur trajet les véhicules à vitesse réduite, interdits sur ce type d'infrastructure. Il s'agit notamment des cyclomoteurs (mobylettes et scooters) et des tracteurs agricoles. De même, ils pourront doubler plus facilement les poids lourds et autres véhicules lents (camping-car, caravanes, ...). Leur temps de parcours sera donc plus fiable qu'actuellement entre Castres et la rocade toulousaine mais cet avantage sera progressif avec le scénario d'aménagement progressif.

Cette fiabilité du temps de parcours constitue vraiment aujourd'hui le point le plus délicat de cet itinéraire, le plus fortement décrié par l'ensemble des personnes interrogées.

L'aménagement d'une 2x2 voies permettra de garantir ce temps.

Par rapport aux problèmes de l'engorgement du périphérique toulousain aux heures de pointe, les relations entre les différentes villes moyennes de l'aire métropolitaine toulousaine et Toulouse souffrent toutes de ces difficultés. L'aménagement de la liaison Castres – Toulouse n'a donc pas pour objectif de modifier la situation toulousaine, dont le traitement doit s'effectuer sur plusieurs fronts, et pas seulement routier (cf § suivant sur l'organisation des territoires).

La desserte routière du sud tarnais, en plus de cet handicap, ne permet d'écouler les trafics aux heures de pointe, à proximité de l'agglomération castraise (notamment sur la section Castres-Soual).

La garantie d'un temps de parcours fiable entre Castres et Toulouse nécessite qu'il n'y ait plus de points noirs sur l'itinéraire et que le trafic soit fluide de bout en bout.

En sus des difficultés liées au périphérique toulousain, l'entrée dans l'agglomération castraise est difficile au niveau de la section Castres – Soual. La circulation y est dense et composée de différents types de trafic se superposant (urbain, desserte et de transit). A cela s'ajoute un cisaillement important de la circulation, lié aux nombreux carrefours et entrées directes aménagées sur la RN126 actuelle, ce qui ralentit fortement les usagers.

Entre ces deux entrées d'agglomération, la traversée urbaine de Cuq-Toulza, bien que courte, nécessite d'être vigilant et l'absence de créneaux de dépassement entre la déviation de Puylaurens et Verfeil limite les vitesses de circulation.

Quant à la circulation sur les itinéraires parallèles à la RN126 pour rejoindre Toulouse (RD112, RD622/RD2, ...), les conditions ne sont pas meilleures. Ils comptent ainsi plusieurs traversées de village (Guitalens, Saint-Paul-Cap-de-Joux, Lavar sur la RD112, Revel, Saint Félix-du-Lauragais, Labastide-Beauvoir, Escalquens, ... sur la RD622/RD2).

Pour les territoires situés dans l'espace interstitiel, c'est l'état du réseau secondaire se connectant au réseau primaire qui engendre des difficultés. Aujourd'hui, le Conseil général du Tarn est confronté, comme tous les autres départements, à une augmentation de ses obligations dans ce domaine. Par rapport aux autres départements, ce réseau routier départemental n'est pas en plus mauvais état.

Les attentes locales portent donc essentiellement sur l'aménagement de la desserte primaire de ce territoire. Dans le cadre du scénario d'aménagement progressif, une partie de l'itinéraire (33 km) restera en l'état actuel jusqu'à au moins 2040. Même si le niveau de trafic enregistré sur cette section ne conduit pas aujourd'hui et à l'avenir à un niveau de saturation, il ne suffit pas d'atteindre ce stade pour que la circulation soit difficile. La présence d'un camion, d'un engin agricole, d'un autocar, ou d'un camping-car, ... peut créer rapidement des difficultés et ralentir la vitesse de circulation. Ces différentes difficultés accumulées sur le trajet Toulouse – Castres (avec la traversée de zones urbaines) rendent dès lors très difficile la garantie d'un temps de parcours.

Améliorer la sécurité routière

Comme démontré dans le bilan socio-économique du projet joint aux études support du présent débat public, une liaison aménagée en itinéraire rapide (2x2 voies) est plus sûre qu'une route départementale ou nationale. Les usagers de la RN126 actuelle mais aussi ceux des itinéraires parallèles (RD112, RD622/RD2) dont le trafic va se reporter sur la future liaison Castres – Toulouse, en profiteront également. Dans le cadre des déplacements quotidiens, domicile – travail, domicile – étude, trajets professionnels, le facteur sécurité constitue un élément primordial pour l'égalité des populations face aux services offerts.

L'enquête de circulation réalisée sur la RN126 entre le 26 mars et le 2 avril 2009, a révélé que parmi les motifs de déplacements sur le trajet Toulouse – Castres :

- Plus de 60% des déplacements ont un lien avec le travail : les relations domicile – travail fixe interviennent pour 24% de l'ensemble, les relations domicile – motifs professionnels autre que le travail fixe représentent 38% de l'ensemble ;
- Les autres motifs représentent principalement des déplacements à caractère personnel (30%) et des déplacements de nature diverse (loisirs) : 10%.

Sur Toulouse – Mazamet, le profil de la clientèle est proche :

- Plus de la moitié des déplacements ont un lien avec le travail fixe (25%) et professionnelle (26%) ;
- Les autres déplacements se font à caractère personnel.

Les déplacements en lien avec le travail sont effectués dans des conditions de stress plus importantes que pour les autres déplacements. La nécessité de garantir son temps de parcours conduit les automobilistes à avoir une conduite plus nerveuse que pour les autres déplacements à but personnel ou de loisirs. L'amélioration de la sécurité sur la liaison Castres – Toulouse permettra donc à ce type d'usagers d'effectuer leur déplacement dans de meilleures conditions. C'est un point important à prendre en compte pour le maintien de la population sur place de ces zones fragiles économiquement.

Habiter dans le bassin de Castres – Mazamet et travailler sur les pôles d'emplois de l'agglomération toulousaine se conçoit plus facilement si les conditions de circulation entre ces deux pôles ne sont pas trop éprouvantes. Un trajet sur une 2x2 voies fluide diminue la fatigue du conducteur, son attention étant moins sollicitée par les risques d'accidents. Le scénario de mise en concession présente donc l'avantage de procurer ce confort plus rapidement que le scénario d'aménagement progressif.

Améliorer le confort et la sécurité des riverains des routes actuelles

La construction d'une infrastructure nouvelle à l'écart des zones habitées aura des effets positifs pour les riverains de l'itinéraire actuel, notamment dans le secteur de Castres – Soual, Cuq-Toulza et des villages situés sur les itinéraires parallèles à la RN126 actuelle (RD112, RD 622/RD2). Les reports de trafic sur cette nouvelle voie débarrasseront les bourgs du trafic de transit les traversant actuellement. La sécurité des usagers « dits fragiles » de l'actuelle RN126 et des autres voies délestées du trafic, à savoir les piétons, les vélos, les cyclomoteurs (mobylettes et scooters), les tracteurs agricoles, les animaux et cavaliers, ... en sera ainsi nettement améliorée.

Pour les mêmes raisons que celles citées précédemment, le scénario de mise en concession entraîne une amélioration du cadre de vie des habitants de ces zones urbaines plus rapidement que dans le cadre du scénario d'aménagement progressif.

Améliorer l'accessibilité aux services publics

Faciliter l'accès aux services et équipements courants

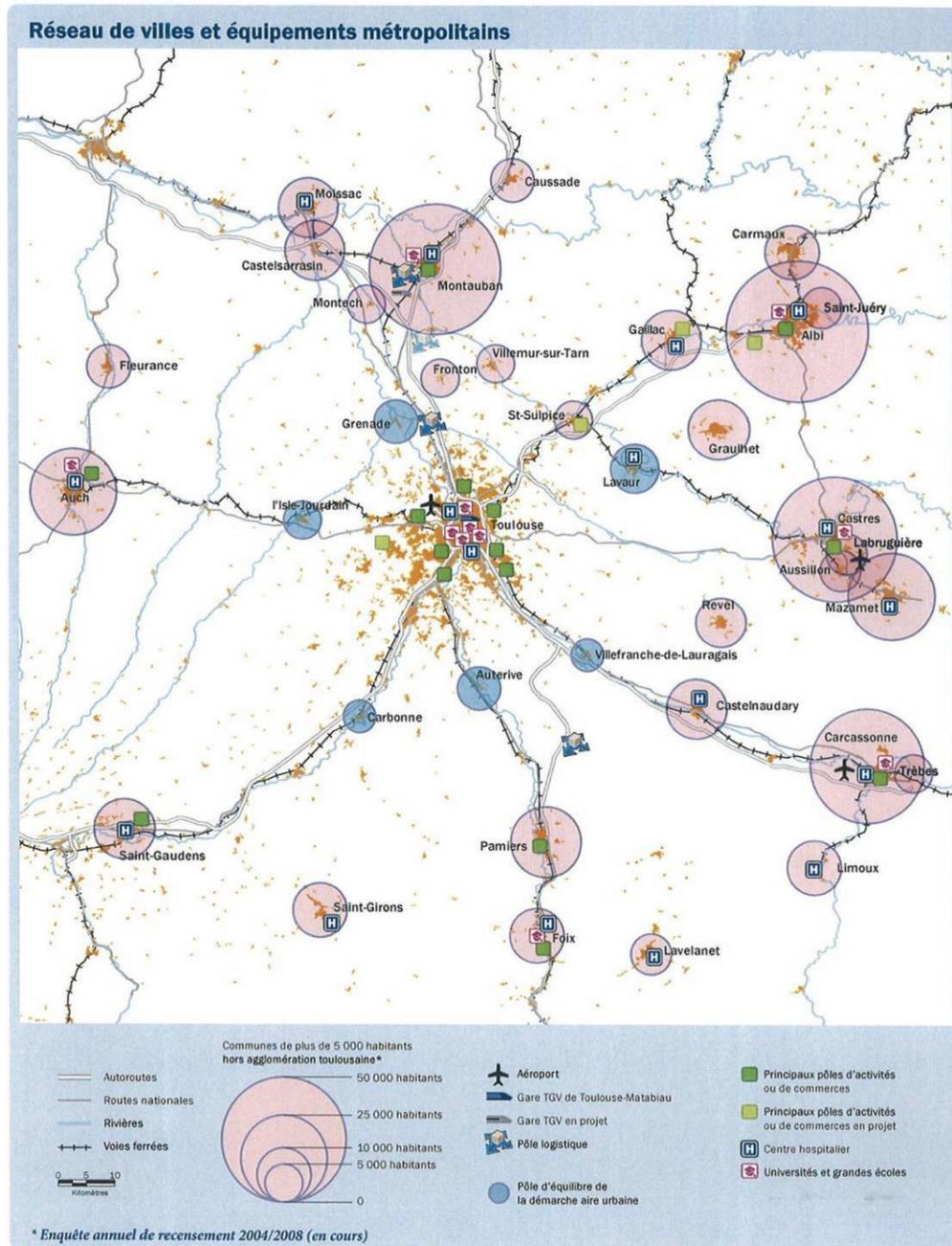
Comme l'a montré l'analyse sur les gains d'accessibilité, l'aménagement de la liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse va rapprocher le sud tarnais de l'agglomération toulousaine.

L'analyse de l'organisation des services au sein de l'aire métropolitaine toulousaine a montré que si l'agglomération de Castres – Mazamet était relativement bien pourvue, elle ne disposait pas de tous les équipements et services majeurs offerts par Toulouse.

Compte tenu du poids démographique de l'agglomération sud tarnaise et de son passé industriel, elle dispose aujourd'hui de structures déjà anciennes, qui se renouvellent pour certaines. Le rayonnement de ce pôle de services va bien au-delà des limites de la communauté d'agglomération. Ainsi, son enseignement supérieur est relativement diversifié accueillant de nombreux étudiants. Au niveau de la santé, elle dispose d'équipements relativement performants et elle a entrepris depuis quelques années de les restructurer (regroupement du secteur privé sur une seule clinique et création de l'hôpital intercommunal de Castres – Mazamet dont l'ouverture est prévue en 2010). Les habitants de l'agglomération peuvent ainsi trouver sur place une gamme d'équipements relativement diversifiée.

Les territoires ruraux ou semi-urbains situés entre Castres et Toulouse sont ainsi attirés soit vers l'agglomération toulousaine, soit vers l'agglomération du sud tarnais, en fonction de leur positionnement géographique. Seul le secteur de Castelnaudary ne semble pas directement en relation avec le secteur castrais, étant tourné plus vers Toulouse ou Carcassonne, suivant les services concernés.

L'amélioration de la liaison Castres – Toulouse va permettre de conforter les deux pôles d'équipement que sont Toulouse et Castres, facilitant leur accès depuis les territoires situés dans l'espace interstitiel entre les deux villes. La réalisation de 5 échangeurs va permettre de disposer de manière relativement homogène, de points d'entrée sur le réseau routier structurant. Dans le cadre du scénario de mise en concession, l'ensemble des communes situées dans l'aire d'influence de ces échangeurs sera desservi en même temps à l'horizon 2015. Dans le cadre du scénario d'aménagement progressif, les communes situées sur la section Puylaurens – Verfeil devront attendre plus longtemps.



Permettre l'accès aux équipements métropolitains

Pour les équipements majeurs, le sud tarnais se tourne essentiellement vers l'agglomération toulousaine. La gamme des études supérieures y est par exemple plus élevée. De même, les manifestations culturelles ou sportives de grande renommée se localisent généralement sur la capitale régionale.

A ceci s'ajoute le fait que sur l'agglomération toulousaine, sont implantées les infrastructures majeures de transport (aéroport international Toulouse – Blagnac, nœud ferroviaire de la gare Toulouse – Matabiau) qui constituent des pôles d'attraction importants pour toute l'aire métropolitaine toulousaine.

Cette attraction vers les grands équipements et services structurants de l'agglomération toulousaine touche l'ensemble des villes moyennes de Midi-Pyrénées. Or celles-ci y accèdent plus ou moins bien en fonction des infrastructures les desservant (route ou fer).

Aujourd'hui, l'agglomération de Castres – Mazamet ne fait pas partie de celles qui sont bien reliées et les difficultés d'accès à l'agglomération toulousaine constituent un facteur handicapant pour ce bassin de vie qui souhaiterait conserver ou attirer de la population sur place. Par rapport aux autres villes moyennes de l'aire métropolitaine, elle propose une gamme de services relativement comparable qui lui permet d'être un bassin de vie à part entière mais elle se situe plus à l'écart du grand pôle de services toulousain. Cela constitue donc un facteur négatif pour son rayonnement.

Avec l'aménagement de la liaison Castres – Toulouse, elle sera à nouveau située dans des conditions d'accès semblables à Albi, Pamiers ou Cahors. Toutefois dans le cadre du scénario de mise en concession, les usagers devront acquitter un péage, ce qui n'est pas le cas du scénario d'aménagement progressif.

Par rapport à des villes comme Pamiers ou Cahors, le montant du péage devrait être à peu près semblable pour l'agglomération sud tarnaise. En revanche, le coût sera plus élevé par rapport à Albi ou Saint Gaudens.

COMPARAISON DU COUT DU PEAGE EN FONCTION DES LIAISONS CONSIDEREES

Liaison	Temps d'accès	Kilométrage	Péage : montant en €
Albi – Toulouse	56 min	75 km	1,30
Pamiers – Toulouse	51 min	69 km	5,10
Cahors - Toulouse	1h22	113 km	5,70
Montauban - Toulouse	45 min	46 km	2,40
Saint Gaudens - Toulouse	1h12	95 km	3,60
Castres - Toulouse	1h15	72 km	prévision : 6,79 dont 1,3 sur l'A68

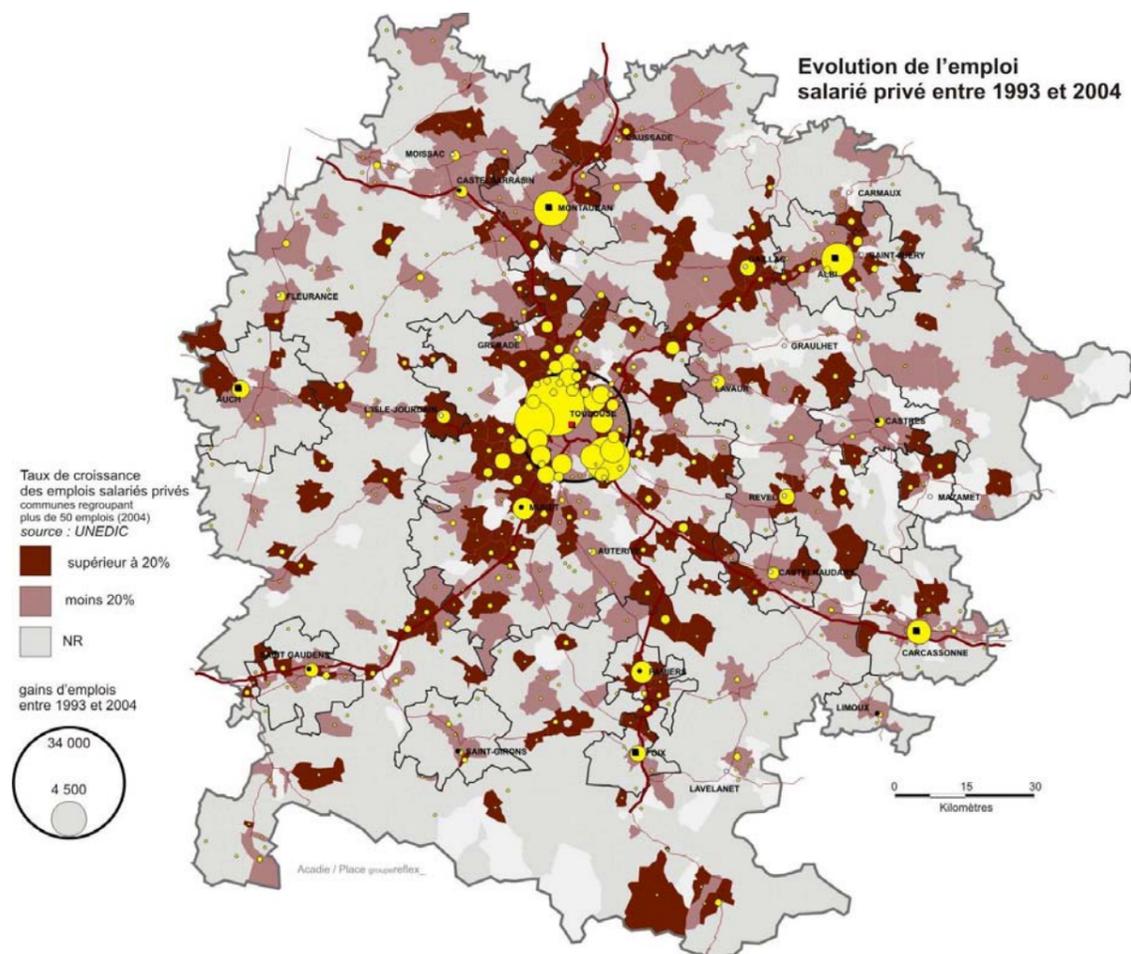
Source : viamichelin

Le scénario de mise en concession, s'il présente l'avantage d'être réalisé dans des conditions de temps acceptables par rapport au scénario d'aménagement progressif, nécessitera l'acquiescement d'un péage pouvant conduire certains usagers à utiliser certaines sections de la RN126 actuelle qui ne seraient pas portées à 2x2 voies.

Pour obliger les poids lourds en transit à utiliser l'autoroute, des arrêtés d'interdiction de circulation de ces véhicules devront être pris au sein des communes implantées sur le parcours de la RN126, afin de les en dissuader.

Favoriser l'accès aux zones d'emplois dynamiques

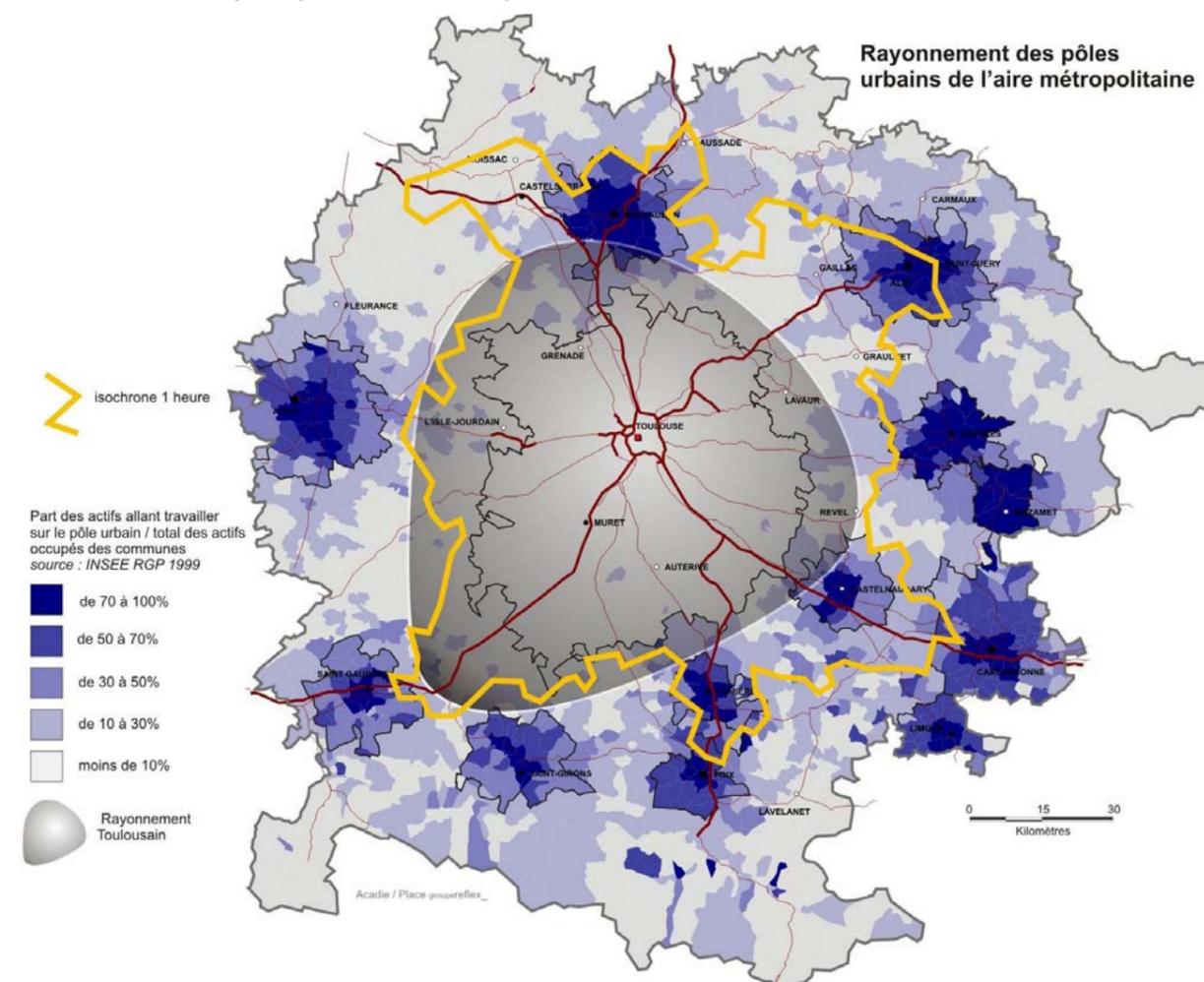
L'analyse des territoires de l'aire métropolitaine toulousaine montre qu'aujourd'hui contrairement à la dynamique de diffusion des territoires d'installation de la population, la dynamique territoriale de l'emploi tend à se polariser sur l'aire urbaine toulousaine. Au-delà de cette aire urbaine, les infrastructures routières constituent un des points de fixation de l'emploi à l'intérieur de l'aire urbaine toulousaine comme à l'extérieur.



Par rapport à cette influence du pôle d'emplois toulousain, les villes moyennes conservent une certaine autonomie, au regard des données du marché de l'emploi de 1999, qui ont évolué depuis sans qu'on puisse à l'heure actuelle en connaître les véritables évolutions* (cf § ci-après). Ainsi en 1999, il apparaissait que l'aire d'influence du pôle d'emplois toulousain s'exerçait dans un périmètre d'une heure autour du pôle d'emplois, soit jusqu'aux franges des aires d'influence des pôles d'emplois des villes moyennes. Pour rappel, Castres est aujourd'hui située à 1h15 de Toulouse de centre ville à centre ville (données viamichelin).

* Eléments de l'INSEE sur les nouveaux recensements pas encore diffusés.

Marché de l'emploi (Mirabelle 1999)



Depuis 1999, les évolutions du marché de l'emploi ont évolué mais les données partielles fournies par l'INSEE et les autres organismes semblent confirmer le fait que la tendance à la concentration de l'emploi sur l'aire urbaine s'est accentuée (l'augmentation du trafic sur la rocade toulousaine aux heures de pointe malgré la mise en place de transport en commun plus performant qu'en 1999 confirme d'ailleurs cet état).

L'ensemble des documents de planification élaborés par les différents acteurs du territoire (SRADDT, charte Interscot, ...) indiquent également que dans le cadre d'un scénario tendanciel (horizons 2020 / 2030), l'emploi se polarise sur le pôle central de l'aire métropolitaine toulousaine, en raison des quatre mécanismes suivants :

- Les emplois augmentent plus vite que les actifs sur le pôle toulousain et les communes limitrophes (Colomiers, Blagnac, Labège, Balma, ...) ainsi que sur les aires urbaines moyennes de Montauban, Carcassonne et Foix ;
- Les actifs augmentent plus vite que les emplois dans les systèmes périurbains associés à l'agglomération toulousaine ;
- Les actifs diminuent et les emplois augmentent dans les aires urbaines moyennes comme Albi, Castelnaudary, Saint-Gaudens, là où les projets de zones d'activités importantes sont déjà à l'œuvre ;
- Les actifs diminuent et les emplois diminuent également dans la plupart des espaces ruraux et sur l'aire urbaine de Castres – Mazamet.

Les effets sur la compétitivité et l'attractivité des territoires

Ce scénario tendanciel qui constitue un risque à terme pour l'aménagement du territoire et l'évolution de l'aire métropolitaine toulousaine (la dissociation emplois / actifs fait courir un risque symétrique aux pôles d'emplois et aux territoires spécialisés dans l'accueil résidentiel (cf. chapitre suivant sur l'organisation des territoires), doit normalement évoluer vers un scénario différent plus conforme aux schémas de développement envisagés aujourd'hui par les décideurs locaux, dont la vision de l'aire métropolitaine toulousaine future reflète la volonté de mieux équilibrer le développement entre les différents territoires qui la composent.

Quoi qu'il en soit, tous les schémas envisagés ne remettent pas en cause la suprématie de l'aire urbaine toulousaine par rapport aux autres et les relations entre les différentes entités doivent pouvoir s'effectuer dans les meilleures conditions aux risques de se retrouver à l'écart des pôles de développement.

De ce fait, l'aménagement de la liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse améliorera les conditions de circulation entre ces deux pôles et optimisera donc leurs relations économiques.

Avec le scénario de mise en concession, cette vision du territoire peut être à l'œuvre dès 2015 alors qu'avec le scénario d'aménagement progressif, seule la section Castres – Puylaurens sera aménagée à 2x2 voies à l'horizon 2025, les 33 autres kilomètres restants à réaliser.

Promouvoir le bassin de Castres – Mazamet comme territoire à vivre

La mise en service de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse pourrait se révéler un véritable accélérateur de projets économiques porteurs d'emplois, mais aussi plus largement de projets d'aménagement des territoires traversés. L'environnement des villages traversés aujourd'hui par la RN126 s'en trouvera fortement amélioré. Or l'accumulation des nuisances environnementales actuelles peut constituer à terme un risque sanitaire pour les populations directement exposées, qui ne sont pas protégées par des dispositifs adéquats (protection acoustique, écran visuel retenant la pollution atmosphérique directe, ...). Dans le cas du **scénario de mise en concession**, les mesures prises en faveur de l'environnement seront plus rapidement mises en œuvre.

Préambule Toujours en s'inspirant des orientations d'aménagement issues du Grenelle Environnement, l'aménagement routier doit pouvoir répondre aux besoins des économies locales.

Aujourd'hui, entre Castres et Toulouse, l'absence d'infrastructure routière structurante a eu deux incidences majeures :

- Une fragmentation territoriale ayant pour effet d'exacerber les particularismes économiques, laissant libre cours au déploiement de stratégies distinctes :
 - à l'ouest, une approche opportuniste en raison de la proximité de l'agglomération toulousaine et de l'A68 ;
 - à Castres-Mazamet et dans la plaine environnante, une politique de développement endogène s'appuyant sur les activités traditionnelles du bassin : textile, cuir, mécanique, chimie ;
 - en zone montagne, une focalisation sur la valorisation des ressources naturelles (granit, bois) ainsi que sur les productions agro-alimentaires.
- Un déficit d'attractivité face à la concurrence accrue d'autres territoires mieux desservis.

Dans ce contexte, l'aménagement d'une 2x2 voies entre Castres et Toulouse, en facilitant les relations entre le pôle d'emplois majeur de Toulouse et le bassin de Castres – Mazamet peut-elle permettre de relever certaines opportunités et de combattre les principales menaces qui pèsent sur le bassin tarnais.

Est-elle en mesure en fonction des scénarios étudiés, de :

- permettre le développement des entreprises locales (accès à de nouveaux marchés, consolidation des marchés existants...) et favoriser l'implantation de nouvelles entreprises ?
- accélérer la reconversion des industries traditionnelles en difficulté et le développement des entreprises technologiques ?
- favoriser les échanges avec l'agglomération toulousaine ?
- créer de nouveaux emplois sur le territoire et offrir la possibilité aux jeunes de travailler sur le territoire afin d'endiguer et de prévenir leurs départs ?
- favoriser l'installation durable des populations ?

Castres – Mazamet, à plus d'une heure d'une infrastructure autoroutière

Castres fait ainsi partie aujourd'hui des 14 aires urbaines de plus de 50 000 habitants en France qui ne sont desservies ni par une autoroute ni par une desserte TGV de qualité.

Située à plus d'une heure d'une infrastructure autoroutière, elle reste toujours aussi éloignée de la métropole régionale alors que depuis une dizaine d'années la majorité des agglomérations de Midi-Pyrénées ont en moyenne réduit de 40% leur temps d'accès à Toulouse par la route et notamment Albi, préfecture du Tarn. L'indicateur d'évolution de la population croisé à la qualité de desserte des pôles secondaires de la région Midi-Pyrénées traduisent d'ailleurs particulièrement bien la perte d'attractivité de Castres-Mazamet dans l'organisation territoriale du bassin toulousain.

De ce fait, on assiste à un affaiblissement du premier pôle économique du Tarn, qui a vu disparaître plus de 5 000 emplois sur les 10 dernières années. La baisse concerne principalement les industries intermédiaires (textile, granit, bois) qui regroupent le plus grand nombre de salariés, ainsi que les industries des biens de consommation (chimie, habillement, cuir, ...).

Les difficultés industrielles expliquent le recul du bassin industriel de Castres-Mazamet au classement régional. Du second rang jusqu'en 1999, il est passé depuis au troisième rang, rattrapé de surcroît par Albi, Tarbes et Rodez en développement.

Les industries, jusque-là ouvertes sur le monde, apparaissent aujourd'hui en repli. Dans les secteurs du cuir et le textile, la crise et la concurrence du Maghreb et du sud-est asiatique ont fait disparaître nombre d'entre elles. Celles qui ont résisté souffrent d'enclavement et pensent à la délocalisation.

Intégration opérationnelle aux pôles de compétitivité et développement économique des entreprises

Pour désenclaver le sud du Tarn, la réalisation d'une infrastructure à 2x2 voies entre Castres et Toulouse semble nécessaire. Cet aménagement laisse pourtant craindre à certains, un effet de « démantèlement » du territoire : une aspiration non maîtrisée au profit des pôles économiques plus attractifs comme le pôle toulousain par exemple. Les études réalisées dans le cadre des bilans LOTI démontrent en effet que, dans certains cas, les territoires en déclin démographique structurel, et sans réel projet de reconversion, voient leurs difficultés s'amplifier à l'arrivée d'une infrastructure routière majeure, alors qu'à l'inverse les territoires qui disposent d'un potentiel de développement, bénéficient de cette infrastructure.

Il est vrai qu'actuellement, par rapport à l'évolution démographique et économique des autres bassins de vie de l'aire métropolitaine toulousaine, le bassin de Castres – Mazamet connaît de fortes difficultés. Mais paradoxalement, au vu de l'histoire industrielle de ce territoire, aux capacités de la population locale à entreprendre des projets industriels et à l'existence d'une cohésion forte entre élus et acteurs économiques locaux pour porter un projet économique important, ce bassin présente également des atouts de développement.

Aujourd'hui, l'économie de la région Midi-Pyrénées est caractérisée par la présence de trois pôles de compétitivité : Aéronautique Espace Systèmes Embarqués, Cancer Bio Santé et Agrimip. Sur l'arrondissement de Castres, de nombreuses entreprises ont une activité étroitement liée à ces pôles. Ceci est particulièrement vrai pour le secteur de la santé avec les Laboratoires Pierre Fabre, l'agglomération de Castres-Mazamet étant retenue comme site d'appui du Cancéropole de Toulouse. Pour Agrimip, la forte représentation des activités du bois et de l'agro-alimentaire constitue également un atout à exploiter.

Une liaison structurante avec l'agglomération toulousaine - moteur de ces trois pôles - peut permettre au territoire d'évoluer du stade de site secondaire à celui de site partenaire et de pouvoir ainsi mieux valoriser son potentiel tout en contribuant à la réussite de ces nouvelles politiques industrielles insufflées par l'Etat.

Plus généralement, la faiblesse des liaisons routières et ferroviaires existantes pénalisent depuis des décennies les entreprises du bassin de Castres – Mazamet, tous secteurs confondus. Cette situation est d'autant plus paradoxale qu'elle est subie par un territoire à forte vocation économique, y compris en zone de montagne.

La mise à 2x2 voies de la liaison Castres - Toulouse apportera de fait une amélioration des flux de marchandises et de personnes.

Les entreprises interrogées dans le cadre de cette étude portent toutes le même constat : en l'état actuel, pour accéder au réseau autoroutier français, les temps d'accès depuis Castres – Mazamet sont longs et surtout incertains. De ce fait, les transporteurs prennent leurs précautions pour assurer les contraintes d'heures d'arrivées aux plates-formes logistiques d'envergure nationale. Ils essaient de coupler au maximum les approvisionnements et les expéditions de manière à ne jamais circuler à vide.

Il arrive régulièrement qu'ils n'effectuent pas en fin de journée une tournée sur Castres – Mazamet depuis Toulouse, de peur de ne pas arriver à temps le soir même aux plates-formes logistiques.

Pour les entreprises locales, cela nécessite d'adapter leur production en conséquence : pour un départ le soir, la marchandise doit être prête relativement tôt dans l'après-midi et les temps de chargement au niveau des quais sont réduits, ce qui entraîne des risques de dégradation des colis, une gestion du personnel plus difficile à mettre en œuvre, un climat de travail plus difficile, ...

De même, beaucoup d'entreprises travaillent à flux tendus. Tout retard dans l'approvisionnement conduit à des ruptures de stock pénalisantes.

En raison de la crise économique actuelle dans le bassin de Castres – Mazamet, certains transporteurs hésitent aujourd'hui à venir démarcher dans ce secteur, de peur de repartir à vide après leur livraison. Pour pallier cet inconvénient, ils augmentent le prix de leur prestation.

Par ailleurs, certains chefs d'entreprise estiment qu'ils sont pénalisés par rapport à leurs concurrents implantés dans des zones moins enclavées, du fait que certaines sociétés prestataires de services aux entreprises (maintenance informatique, livraison à domicile, ...) refusent ou facturent de manière plus élevée le déplacement au sein de leur établissement. Ils invoquent la difficulté d'accès. C'est le cas notamment dans les secteurs de montagne entourant Castres – Mazamet.

Dans le cadre du scénario de mise en concession, cette amélioration sera effective plus rapidement. En raccourcissant les délais et en augmentant la compétitivité des entreprises (chargeurs et transporteurs), elle permettra de conforter l'activité existante et de susciter l'implantation de nouvelles unités. Pour de nombreux secteurs et plus particulièrement ceux utilisateurs de main d'œuvre qualifiée, elle pourra faciliter le recrutement et fidéliser le personnel.

En ce qui concerne les relations d'affaires avec les clients, fournisseurs et autres partenaires, de même qu'avec les candidats à l'implantation, elle supprimera le caractère généralement considéré comme rédhibitoire des déplacements actuels, comparés à ceux des autres bassins d'emplois de Midi-Pyrénées mieux desservis.

Opportunité de développement de la formation et de la recherche

L'importance aujourd'hui des relations entre la recherche, la formation et l'économie n'est plus à démontrer. La politique des pôles de compétitivité en est l'illustration.

La dernière décennie a vu naître dans le bassin de Castres – Mazamet des plates-formes de connaissances (recherche, formation, transfert de technologie) en phase avec les activités et les stratégies du territoire : chimie, bio-industries, technologies de l'information et de la communication (TIC), mécanique et santé.

La mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse constituera un lien renforcé avec la métropole régionale dont la faiblesse actuelle est un handicap à la montée en puissance de ces pôles recherche-formation-entreprise, indispensables à l'accompagnement ou à la mutation de l'économie du Sud tarnais.

Avec l'amélioration du service ferroviaire offert, elle sera un atout déterminant pour convaincre les étudiants, enseignants et chercheurs de venir s'installer dans le bassin de Castres – Mazamet.

Avec le scénario de mise en concession, l'intégralité de la liaison devant être en service dès 2015, le pôle d'enseignement supérieur de Castres – Mazamet pourra rapidement s'intégrer au réseau d'enseignement supérieur de l'aire métropolitaine.

Dans le cadre du scénario d'aménagement progressif, la durée de mise en service progressive de la liaison Castres – Mazamet rendra moins performants les dispositifs mis en œuvre aujourd'hui dans le domaine de l'enseignement.

Opportunité nouvelle pour le tourisme

Le tourisme présente dans le Tarn un chiffre d'affaires nettement moindre que celui de l'agriculture par exemple. Il accuse dans ce domaine un retard important par rapport aux autres départements de la région. Alors que la demande se diversifie et se tourne de plus en plus vers des régions et des sites accueillants et préservés, privilégiant le patrimoine naturel et culturel, le sud du Tarn a une réelle carte à jouer en matière de tourisme. L'amélioration de l'accessibilité à partir de Toulouse demeure toutefois une condition indispensable à la valorisation des ressources de ce territoire.

Le sud du département du Tarn se caractérise par une qualité et une diversité des paysages qui lui confèrent une richesse naturelle remarquable à laquelle s'ajoute un intérêt culturel certain. Encore trop méconnus, ces éléments peuvent s'avérer déterminants pour son attractivité, à condition que l'axe Toulouse - Castres soit mieux aménagé et permette au bassin de population toulousain d'accéder dans de meilleures conditions au patrimoine situé à l'est de la métropole. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité avec Toulouse permettrait indéniablement un élargissement de l'aire de marché et donc une augmentation significative de la demande touristique dans cette zone.

Prise en compte du milieu agricole et intérêt recherché pour le développement des industries agro-alimentaires

Bien que connaissant les difficultés inhérentes à cette activité, l'agriculture développée sur le territoire concerné par l'aménagement de la liaison Castres – Toulouse est considérée aujourd'hui comme un secteur économique important, à prendre en compte. Le nombre des exploitations y est encore élevé et ce sont des structures relativement dynamiques : population agricole jeune, nombreuses structures professionnelles, production en voie de diversification, développement de la vente directe et des activités parallèles liées au tourisme vert, ...

Ce constat se vérifie aussi bien sur les coteaux du Lauragais (culture céréalière, semence fourragère et potagère, maïsiculture) que dans la plaine castraise (culture céréalière et élevage) ou sur la vallée du Thoré (élevage laitier) et les coteaux montagnards limitrophes (élevage viande).

A côté de ces activités agricoles, dont l'expédition des marchandises nécessite le déplacement de nombreux poids lourds, plusieurs industries agro-alimentaires (IAA) se sont développées sur ces territoires. Elles emploient de nombreux actifs et constituent un volant d'activité important dans l'économie du bassin de Castres – Mazamet. Citons les produits apéritifs Menguy's à Mazamet, les abattoirs Bigard et les Fermiers Occitans à Castres, le nouvel abattoir de Puylaurens, l'abattoir de Lacaune, ... Ce réseau se complète par de nombreuses petites unités de découpe et transformation de la viande au sein même des exploitations agricoles, ces derniers livrant ensuite des clients à domicile ou vendant leurs marchandises sur les marchés locaux (agglomération toulousaine comprise).

Avec l'aménagement de la liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse, toutes ces activités (agricoles ou IAA) pourront bénéficier de meilleures conditions d'approvisionnement, de distribution et de commercialisation, notamment pour les produits agro-alimentaires particulièrement sensibles au temps de trajet et donc à la qualité du réseau routier. Cet argument est d'autant plus crédible que la production de produits frais (lait, viande de bœuf, mouton, volailles), associée à la présence d'entreprises de conditionnement est particulièrement développée le long de l'axe. De même, les abattoirs cités ou la société Menguy's fonctionnent à plein régime que parce qu'ils reçoivent leurs matières premières en provenance de l'ensemble du sud de la France, de la Bretagne, voire de l'étranger (Espagne, ...). La production agricole locale ne leur permettrait pas de fonctionner suffisamment.

Les produits concernés peuvent subir des retards dommageables du fait des longues durées de transports, et ce d'autant plus que l'analyse des flux a révélé que la majeure partie de la production agricole transitait par l'axe.

Autres activités spécifiques : les carriers, la sylviculture, les eaux minérales

Toutes ces activités jouant un rôle important dans l'économie locale des territoires montagnards de l'extrême sud tarnais (maintien de l'emploi sur place), sont fortement dépendantes des infrastructures routières. En l'absence aujourd'hui de service fret ferroviaire depuis les gares de Castres et Mazamet, l'expédition de leurs marchandises passe forcément par la route. Comme pour les produits agricoles, l'aménagement d'une liaison à 2x2 voies entre Castres et Toulouse leur permettraient de profiter de gains d'accessibilité. Or aujourd'hui, toutes ces activités pâtissent d'un environnement mondial fortement concurrentiel qui les rend fragiles.

Plus vite ils pourront bénéficier de ces gains d'accessibilité, mieux ce sera pour leur santé.

Dimension commerciale, différents effets possibles

L'impact d'une liaison routière performante entre Castres et Toulouse sur les activités commerciales est à prendre en compte dans la mesure où il se traduit par un risque d'évasion commerciale amplifiée.

A contrario, l'anticipation de ce phénomène peut produire des effets positifs sur l'appareil commercial en amenant les acteurs locaux à adopter des stratégies offensives pour l'adaptation du commerce local et l'arrivée de nouvelles enseignes.

Les équilibres dans les formes de distribution sont à préserver, de manière à privilégier les emplois à caractère durable.

De plus, l'engorgement démographique du Grand Toulouse va générer l'arrivée de nouvelles populations (cf § suivant sur l'organisation des territoires) porteuses de pouvoir d'achat.

Risque de transfert d'activité et de remise en cause de la reconversion industrielle

Depuis une vingtaine d'années et indépendamment de la conjoncture, le territoire de Castres – Mazamet a vécu des situations mettant en cause l'enclavement comme facteur de transfert d'activité hors du territoire.

Cette situation concerne plus particulièrement les PME très performantes dans leur secteur et rachetées par des groupes dont les centres de décision ne sont pas locaux. Ces firmes sont aujourd'hui au nombre d'une quarantaine et représentent 3 000 emplois.

La même problématique est à considérer pour des entreprises qui, nées sur le territoire, ont acquis une dimension internationale et ne peuvent plus accepter des infrastructures inadaptées.

Des projets d'envergure, liés aux des grands domaines de reconversion du bassin que sont la chimie, la santé et les TIC, ont été annoncés récemment. Le report de l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse pourrait avoir selon les élus et partenaires économiques locaux, des conséquences négatives sur leur confirmation et donc leur réalisation.

La Communauté d'Agglomération de Castres – Mazamet indique pour exemple le cas de l'installation de I-BP filiale informatique des Banques Populaires sur la ZAC du Causse, qui a choisi le site de Castres pour déménager ses structures de la région parisienne, en prévision de la réalisation de la future 2x2 voies entre Castres et Toulouse.

Face à d'autres sites d'implantation au sein de grandes villes françaises, les élus locaux ont su montrer les avantages d'une installation dans le sud tarnais, en indiquant notamment la réalisation prochaine de cette nouvelle infrastructure.

Les effets sur l'organisation des territoires

Préambule Pour répondre aux orientations d'aménagement issues du Grenelle Environnement, la liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse doit participer à l'amélioration des déplacements dans l'aire métropolitaine toulousaine, dans le cadre de dispositions d'urbanisme de lutte contre l'étalement urbain, plus contraignantes.

Il s'agit donc de vérifier si les scénarios de mise en concession et d'aménagement progressif ont la capacité d'accompagner les politiques locales :

- de structuration urbaine et de développement économique ;
- de lutte contre l'artificialisation des espaces naturels.

Et s'ils peuvent participer à un aménagement cohérent de l'espace au sein de l'aire métropolitaine de Toulouse, de manière à ne pas paralyser son évolution, par engorgement de certains axes de communication.

Offrir aux territoires peu denses des services de transports et des infrastructures adaptées

Aujourd'hui sur l'aire métropolitaine toulousaine, il reste très peu de territoires enclavés. On peut citer les pôles urbains de Castres – Mazamet, Auch, Graulhet, Saint-Girons, Lavelanet ainsi que les territoires ruraux et montagnards limitrophes.

Ces territoires ont enregistré une perte ou une faible croissance de population sur les 20 dernières années alors que l'aire métropolitaine toulousaine a connu une croissance soutenue.

Ils présentent la caractéristique d'être géographiquement éloignés de Toulouse ou tout au moins mal raccordés au réseau routier ou ferroviaire structurant, ce qui les discrimine par rapport à d'autres territoires.

Pour certains, et c'est le cas de Castres – Mazamet, ce sont des bassins industriels traditionnels en perte d'effectifs et en processus structurel de désindustrialisation (notamment à Mazamet). Le taux de chômage et le pourcentage de personnes touchant le revenu minimum d'insertion y sont élevés.

Du fait de leur enclavement, ils sont de moins en moins attractifs. Ils se trouvent concurrencés par des territoires plus proches de l'agglomération toulousaine, situés le long des grands axes de communication, qui autrefois vivaient d'une économie rurale et qui désormais accueillent des zones d'activités importantes. C'est le cas de Saint-Sulpice dans le Tarn.

Offrir à ces territoires en perte de vitesse des services de transports et des infrastructures adaptées leur permettrait d'éviter un décrochage. Pour Castres – Mazamet, l'accès routier est aujourd'hui insuffisant et l'offre ferroviaire est également faible au regard de la desserte de certains autres territoires midi-pyrénéens

Quant au transport collectif par car, s'il se développe entre Toulouse et Castres grâce aux actions entreprises par le Conseil général du Tarn et la Région Midi-Pyrénées, il se trouve lui aussi confronté aux problèmes de circulation sur le réseau routier.

Les différentes études entreprises sur l'enclavement de Castres - Mazamet ont montré que ses relations étaient tournées pour l'essentiel vers l'ouest (accès à Toulouse et au réseau autoroutier), puis secondairement vers le sud-est, Béziers et le bassin méditerranéen. En revanche, les déplacements vers le nord sont faibles.

Compte tenu des caractéristiques géographiques locales et de la trame historique des réseaux routier et ferroviaire*, c'est donc vers l'ouest que l'amélioration des infrastructures permettra le désenclavement de ce territoire. Les projets envisagés aujourd'hui au niveau de l'offre ferroviaire ne combleront pas toutes les attentes actuelles (cf encart ci-dessous).

L'enquête de circulation sur la RN126 qui a eu lieu entre le 24 mars et le 2 avril 2009, a révélé que les automobilistes utilisant cet axe n'empruntaient pas le mode ferroviaire pour les raisons suivantes :

- 45% des usagers invoquent des contraintes professionnelles (matériel à transporter) ou l'autonomie et la facilité d'usage de la voiture particulière ;
- 25% estiment que la qualité du service rendu ne leur convient pas (fréquence, fiabilité, accès aux gares).

La route reste le seul mode qui permet par son accessibilité et sa souplesse d'utilisation d'assurer un désenclavement effectif de tous les territoires. Le véritable enjeu aujourd'hui est de concevoir un désenclavement durable qui puisse être facteur de développement économique. Couplé avec les travaux entrepris par le Conseil général de l'Hérault concernant la RD112 (ex-RN112), l'aménagement de la liaison routière Castres – Toulouse va donc permettre de désenclaver le sud du Tarn.

Dans le cadre du scénario de mise en concession, la possibilité de répondre plus rapidement aux attentes locales, constitue une opportunité que bon nombre d'acteurs locaux (y compris la chambre d'agriculture du Tarn) souhaitent saisir.

Pour beaucoup (Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet, Conseil général du Tarn, Chambre de Commerce et d'Industrie de Castres – Mazamet, Midi-Pyrénées Expansion, ...), **l'alternative au scénario de mise en concession n'existe pas.**

A l'image des dernières opérations routières réalisées sur la RN126, ils considèrent que les délais de réalisation sont trop longs. Il a fallu 3 contrats de plan Etat-Région en 15 ans pour réaliser 10,3 km de voies nouvelles (*déviations de Soual, 3,5 km, ouverture en 2002 / déviation de Puylaurens, 6,8 km, ouverture en 2008*).

Ils constatent en outre que durant la décennie 2000, les financements existaient via les contrats de plan, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Les différentes dates de mise en service annoncées pour l'aménagement progressif de la liaison Castres – Toulouse (scénario d'aménagement progressif) sont de ce fait considérées comme aléatoires.

Lorsque le scénario d'aménagement progressif sera en service, il présentera en revanche l'avantage d'offrir un itinéraire gratuit aux usagers, ce qui est plus attractif pour une certaine frange de la population et pour des entreprises de transports de marchandises cherchant à diminuer leur coût de transport.

* Le réseau ferroviaire n'offre pas d'alternative à la liaison Toulouse – Castres – Mazamet.

Lutter contre l'étalement urbain qui provoque une artificialisation trop importante des espaces naturels

Aujourd'hui, les différents exemples d'aménagement routier français ou étranger ont montré que le principal risque pour l'environnement n'était pas le développement du territoire mais l'absence de maîtrise de l'urbanisation. En effet, il y a menace pour l'environnement lorsque la construction d'infrastructures constitue une incitation à la péri-urbanisation, c'est-à-dire à l'extension géographique des zones urbaines à travers l'extension des quartiers périphériques. Pour contrer cela, les infrastructures de transport seront d'autant plus compatibles avec les exigences d'un développement durable des territoires si elles s'accompagnent d'une politique de densification des villes petites ou moyennes, susceptibles de constituer des pôles d'équilibre aux grands centres urbains.

Dans le cadre de l'aménagement de la liaison à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse, on peut se demander si ce projet permettra de renforcer les effets des différentes politiques mises en œuvre (cf § ci-dessous) pour organiser différemment le développement de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces dernières visent à contrer les effets négatifs d'un scénario de développement tendanciel qui fait peser sur l'économie et l'environnement de gros risques.

Ainsi « du côté des pôles d'emplois, et notamment les aires urbaines moyennes, le risque principal est celui de la perte de substance par diminution de la population active et accroissement de la part des personnes âgées dans la population totale : à terme, faute d'actifs, les emplois risquent de diminuer.

Du côté des espaces résidentiels, notamment dans le périurbain toulousain, le risque principal, déjà avéré, est celui d'une asphyxie budgétaire des collectivités territoriales, devant accueillir des ménages sans disposer des moyens financiers de répondre à leurs besoins (sans parler de leurs demandes).

La sélectivité croissante des marchés du logement fait courir un risque pour l'ensemble du système de l'aire métropolitaine. Le blocage des itinéraires résidentiels, pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'accéder à la propriété dans l'aire urbaine toulousaine, est déjà avéré. Les ménages modestes ou pauvres auront toujours plus de difficultés (sauf retournement du marché immobilier) à se loger à proximité des pôles d'emplois productifs.

Or, si l'économie résidentielle permet d'envisager un certain étalement de l'emploi (notamment dans les secteurs ruraux et les secteurs périurbains), le développement régulier et prévisible de l'emploi productif dans les pôles associés de l'agglomération toulousaine entraînera une demande importante d'emplois peu qualifiés, comme c'est déjà en partie le cas (restauration gardiennage, etc.).

Peut-on envisager que le libre jeu du marché du logement entraîne une localisation toujours plus lointaine des ménages les plus modestes (et donc des actifs les plus susceptibles d'occuper les emplois de gardiennage, d'entretien et de restauration) ?

Jusqu'où est-il acceptable, pour l'aire métropolitaine, d'accroître le temps d'accès aux emplois les moins qualifiés, sans risquer une perte en qualité des aménités urbaines? On le sait, l'existence d'emplois de services est une condition nécessaire à l'attractivité et au rayonnement d'un territoire urbain. Sans service, la qualité urbaine diminue : le maintien de l'accessibilité aux emplois faiblement qualifiés au cœur du système métropolitain est une des conditions du maintien de son rayonnement.

Enfin, le scénario tendanciel, en toutes hypothèses, fait état d'une croissance des déplacements liés au travail (du fait des processus de dissociations déjà évoqués). Cependant, cette croissance des déplacements liés au travail ne suppose pas nécessairement une croissance des déplacements pour les autres motifs. Certains signes tendent à montrer un ralentissement de la mobilité globale. »

Organisation à terme de l'aire métropolitaine toulousaine

Conséquence du dynamisme économique et démographique de l'agglomération toulousaine, le phénomène de « métropolisation » s'étend aujourd'hui jusqu'aux villes moyennes situées entre 50 et 80 km. Celles-ci sont désormais intégrées dans ce nouvel ensemble appelé « aire métropolitaine ». Cette dynamique concerne en premier lieu les communes situées le long des axes de circulation rayonnant depuis Toulouse. Elles ont en effet vu leur population augmenter fortement, notamment sur les axes Toulouse-Montauban et Toulouse-Albi.

Au sein de cette « aire métropolitaine », le développement de l'agglomération toulousaine est plus rapide que celui des autres territoires de la région Midi-Pyrénées. Cela conduit à une polarisation toujours croissante, à une saturation du réseau routier périurbain, à un isolement et un affaiblissement des autres bassins économiques.

Un nouvel axe entre Toulouse et Castres, offrant de meilleures conditions de circulation, accompagné d'une maîtrise de l'étalement urbain, pourrait avoir des effets bénéfiques sur l'attractivité du sud tarnais :

- les territoires ruraux, mieux irrigués, bénéficieraient d'un meilleur accès aux services et d'une intensification des échanges,
- les bourgs et villages déjà traversés par la RN 126 retrouveraient une meilleure qualité de vie : baisse des nuisances sonores, réduction de la pollution, amélioration des déplacements locaux et aménagements urbains, ...
- plus accessible, le pôle d'enseignement supérieur de Castres verrait son attractivité augmenter et attirerait de nouveaux étudiants ; un enjeu important pour l'agglomération, avec un pôle formation proche des entreprises.

Comment la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse peut-elle s'intégrer dans la démarche Interscot de l'aire urbaine toulousaine ?

1^{er} axe : Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité : La liaison à 2x2 voies Castres – Toulouse, en permettant de relier l'agglomération de Castres – Mazamet au reste du réseau routier majeur français, facilitera son développement économique, et par conséquent son économie. De même, en fonction de la position des échangeurs, elle va favoriser le développement de certains pôles ruraux au droit des points d'échanges.

2^{ème} axe : Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville : En reliant le pôle urbain toulousain à l'agglomération de Castres- Mazamet, elle désenclave un territoire et rapproche les populations des grands équipements.

3^{ème} axe : Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires : Elle constitue un trait d'union entre Toulouse, Castres et les espaces interstitiels situés entre ces deux agglomérations.

4^{ème} axe : Valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources (sol, air, eau, déchets ...) et prévenir les risques majeurs : La capacité des pôles d'équilibre à capter et à organiser dans leur bassin de vie une part importante du développement urbain futur est l'une des conditions de la réussite du projet de l'aire urbaine. Ces pôles d'équilibre présentent déjà un certain niveau de service mais leur développement futur repose sur la mixité des fonctions logements/activités/services à densifier et diversifier ; cela suppose la mise en œuvre d'un ensemble de politiques publiques opérationnelles permettant d'attirer emplois et habitants et d'organiser leur arrivée. La liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse avec l'amélioration de l'offre ferroviaire constitue un des moyens à mettre en œuvre.

La date de mise en service du **scénario de mise en concession** répond plus efficacement à cet enjeu, car elle peut dès à présent s'intégrer dans un schéma d'aménagement de l'ensemble de l'aire métropolitaine.

C'est ainsi que parmi toutes les études prospectives existantes ou en cours de finalisation (Région, Interscot, Etat, ...), il apparaît un point commun : **un scénario « souhaitable »** où les agglomérations moyennes de Midi-Pyrénées constituent des pôles d'appui à la croissance régionale. Dans le cas de l'agglomération de Castres – Mazamet, **ce scénario ne s'envisage pas sans la réalisation d'une liaison routière performante avec Toulouse dans un délai compatible avec les orientations d'aménagement prises**, ce qui n'est pas le cas du scénario d'aménagement progressif.

Organisation à terme du Sud Tarnais ■ Un scénario de développement du Sud Tarnais pour renforcer l'attractivité de ce territoire

Pour renforcer son attractivité, le territoire dispose de beaucoup d'atouts et les collectivités développent une stratégie économique visant cet objectif.

a. Les atouts du territoire :

Son positionnement au sud de la France, au carrefour de flux nord-sud (Rodez-Albi-Castres-Revel) et est-ouest (Toulouse-Castres-Mazamet-Béziers) : l'amélioration des axes routiers et ferroviaires, quand ils existent sur ces trajets, est donc essentielle pour l'accessibilité et l'ouverture du territoire. La liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse participera à cet effet. Ses effets peuvent être en outre majorés si son aménagement est accompagné d'autres projets routiers, réalisés à l'échelon départemental, innervant les territoires limitrophes. Ainsi, la poursuite de cet axe, par l'aménagement de la liaison vers la Méditerranée par la vallée du Thoré (RN112 puis RD112) permettrait en outre de favoriser les échanges avec Béziers et le couloir méditerranéen. De même, le traitement qualitatif des axes départementaux permettant d'effectuer facilement les liaisons entre l'A61, le Revélois et les territoires desservis par la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse (RD622, RD84) participera à désenclaver le territoire Sud Tarnais.

Sa qualité environnementale et l'offre d'équipements de centralité et de proximité sont des atouts à valoriser pour attirer la population sur place.

b. La stratégie des acteurs locaux :

Le bassin d'emploi de Castres – Mazamet, pôle industriel et de recherche privée, a engagé une politique de reconversion depuis plusieurs années, qui a abouti aujourd'hui à :

- une intégration aux pôles de compétitivité en particulier le pôle Cancer-Biotechnologies-Santé où se rejoignent la stratégie de reconversion de ce bassin et celle de diversification de Toulouse ;
- un développement de l'économie numérique avec un réseau très haut débit structurant sur l'agglomération ;
- la constitution d'une offre foncière et immobilière de qualité ;
- la mise en œuvre de la Technopole, qui participe à la promotion des projets innovants ;
- le développement de l'offre en matière d'enseignement supérieur et de recherche, marquée par la création de l'école d'ingénieurs Informatique et Systèmes d'Information pour la Santé.

Cette stratégie est impulsée par la Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. L'animation économique est assurée par Castres-Mazamet Technopole, positionné sur trois pôles de compétences (santé, numérique et chimie fine). A l'échelle du Pays d'Autan, la stratégie économique est aussi axée sur l'ancrage territorial du tissu de PMI – PME, l'exploitation des ressources naturelles comme le bois, le granit, l'agro-alimentaire, l'énergie, ...

c. La position de l'Etat au travers du « porter à connaissance » du futur SCoT du Pays d'Autan :

En 2007, l'Etat a apporté sa contribution au SCoT en identifiant les enjeux de développement du territoire suivants :

« Le Pays d'Autan peut se comprendre aujourd'hui comme un territoire à la charnière d'espaces et d'époques qui lui confère des responsabilités fortes pour construire son avenir : à la charnière des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, des grandes agglomérations de Toulouse et de Montpellier, à la charnière d'un passé industriel prospère et d'un grand enjeu de redynamisation de son économie. Son potentiel humain, la qualité de ses paysages et de son environnement, les savoir-faire industriels ancrés dans la culture locale et les perspectives de désenclavement donnent au Pays d'Autan des atouts et des chances qu'il appartient aux acteurs de ce territoire – l'Etat y compris - de valoriser ».

Dans le domaine économique, l'Etat insiste sur la nécessité de conduire une politique volontariste. « Le territoire doit progressivement sortir d'une logique de reconversion et se doter d'une politique délibérée de conquête et de rayonnement. Il dispose pour cela d'atouts substantiels (savoir-faire industriels, culture d'entreprise, points forts de performance économique, ...), d'autres sont en perspective proche (développement de l'enseignement supérieur, désenclavement, ...), les uns et les autres permettant aux acteurs du territoire d'optimiser la proximité de l'agglomération toulousaine et son impact économique grandissant. Il s'agit de prendre appui sur les facteurs d'attractivité du Pays d'Autan pour y valoriser cet impact, en particulier autour des projets structurants de dimension nationale ou internationale (les pôles de compétitivité notamment). »

d. Un scénario de développement pour le Pays d'Autan :

Le scénario retenu pour le SCoT du Pays d'Autan est un scénario « d'ouverture, de positionnement dans les flux, d'équilibre et d'intégration » avec :

- Un territoire inscrit dans la dynamique toulousaine, ce qui nécessite l'aménagement d'une liaison routière de qualité entre Castres et Toulouse ; un territoire d'union entre le Nord du Tarn et l'Aude, le développement des échanges aériens, le développement des formations supérieures et celui des échanges avec les universités de la région ...
- Une articulation optimale des territoires urbains et ruraux, un développement durable, une gestion économe des ressources, ...

Cette hypothèse de développement se conçoit plus difficilement avec le scénario 2, puisque si en 2025, la section Puylaurens – Castres est aménagée, le reste de l'itinéraire reste en l'état actuel pour plusieurs années, ce qui limite fortement les possibilités d'intégration de l'agglomération de Castres – Mazamet dans un schéma maillé de l'aire métropolitaine toulousaine, ouverte vers la façade méditerranéenne.

Organisation à terme des territoires de la vallée du Girou, territoires charnières haut-garonnais et tarnais

L'étude prospective relative aux systèmes territoriaux de l'aire métropolitaine de Toulouse (étude ACADIE) estime que, sur l'axe Toulouse – Albi, afin d'éviter que la tâche urbaine ne poursuive son extension jusqu'à la vallée du Tarn, il paraîtrait souhaitable de favoriser l'émergence de Saint-Sulpice en tant que pôle d'appui du développement périurbain toulousain, en concertation entre les syndicats mixtes porteurs des projets de SCoT du nord toulousain et du Vaurais. L'organisation de l'espace, les logiques d'implantation des équipements, l'organisation des transports pourraient faire l'objet d'une concertation et d'une programmation soutenue par les deux conseils généraux (31 et 81) et le conseil régional.

Or, il apparaît que **l'aménagement de la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse** peut rendre cet objectif plus délicat à atteindre, puisque qu'elle viendra renforcer sensiblement l'attractivité de la vallée du Girou, de Verfeil à Gragnague. Il conviendra donc de veiller à éviter la multiplication des projets de zones d'activités, et de ne pas favoriser sur la vallée du Girou un étalement urbain jusqu'à présent encore contenu.

Globalement sur le territoire du SCoT du Nord Toulousain, **la liaison à 2x2 voies Castres - Toulouse et notamment le scénario de mise en concession** est susceptible d'avoir des incidences sur le bassin de vie de la communauté de communes des Coteaux du Girou*. Cet espace sous la double influence de l'agglomération toulousaine et de la future zone d'activités « Les Portes du Tarn » au niveau de Saint-Sulpice et Buzet-sur-Tarn a du mal à se structurer. La tâche urbaine, continue jusqu'à la vallée du Girou, menace de poursuivre son extension jusqu'à la vallée du Tarn. Le territoire n'a pas non plus jusqu'à présent trouvé sa place du point de vue économique (absence de zones d'activités réellement structurante, dégradation du ratio emplois-habitants). Les éléments d'orientation issus des documents présentés par le syndicat mixte du SCoT en janvier 2009 font état pour ce bassin de vie d'un objectif démographique de 23 300 habitants, correspondant à l'accueil de 6 500 nouveaux habitants entre 2008 et 2030. En terme d'organisation territoriale, le pôle d'équilibre du bassin de vie serait constitué par le binôme Montastruc / Garidech. Verfeil apparaît comme un pôle complémentaire, Gragnague et Lapeyrouse-Fossat seraient « communes portes de l'agglomération toulousaine ».

Conclusion

Le projet d'aire métropolitaine toulousaine repose aujourd'hui sur une coopération étroite entre Toulouse et les pôles d'équilibre que constituent les agglomérations moyennes situées dans les départements périphériques. Or Castres-Mazamet est à ce jour le seul bassin de la région à ne pas être relié de manière adaptée.

Pour intégrer ce bassin dans les politiques d'aménagement définies au plan régional, l'aménagement du scénario 1 offre une réponse plus rapide.

* Verfeil, Saint Pierre, Montpitol, Roquesérière, Gémil, Montastruc la Conseillère, Gragnague, Garidech, Paulhac, Montjoire, Bazus, Lapeyrouse Fossat.