



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

Dossier du débat public



Préface

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

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

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

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

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

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

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

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

.../...

.../...

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

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

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

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

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

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

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

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

Sommaire

3 Préface

7 Le territoire concerné aujourd'hui



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

39 Les projets de territoires et l'évolution des déplacements



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

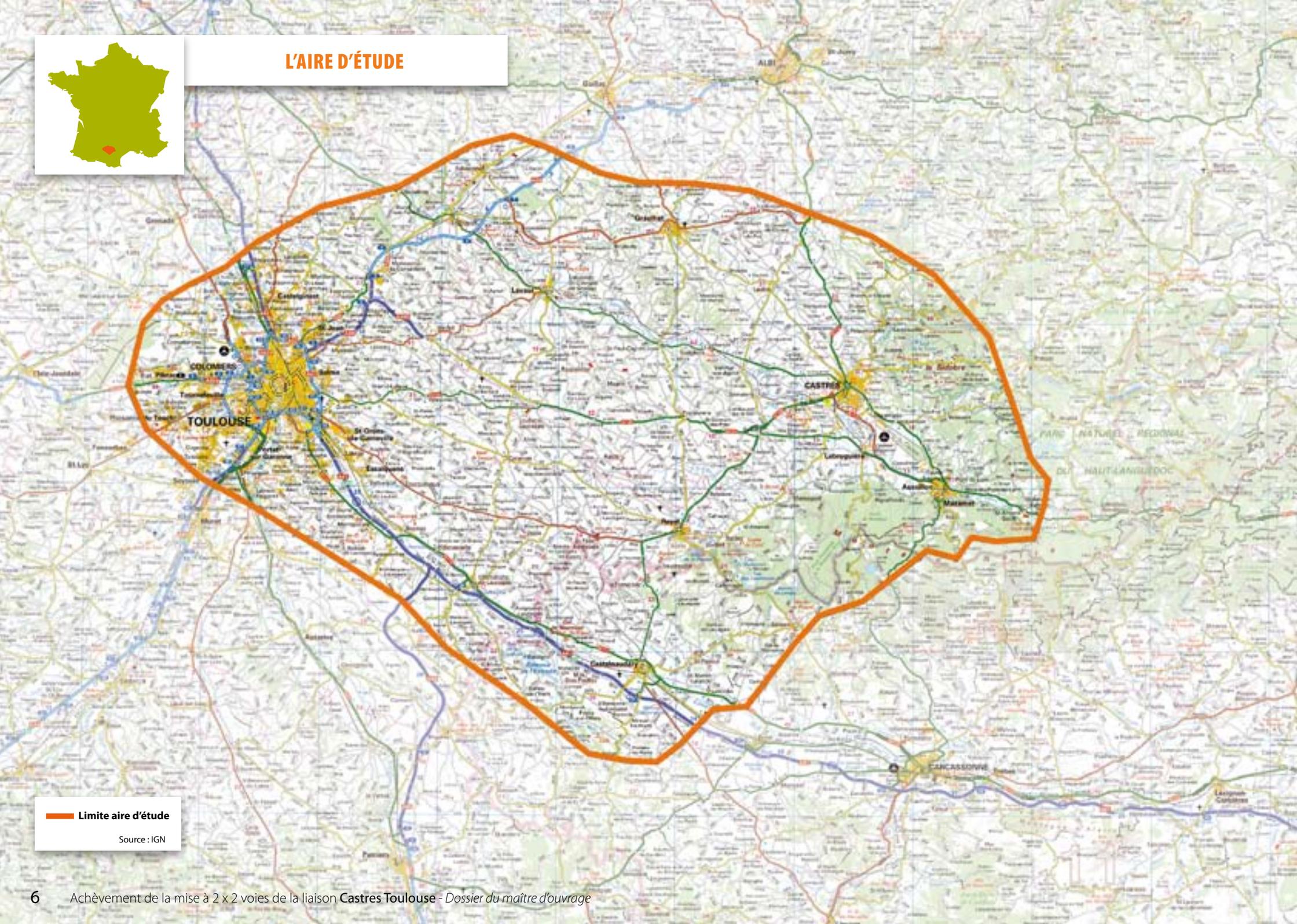
63 Comment poursuivre la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse ?



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

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

L'AIRE D'ÉTUDE



— Limite aire d'étude

Source : IGN



Le territoire concerné aujourd'hui

Le contexte environnemental

Un territoire aux multiples visages

● DEUX VASTES PLAINES

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

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



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

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

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

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

● LES VALLÉES BORDANT LES COURS D'EAU

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

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

L'eau omniprésente mais fragilisée

● UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DENSE

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

● LE RISQUE D'INONDATION

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

● UNE RESSOURCE EN EAU FRAGILISÉE



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

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

Une faune et une flore très diversifiées

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

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



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

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

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

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

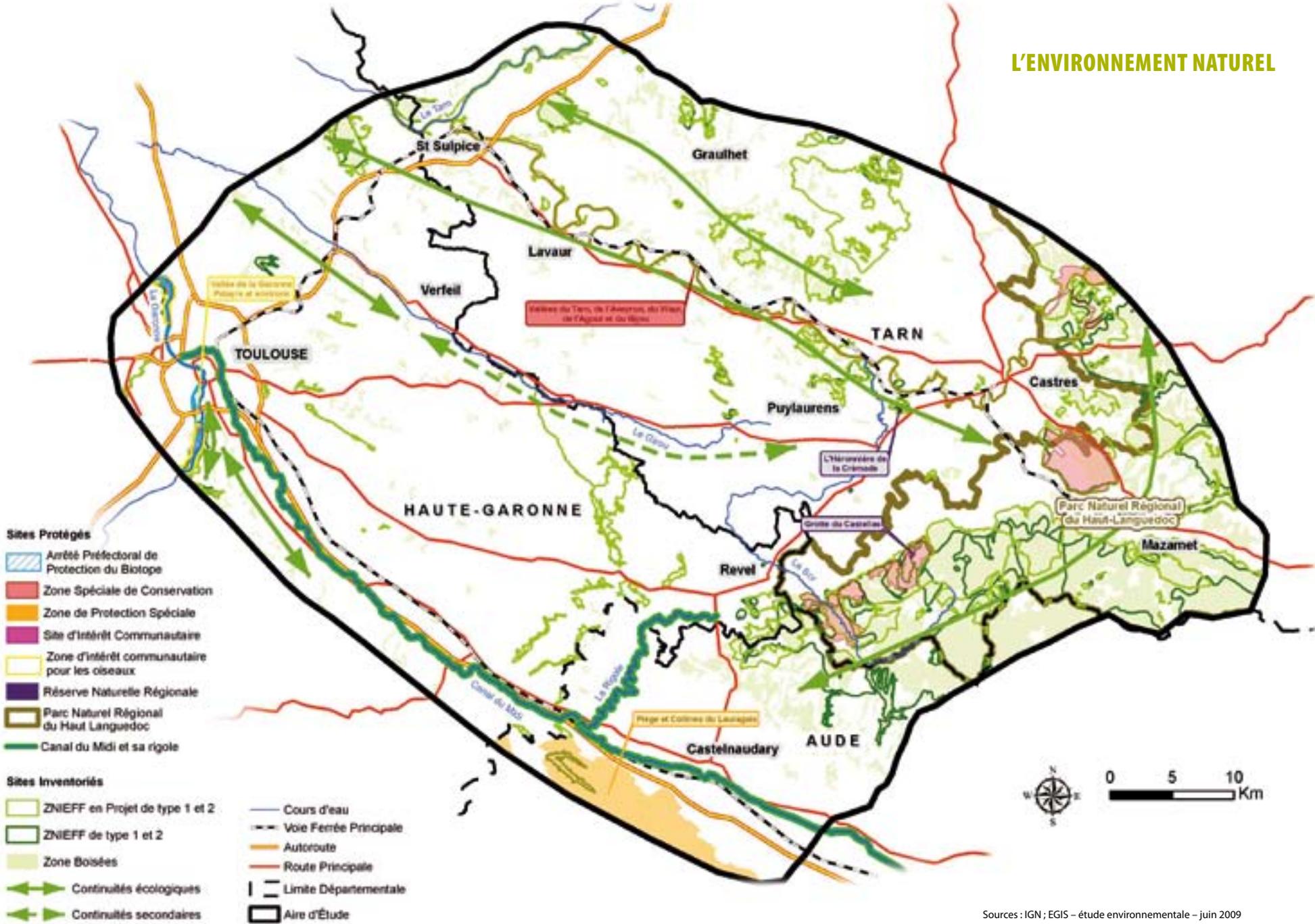


LES ZONES LES PLUS SENSIBLES EN LIMITE DE L'AIRE D'ÉTUDE

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

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

L'ENVIRONNEMENT NATUREL



Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009

Des paysages variés et bien marqués

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



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



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



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



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



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



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

Sources : IGN ; EGIS – étude environnementale – juin 2009

● L'EMPREINTE DES ACTIVITÉS AGRICOLES

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

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

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

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

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

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



● UN PATRIMOINE CULTUREL QUI SUBLIME LES PAYSAGES

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

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



L'occupation et le fonctionnement du territoire

Une évolution démographique inégale

Une évolution contrastée

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

MIDI-PYRÉNÉES, UNE RÉGION ATTRACTIVE

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

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

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

UN BOOM DÉMOGRAPHIQUE AUTOUR DE TOULOUSE

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

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

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

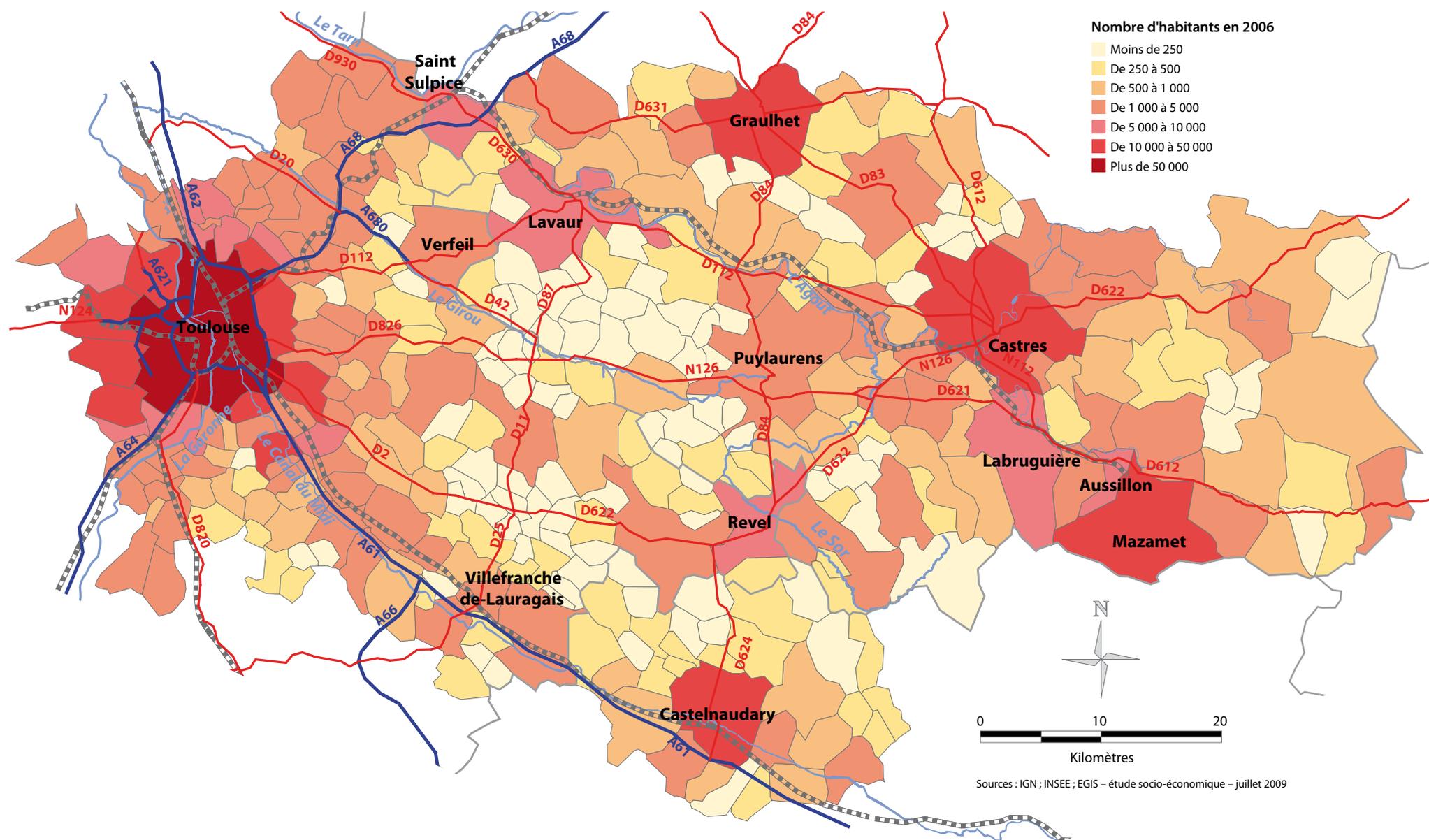


UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE LIÉE À L'ACCESSIBILITÉ À L'AIRE TOULOUSAINE

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

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

POIDS DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES EN 2006



Un phénomène de métropolisation

LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ENTRE 1999 ET 2006



Source : DREAL Midi-Pyrénées

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

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

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

L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

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

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

UNE DYNAMIQUE INÉGALE

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

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

Deux exemples de fonctionnement en réseau

Les établissements universitaires



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

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

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

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

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

Les établissements de santé



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

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

Une urbanisation croissante

● UNE FORTE DEMANDE DE LOGEMENTS ET DE CONSTRUCTIONS NEUVES

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



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

● UNE FUITE DES VILLES CENTRES VERS LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

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

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

La situation économique et sociale

Une économie contrastée

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

● UNE FORTE PROPORTION DE PETITES ENTREPRISES

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

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

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

● LES IMPLANTATIONS DES GRANDS ÉTABLISSEMENTS SONT TRÈS CONCENTRÉES

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

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

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

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

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

● DES ZONES D'ACTIVITÉS EN DÉVELOPPEMENT

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



Les activités agricoles et sylvicoles

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

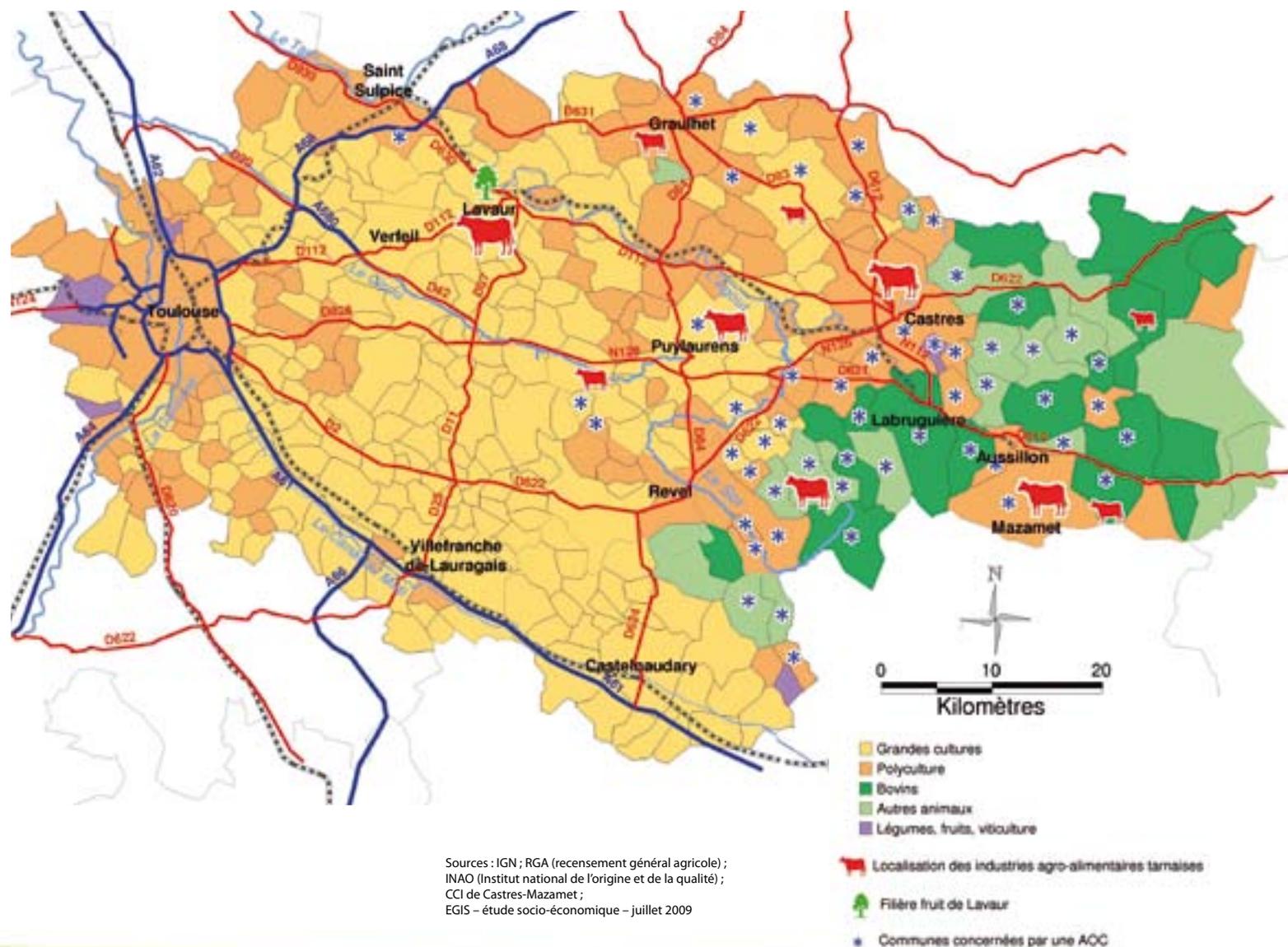
LES PRODUCTIONS SUR L'AIRE D'ÉTUDE

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

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

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

RÉPARTITION DE LA PRODUCTION AGRICOLE SUR LE TERRITOIRE



● UN SECTEUR EN PROFONDE MUTATION ÉCONOMIQUE

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

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

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

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

● DES ACTIVITÉS FORTEMENT GÉNÉRATRICES DE TRANSPORT

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

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

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



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

● LE POTENTIEL DE LA FILIÈRE BOIS

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

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

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

Les activités industrielles

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

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

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

LE DÉCLIN DES INDUSTRIES TRADITIONNELLES

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

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

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

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



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

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

Le tourisme

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

UN POTENTIEL TOURISTIQUE IMPORTANT MAIS PEU EXPLOITÉ AUJOURD'HUI

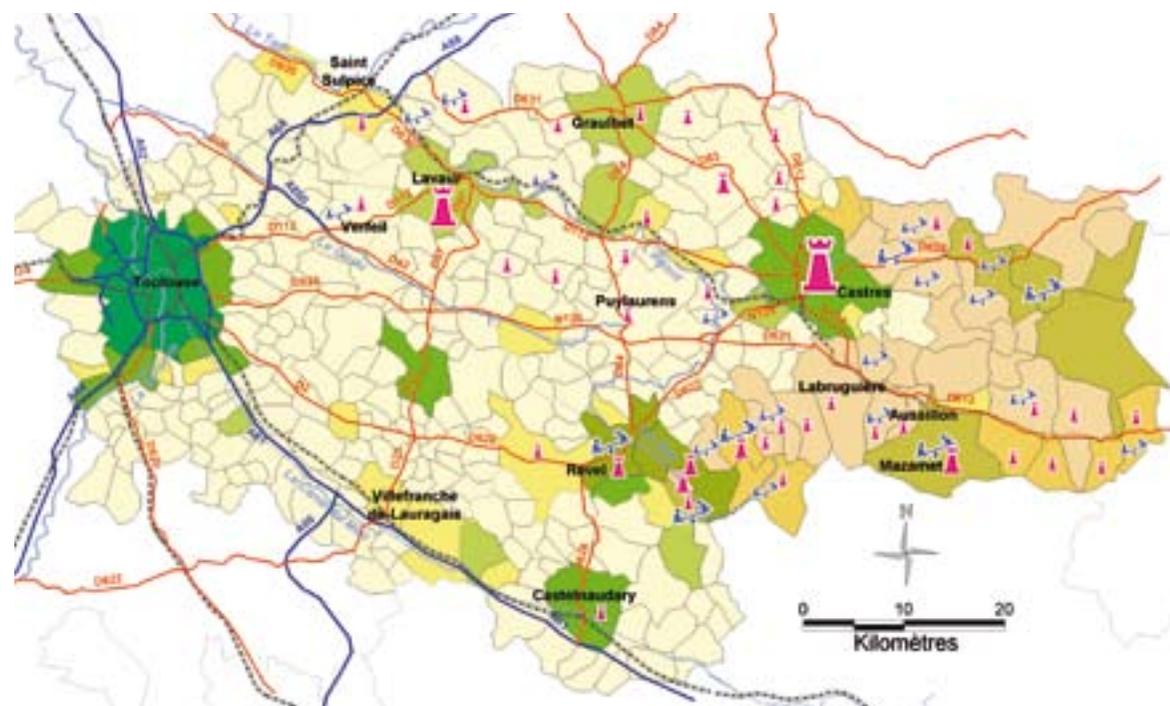
Il existe un réel potentiel touristique sur l'aire d'étude qui combine des paysages remarquables, un patrimoine architectural varié et une histoire riche. On recense entre autres :

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

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

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

SITES ET CAPACITÉS D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUES EN 2009



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**
** (avec agglomération touristique)

📍 Communes appartenant au PNR du Haut-Languedoc

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

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

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

Les autres activités tertiaires



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

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

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

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

● L'ATTRACTIVITÉ DES GRANDES SURFACES COMMERCIALES

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

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

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

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

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

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

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



Le contexte social

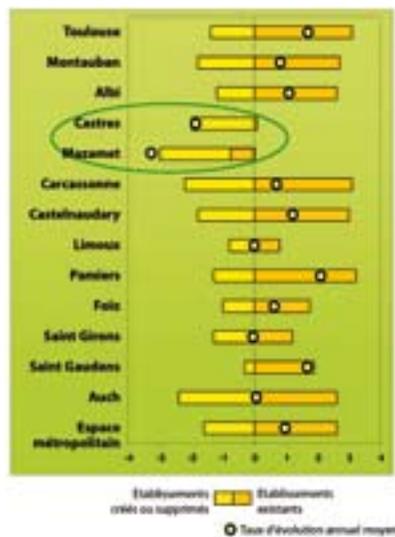
● EMPLOI : UN DES TERRITOIRES LES PLUS FRAGILES DE MIDI-PYRÉNÉES

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

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

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

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



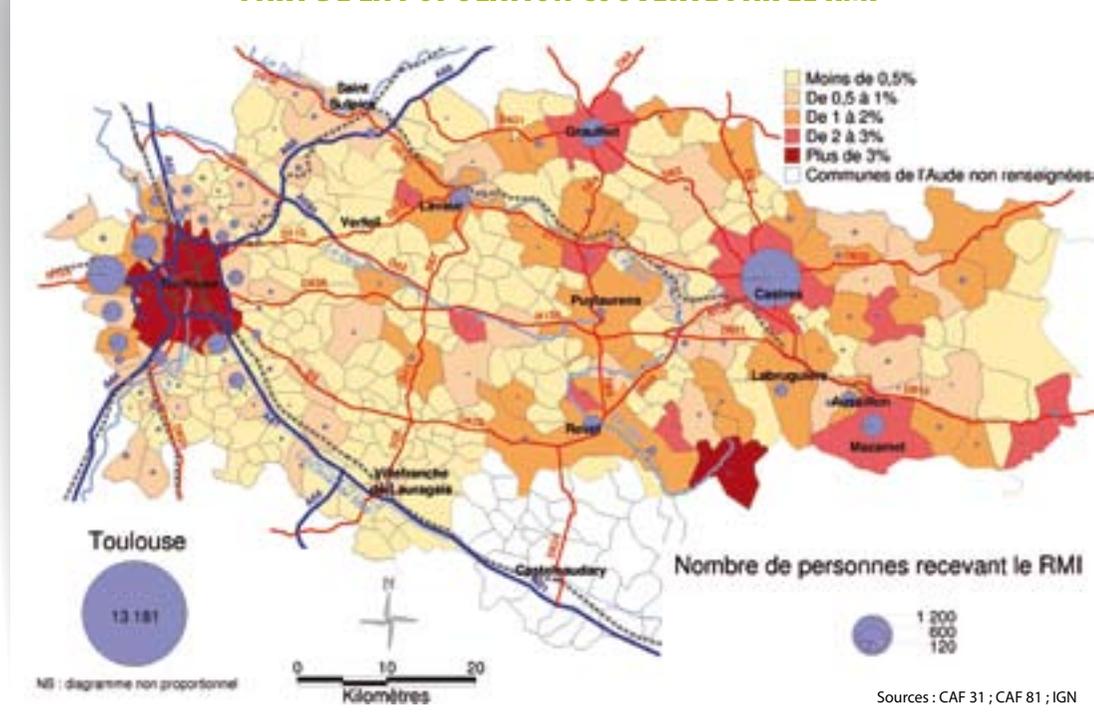
Sources : Insee, répertoire Sirene, champ ICS

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

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

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

PART DE LA POPULATION COUVERTE PAR LE RMI



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

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

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

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

La situation actuelle des déplacements et l'offre de transports



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

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

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

● TOULOUSE, PASSAGE QUASI OBLIGÉ

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

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

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

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

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

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

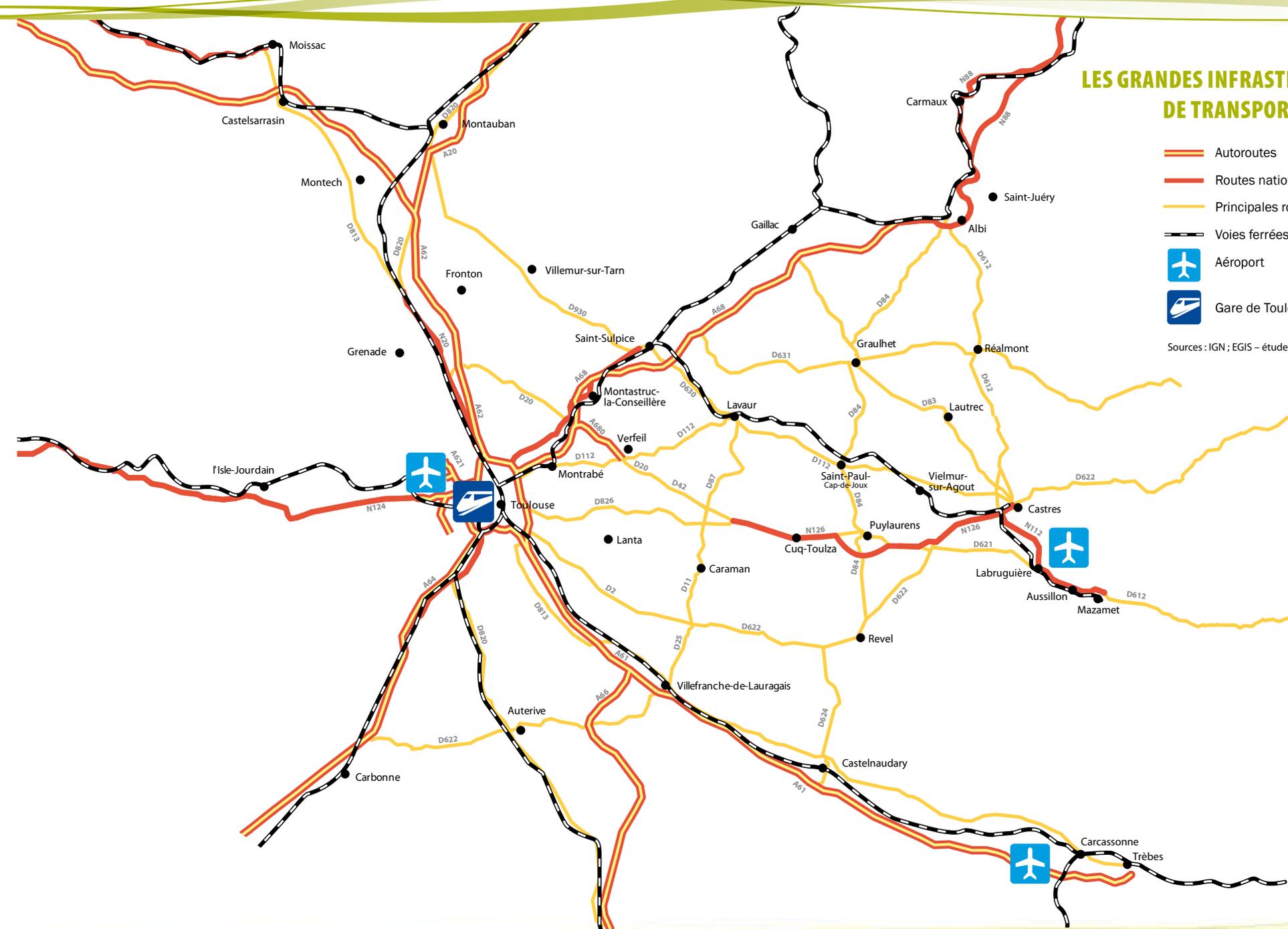
Cet ensemble de contraintes, valant tant pour le déplacement de personnes que pour le transport de marchandises, risque de pénaliser le développement de Castres-Mazamet aussi longtemps que les infrastructures existantes ne seront pas aménagées pour améliorer ses liaisons vers Toulouse.



LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

Sources : IGN ; EGIS - étude environnementale - juin 2009



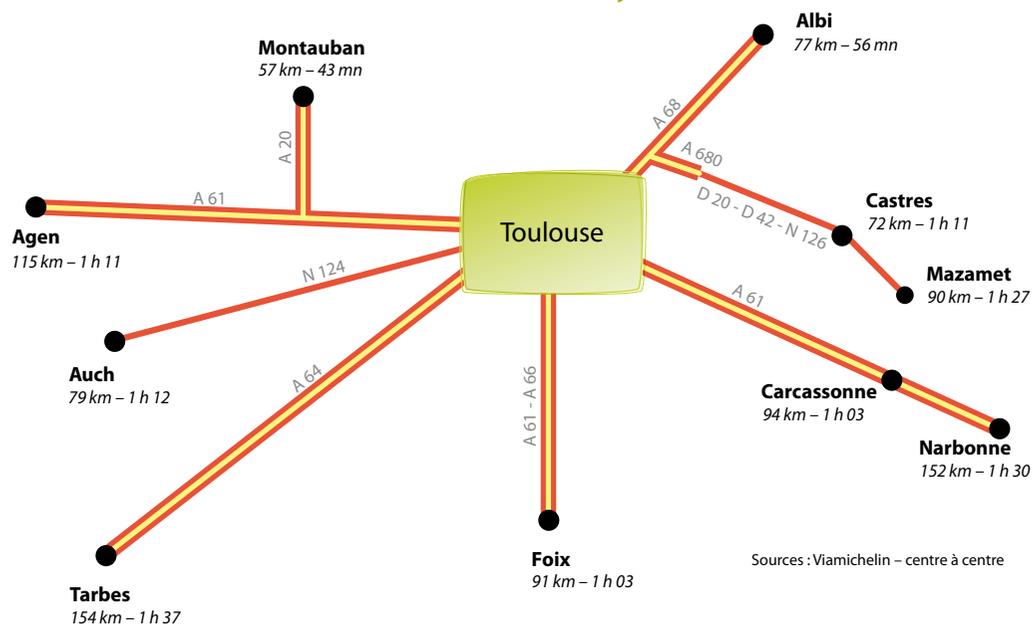
LES INFRASTRUCTURES SUR LA ZONE D'ÉTUDE

Un réseau routier inadapté

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



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



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

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



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

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

Une voie ferrée unique

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

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

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

Le transport de marchandises

Le transport de marchandises par la route



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

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

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

Le transport de marchandises par fer

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

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

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

Les plate-formes logistiques

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

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

Un trafic aérien concentré à Toulouse

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

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

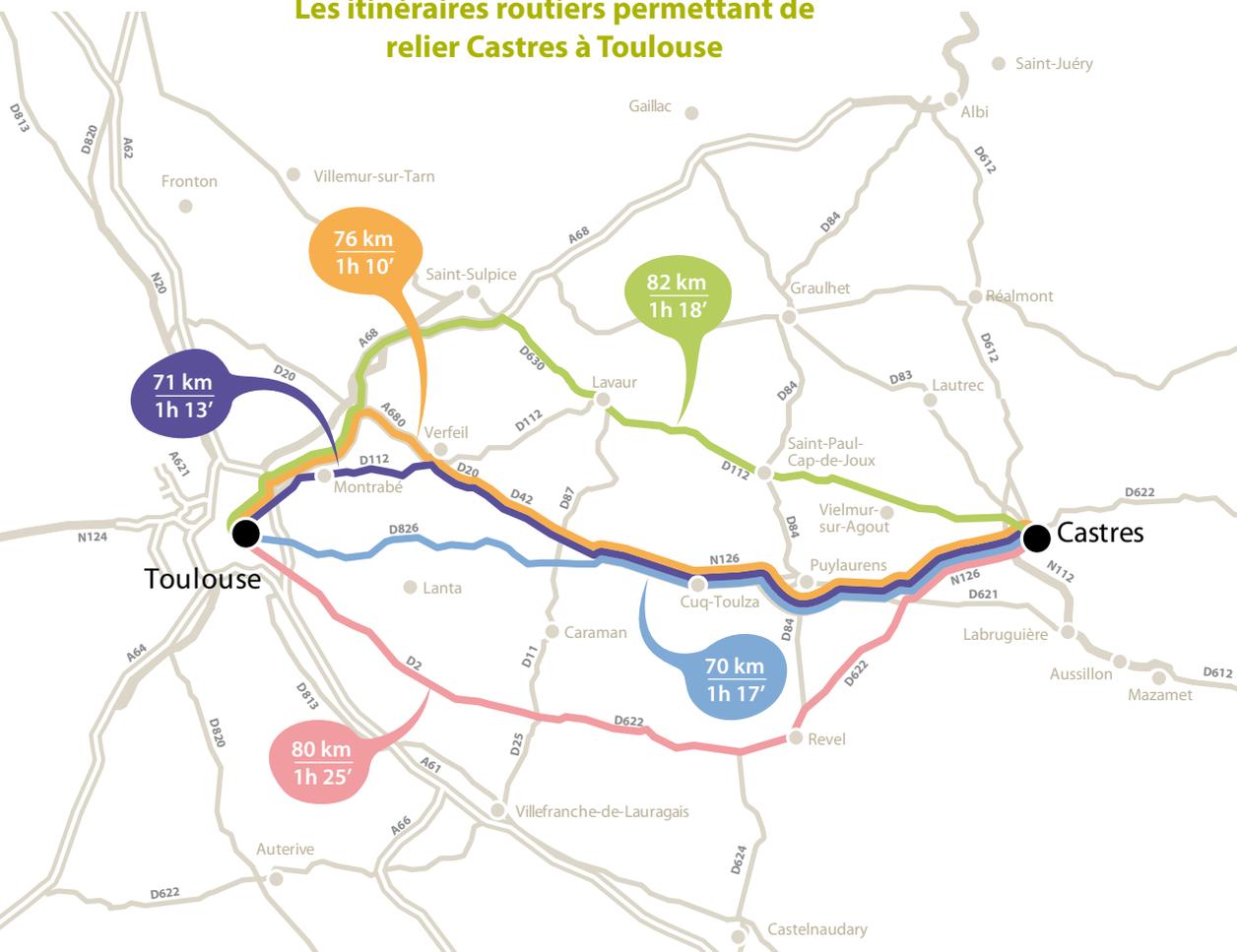
Deux destinations (Orly Sud et Lyon Saint-Exupéry) sont desservies chacune du lundi au vendredi par 2 vols réguliers quotidiens. La plate-forme est aussi utilisée pour de l'aviation d'affaires.

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



Le trajet Castres - Toulouse... en voiture

Les itinéraires routiers permettant de relier Castres à Toulouse



Les temps de parcours et les distances sont calculés de gare à gare et diffèrent donc légèrement des chiffres indiqués page précédente.

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



LES ITINÉRAIRES ENTRE CASTRES ET TOULOUSE

Plusieurs itinéraires permettent de relier Castres à Toulouse :

- ▶ **RD 826 - RN 126** : c'est l'itinéraire le plus court (70 km) mais il n'est pas forcément le plus rapide ;
- ▶ **A 68 - RD 630 - RD 112** : long de 82 km environ, le temps de parcours moyen est à peine inférieur à 1 h 20, en raison de la traversée de Lavar ;
- ▶ **A 68 - A 680 - RD 20 - RD 42 - RN 126** : long de 76 km, c'est l'itinéraire le plus rapide parce qu'il emprunte le plus de kilomètres de voie rapide en évitant certaines traversées d'agglomérations (Verfeil, Puylaurens, Soual). C'est aussi l'itinéraire destiné à assurer la continuité du réseau routier national prévu par le décret du 5 décembre 2005. A ce titre l'État a proposé aux conseils généraux de la Haute-Garonne et du Tarn que les sections concernées des RD 20 et RD 42 lui soient rétrocédées ;
- ▶ **RD 112 (Beaupuy) - RD 20 - RD 42 - RN 126** : long de 71 km, cet itinéraire est constitué d'une succession de routes départementales, notamment à la sortie de l'agglomération toulousaine ;
- ▶ **RD 2 - RD 622 (Revel) - RN 126** : située plus au sud, cette liaison qui passe par Revel est également la plus longue en terme de parcours (supérieur à 1 h 25).

Quels que soient les itinéraires de liaison entre Castres et Toulouse, ils convergent vers le périphérique toulousain et la rocade de Castres.

Les itinéraires vert et orange se raccordent directement au périphérique via l'autoroute A 68 ce qui assure une liaison rapide à l'entrée de Toulouse. Les autres (rouge et bleu) nécessitent la traversée de zones périurbaines à l'approche de l'agglomération toulousaine (congestion aux heures de pointe, vitesse limitée à 50 km/h, nombreux carrefours, ronds points...), ce qui s'avère pénalisant.

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

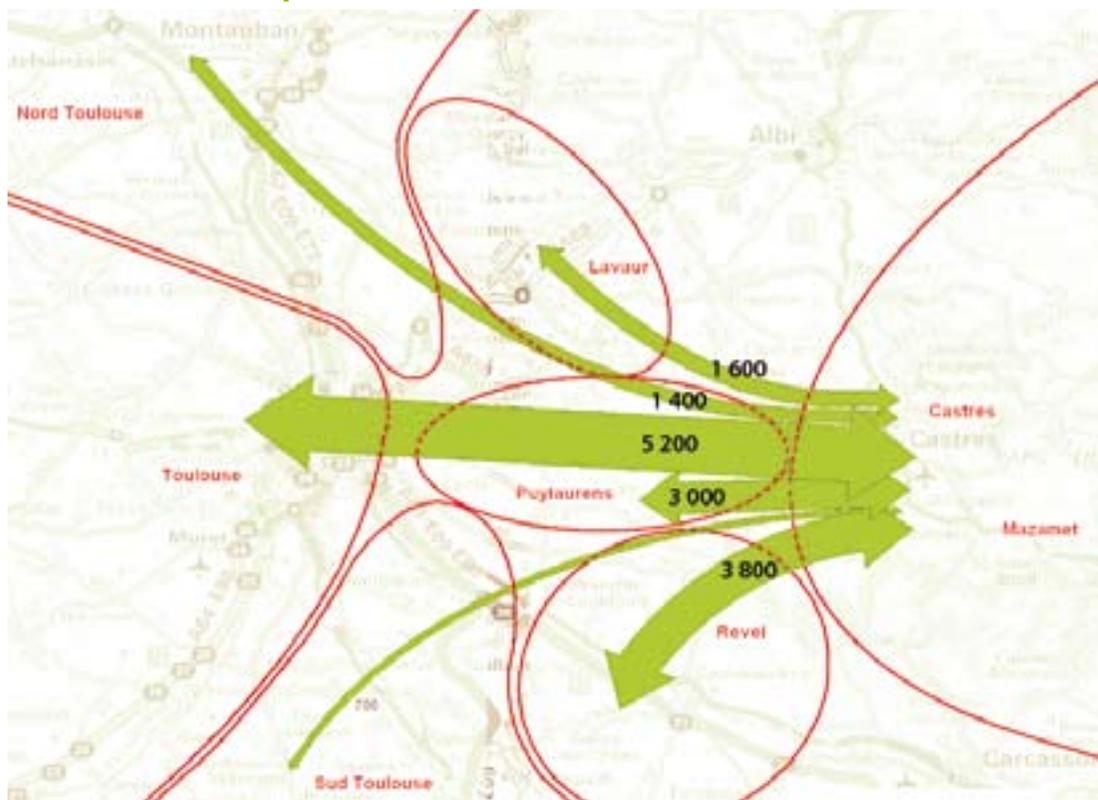
Afin d'étudier les flux de moyenne et longue distances, l'aire d'étude a été décomposée en différentes zones. Le trafic local, par exemple celui entre Castres-Mazamet et Soual, n'est pas pris en compte.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

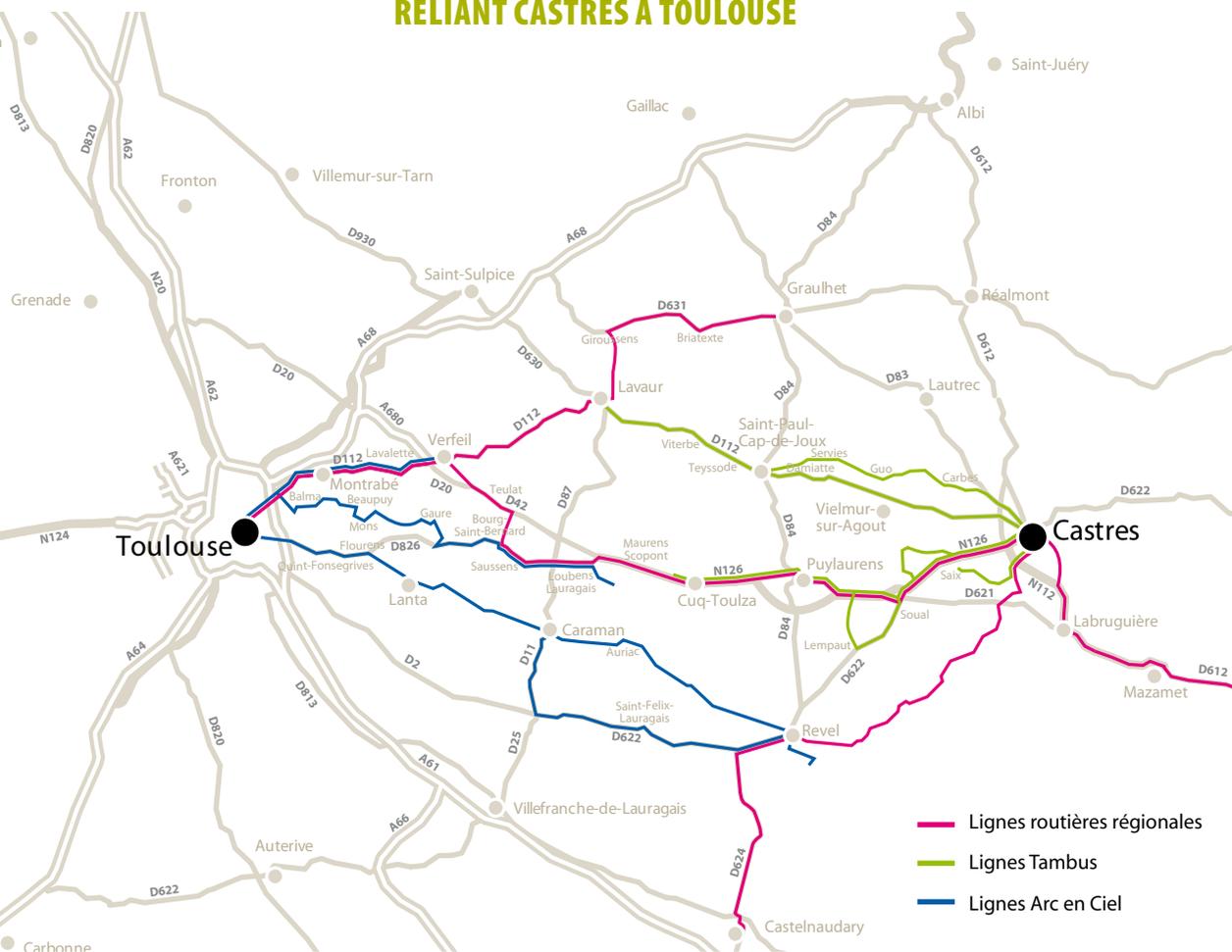
Le taux moyen d'occupation d'une automobile constaté à cette occasion est de 1,4.

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

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

Le trajet Castres - Toulouse... en autocar

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



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



LE RÉSEAU RÉGIONAL

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

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

Les horaires

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

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

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

La ligne permet 2 allers-retours le dimanche.

Le temps de parcours

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

Le coût pour l'utilisateur

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

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

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

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

● LES RÉSEAUX DÉPARTEMENTAUX

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



Le réseau Tarnbus

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

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

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



Le réseau Arc en Ciel

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

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

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

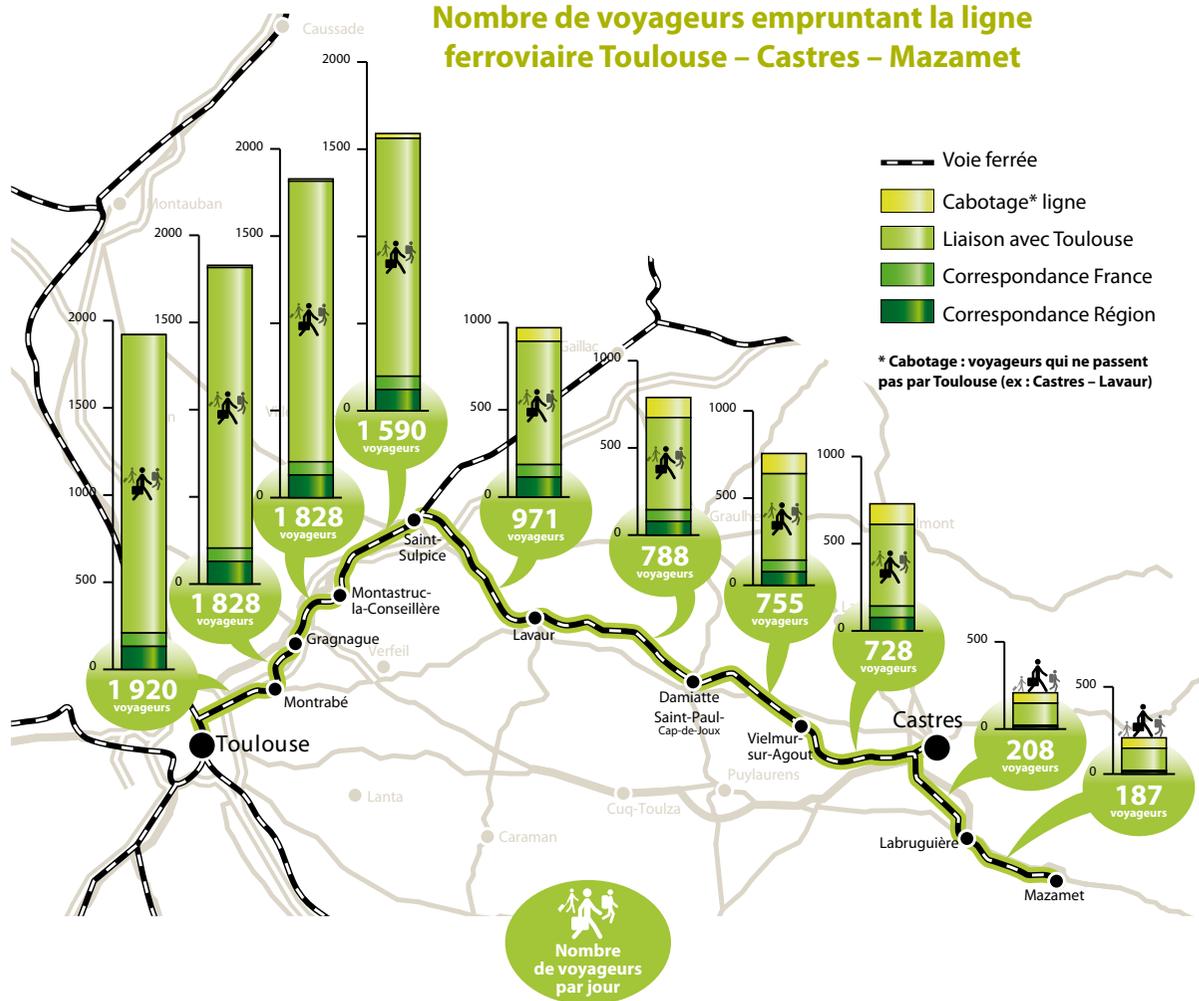
● LES RÉSEAUX URBAINS

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

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

Le trajet Castres - Toulouse... en train

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



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



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

LES SERVICES

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

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

Aucun service ferroviaire ne fonctionne en heure de nuit.

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

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

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

● LA FRÉQUENTATION

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

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

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

● LES PARTS MODALES : FORTE PRÉDOMINANCE DE LA ROUTE

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

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

Source : Région Midi-Pyrénées - PRT2

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

Motif de déplacement

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

Fréquence d'usage

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

Lieu de résidence

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

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

Accès à la gare

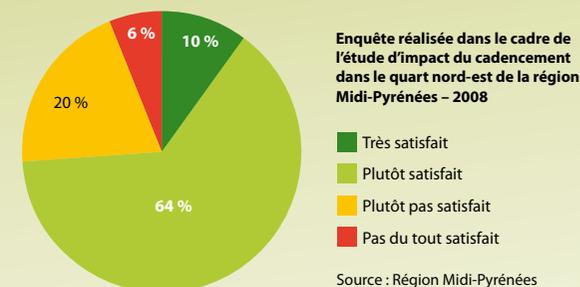
Hors les accès à la gare de Toulouse-Matabiau, véritable pôle multimodal pour les transports en commun, le mode d'accès principal aux gares situées sur la ligne reste la voiture particulière (60 %). 1 voyageur sur 3 rejoint la gare à pied car il réside à proximité d'une gare. 6 % viennent à la gare «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

Critères de choix du TER

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

Satisfaction

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



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

Souplesse : avantage « voiture »

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

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

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

Coût du voyage : avantage « train »

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

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

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

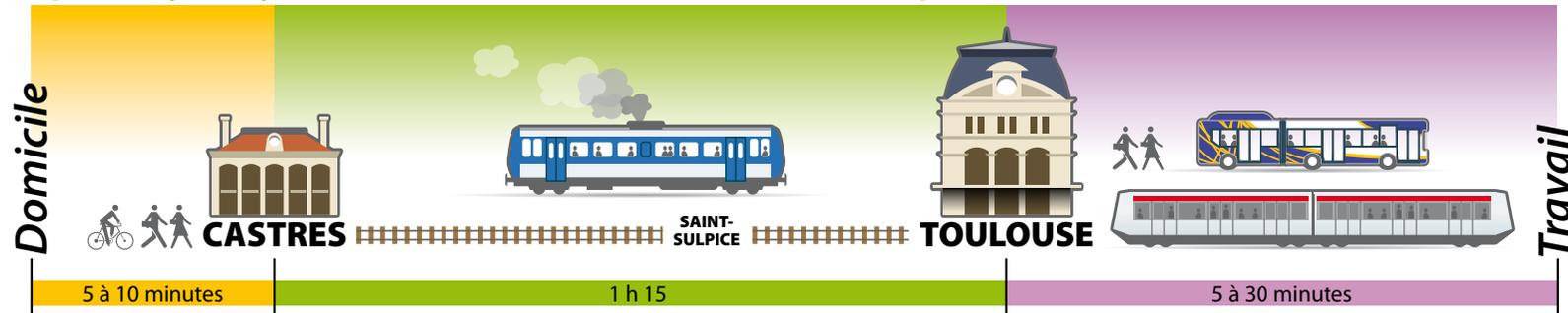
La plupart des déplacements sur le réseau TER sont effectués dans le cadre d'un abonnement ou d'une carte de réduction : seuls 15 % des usagers utilisent un billet plein tarif. Ainsi, le coût du trajet pour l'utilisateur bénéficiant de réduction est inférieur en train, d'autant plus que, pour l'automobile,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



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

Source : Région Midi-Pyrénées - PRT2

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





**Les projets de territoires
et l'évolution des déplacements**

Vers un développement durable

Depuis plusieurs décennies, la région Midi-Pyrénées accueille de nouvelles populations (30 000 habitants par an) attirées par son dynamisme économique et son cadre de vie agréable. L'aire urbaine toulousaine, qui concentre emplois et universités, ne cesse de s'étendre sous la forme d'un habitat pavillonnaire peu dense fortement consommateur d'espaces agricoles et naturels. Ce phénomène rend difficile l'organisation des transports en commun, des services et des équipements publics.

Il existe une forte interdépendance entre l'agglomération toulousaine et les bassins de vie de l'espace périurbain. Elle s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de Toulouse, constituant ce que l'on appelle « l'aire métropolitaine ». Cette situation entraîne des besoins de déplacements croissants, ces derniers étant étroitement liés aux liens économiques et aux distances qui séparent le domicile du lieu de travail, de l'école, des commerces, des services, des loisirs, etc.



Une impulsion nationale

La loi Solidarité et renouvellement urbains de 2000 a initié une réelle intégration du développement durable dans les politiques locales de planification ou d'urbanisme, afin de limiter la consommation d'espace.

La loi SRU instaure ainsi deux nouveaux documents relevant de la compétence des collectivités locales :

- **le Schéma de cohérence territoriale (SCOT)** remplace les anciens schémas directeurs ; il fixe le projet de développement durable à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes. À cette fin, il définit les vocations fondamentales de grands territoires au sein desquels il tend à préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles ;
- **le Plan local d'urbanisme (PLU)** à l'échelle communale ou intercommunale ; il remplace le plan d'occupation des sols et doit être compatible avec le SCOT. Il définit de façon précise le droit des sols applicable à chaque terrain ; il expose aussi le projet d'aménagement et de développement durable de la commune (ou du groupement de communes).

Entre autres mesures, la loi SRU incite à la réduction de la consommation d'espaces non urbanisés en favorisant la densification, c'est-à-dire la construction sur des terrains déjà urbanisés et une meilleure prise en compte du lien urbanisme/ déplacements.

La première loi Grenelle du 23 juillet 2009 issue de la concertation nationale connue sous le nom de « Grenelle Environnement » reprend ces principes. Elle les complète dans un souci de réduction de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, notamment à travers la limitation de l'étalement urbain. La loi demande pour cela de lier autant que possible la densité de population et le niveau de desserte de transports en commun.

La Charte de l'environnement adossée à la Constitution, le Plan Climat, le schéma national du développement durable, le plan national santé-environnement fournissent un ensemble cohérent au niveau national. Ce cadre se décline au niveau local au travers des SCOT et des PLU mais aussi d'autres démarches de développement durable comme les Agenda 21.

Les démarches au niveau régional

- État a lancé différentes démarches d'études et de réflexion prospective en Midi-Pyrénées, permettant d'éclairer les évolutions en cours et d'esquisser une vision de la région à l'horizon 2025 :
- la population connaîtrait entre 2005 et 2025 une croissance estimée à 500 000 habitants supplémentaires, dont la grande majorité au sein de l'aire métropolitaine ;
 - sans une urbanisation maîtrisée et un développement pensé à grande échelle, la concentration des emplois et des richesses s'accroîtrait au niveau de l'agglomération toulousaine ;
 - l'afflux de population conduirait simultanément à des tensions accrues sur le marché du logement.

Afin d'enrayer ces tendances, un scénario privilégiant la cohésion et la solidarité territoriales est retenu comme horizon souhaitable. Le rayonnement de la capitale régionale profiterait aux autres aires urbaines, structurées autour d'elle en réseau, notamment par l'intermédiaire d'infrastructures de transports efficaces. Les différents atouts du territoire tant économiques, culturels qu'environnementaux, seraient valorisés au mieux.

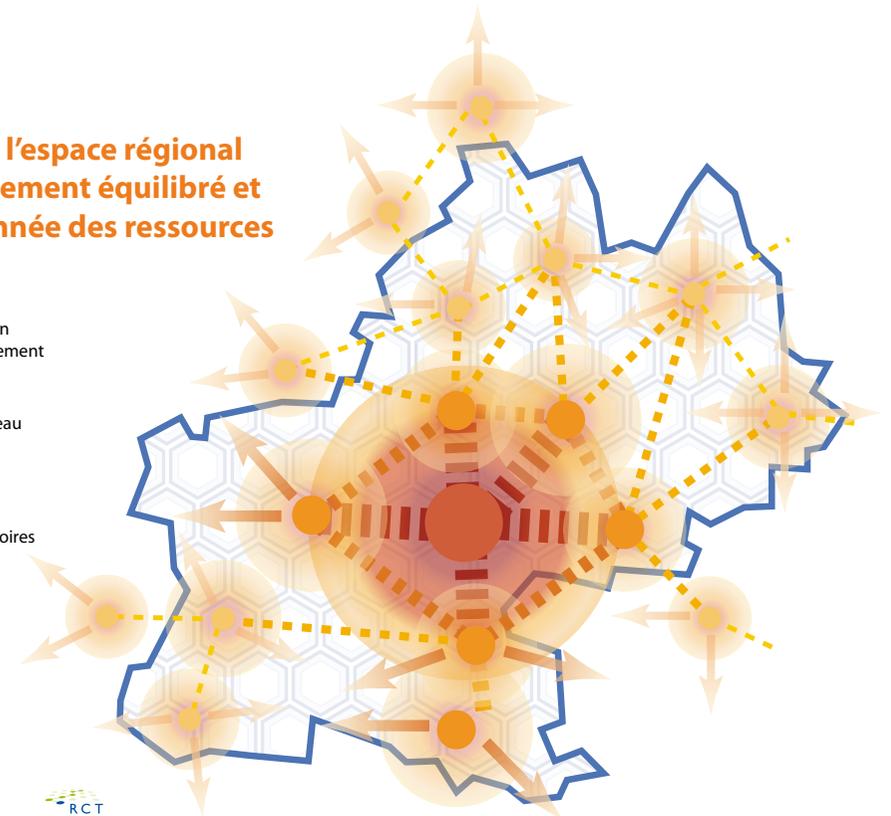
Ces exercices de prospective permettent d'éclairer les politiques d'aménagement du territoire, en identifiant les principaux enjeux ou écueils à venir. Ils ont contribué à nourrir les scénarios prospectifs du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

LE SRADDT : DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DÉFINIS PAR LA RÉGION POUR 2030

Le SRADDT approuvé début 2009 par la Région Midi-Pyrénées fixe les orientations pour l'évolution du territoire à l'horizon 2030. Quatre grands principes encadrent la réflexion : la recherche d'un développement équilibré et d'une gestion raisonnée des ressources, un développement garant de la qualité de vie, une solidarité des acteurs du développement, une région connue et reconnue.

Le SRADDT préconise un développement économique diversifié profitant à l'ensemble du territoire régional. Un objectif qui implique notamment la valorisation

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



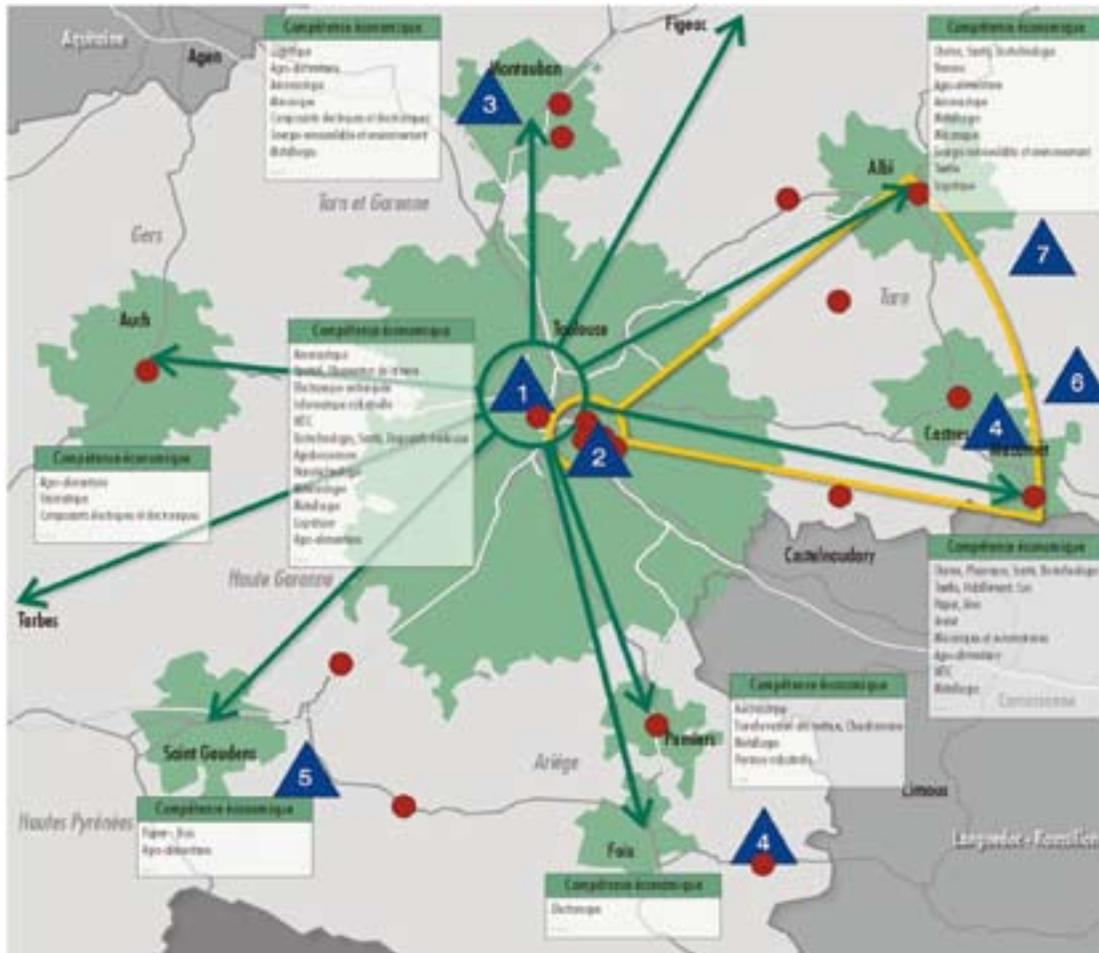
des activités riches en emplois qualifiés - au-delà des filières industrielles historiques - et une politique de formation professionnelle adaptée. Dans cette perspective, Castres-Mazamet jouerait le rôle de pôle industriel relié aux autres pôles de l'aire métropolitaine.

Sont également identifiées les conditions indispensables au rééquilibrage urbain de la région : la solidarité entre les territoires, la mise en réseau des différents pôles d'équilibre et bassins de vie ainsi que leur accessibilité. Cette dernière, étroitement liée à l'interconnexion des différents modes de transports (bus, train...), désigne le transport public et les modes de circulation doux (vélo, marche à pied...) comme outils prioritaires de l'aménagement du territoire. Le SRADDT prévoit néanmoins l'aménagement à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse, considérée comme « connexion d'intérêt régional et métropolitain ».

DES OUTILS DE DYNAMISATION ÉCONOMIQUE

Pour dynamiser la création d'établissements et l'emploi, les politiques publiques sont orientées vers une meilleure exploitation des ressources et des compétences économiques spécifiques des territoires, qu'elles soient traditionnelles ou innovantes. L'État et les collectivités locales soutiennent ainsi la mise en place d'outils de dynamisation économique qui prennent la forme de pôles de compétitivité, de pôles d'excellence rurale ou de systèmes productifs locaux.

Synthèse des compétences des territoires de l'aire métropolitaine et des projets structurants



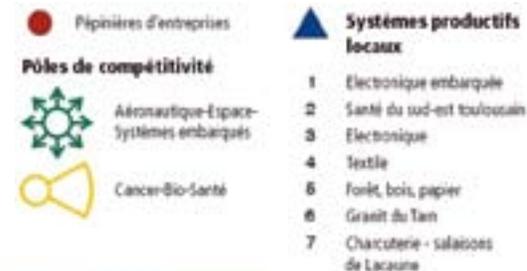
Source : Auat

Les pôles de compétitivité structurent des projets industriels innovants et de grande envergure qui croisent différentes technologies. Ils sont portés par des investisseurs privés mais soutenus par l'État et les collectivités locales (Régions, Départements, Agglomérations). On compte trois pôles de compétitivité sur le territoire de l'aire métropolitaine toulousaine :

- **Aerospace Valley**, pôle à vocation mondiale spécialisé dans les secteurs de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués. Un pôle qui implique les agglomérations de Toulouse et de Bordeaux ainsi que les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine ;
- le pôle **Cancer-Bio-Santé** concentré sur la lutte contre le cancer et intégrant une large palette d'activités : activités industrielles et de recherche de l'agroalimentaire, industries de la pharmacie et des biotechnologies, centres de recherche en santé humaine et animale, activités cliniques de prise en charge des affections cancéreuses... Ce pôle concerne essentiellement les agglomérations albigeoise, castraise et toulousaine, avec notamment le Cancéropôle, regroupement des équipes de recherche privée de Sanofi Aventis et des Laboratoires Pierre Fabre pour un total de 1800 emplois ;
- le pôle « **Agrimip Innovation** » dédié à l'industrie agroalimentaire qui vise à soutenir la position dominante de Midi-Pyrénées sur les activités issues des élevages ovins (lait, viande, fromage) et la filière tournesol. Il concerne l'ensemble de la région, avec huit relais départementaux, dont un sur Castres-Mazamet.

Les systèmes productifs locaux labellisent les démarches d'entreprises et d'institutions locales qui répondent à une logique de filière, de produit ou de métier. On en compte sept sur le territoire. Ils correspondent soit à des activités traditionnelles (granit du Sidobre, textile du Tarn et de l'Ariège, charcuterie et salaison de Lacaune, forêt-bois-papier en Comminges et Couserans...), soit à des activités de haute technologie (santé et électronique embarquée dans l'agglomération toulousaine).

Par ailleurs, les communes rurales faiblement peuplées et rencontrant de fortes difficultés économiques peuvent bénéficier d'un classement en zone de revitalisation rurale. Ce système d'aide financière profite notamment aux communes forestières de l'est tarnais et aux territoires les plus agricoles situés entre les agglomérations toulousaine et castraise.



L'émergence d'un espace métropolitain

Constatant le manque de compétitivité au niveau européen des grandes villes françaises hors Paris, dans des domaines tels que la recherche, le développement économique ou l'innovation, la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) a lancé en 2005 l'appel à projets Coopération métropolitaine. L'objectif de la démarche visait aussi à renforcer la cohérence des politiques territoriales à l'échelle de ces nouveaux espaces de vie des Français que constituent les métropoles.

Localement, les communautés urbaine et d'agglomération de l'aire urbaine toulousaine (Grand Toulouse, Sicoval, Muretain) et des villes moyennes autour de Toulouse se sont regroupées pour répondre à cette initiative au sein d'une conférence métropolitaine qui associe également le Conseil régional de Midi-Pyrénées et l'État.

La conférence métropolitaine toulousaine met en évidence les interactions existantes au sein de l'aire métropolitaine et les défis communs à relever à cette échelle : gestion de l'afflux démographique, rayonnement, connexion du territoire aux grands réseaux structurants européens.

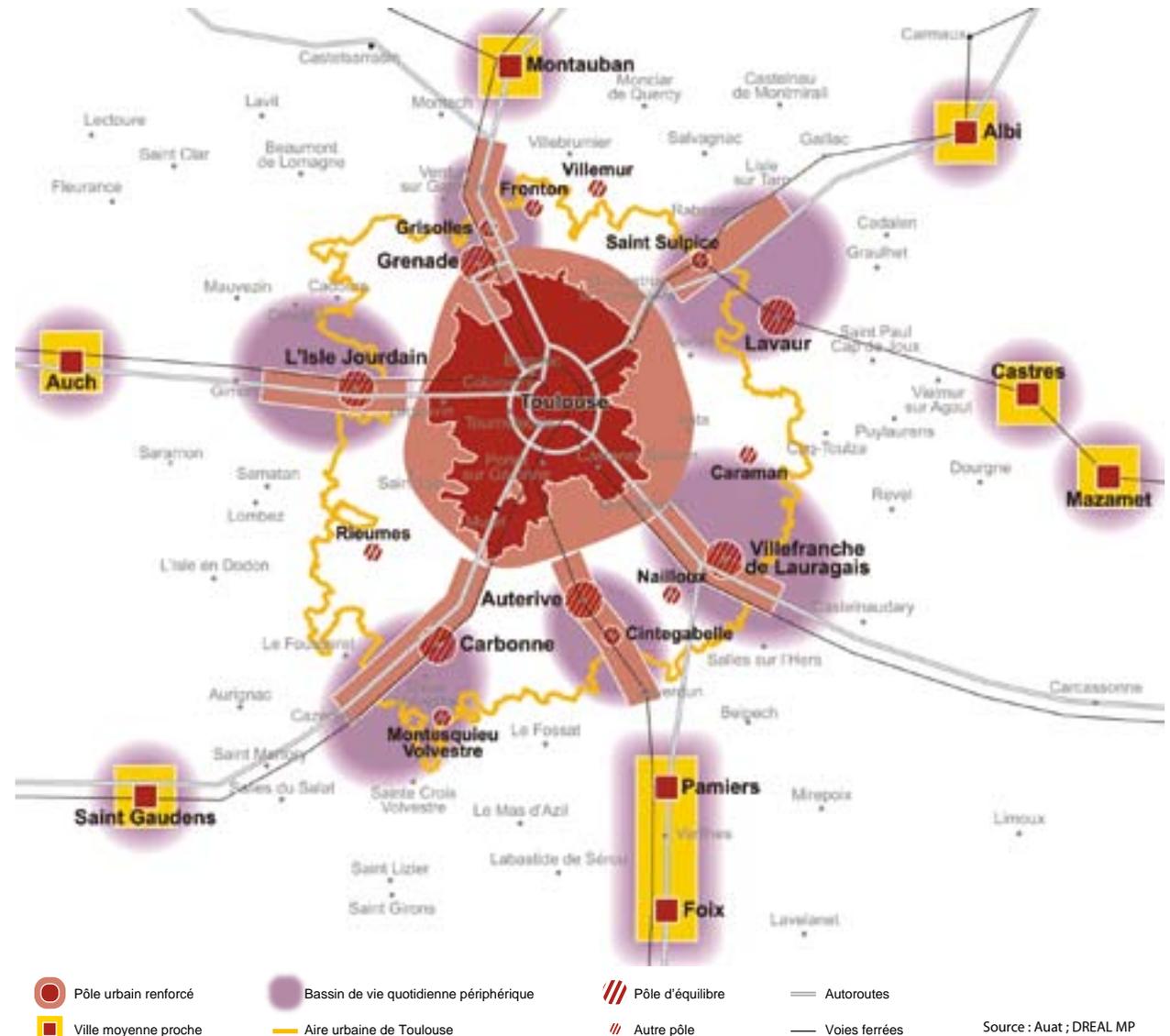
Depuis, une véritable réflexion a été engagée permettant de bâtir un socle commun de connaissances partagées, dans le but de coordonner les différentes politiques publiques sur ce territoire et assurer son plein développement.

LA CHARTE INTERSCOT : UNE MISE EN COHÉRENCE DES SCOT DE L'AIRE URBAINE TOULOUSAINE

Il existe quatre SCOT sur l'aire urbaine toulousaine : le SCOT central de l'agglomération toulousaine et les trois SCOT des territoires périphériques : Pays du Sud Toulousain, Nord Toulousain et Lauragais.

Sous l'impulsion de l'État, les élus du territoire ont mis en place une démarche à l'échelle plus large de l'aire urbaine : la charte InterSCOT. Signée en 2005, elle permet de mutualiser les moyens entre les quatre SCOT et d'assurer leur coordination, ceci dans un objectif de cohérence globale.

Structuration de l'aire métropolitaine



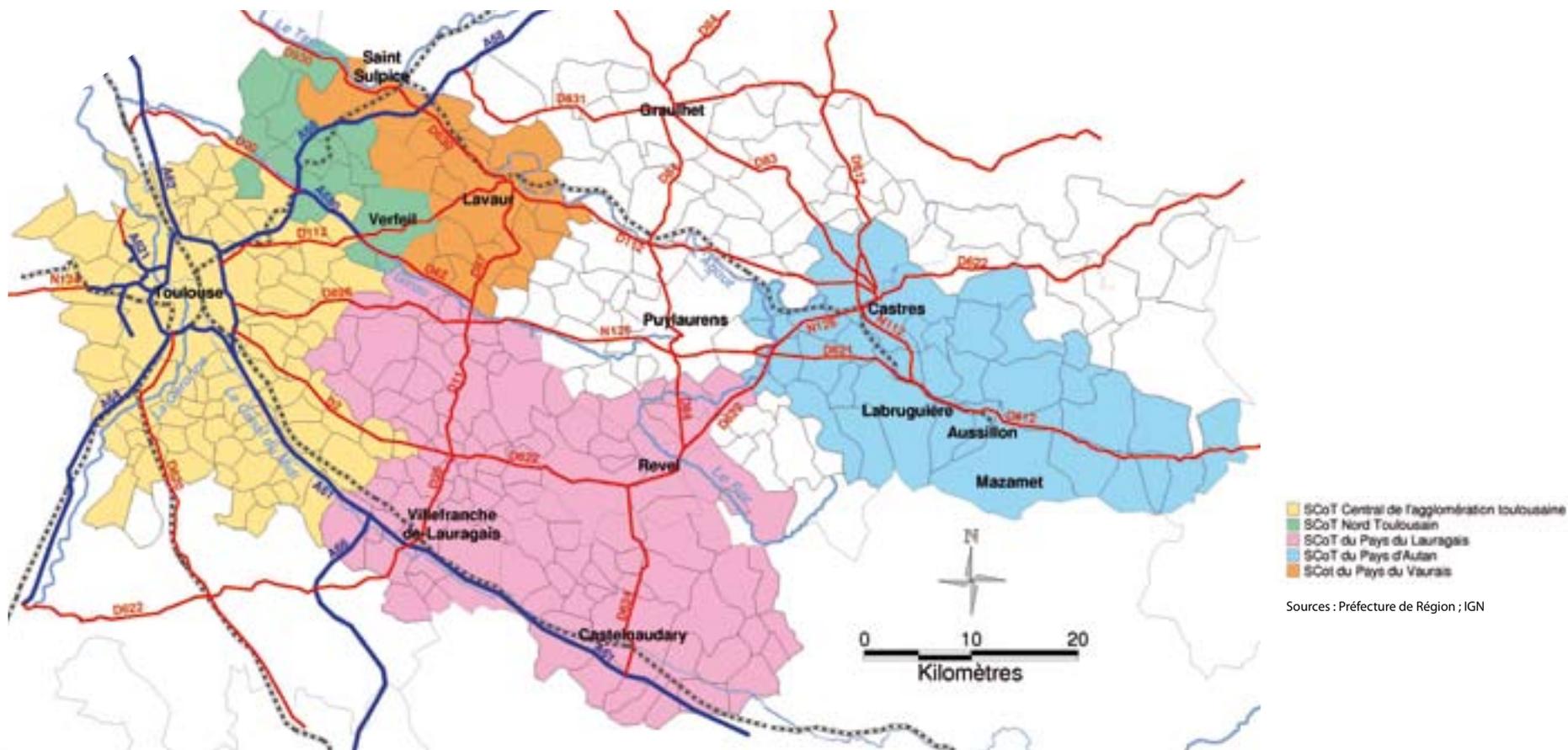
La charte InterSCOT décline quatre grands principes :

- ▶ réduire les dépendances entre les différents bassins de vie tout en développant des complémentarités entre l'agglomération toulousaine, les territoires périurbains et les villes moyennes situées à 1 heure de Toulouse ;
- ▶ intégrer les habitants en leur offrant dans chaque bassin de vie un niveau d'équipements et de services satisfaisant et une diversité de l'offre de logement ;
- ▶ organiser d'une part les échanges internes dans l'aire urbaine en favorisant la diversité et la complémentarité des modes de transports, d'autre part en améliorant sa situation dans le système de déplacements régional, national et européen ;
- ▶ valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources naturelles et prévenir les risques majeurs.

La charte InterSCOT prévoit une répartition de l'accueil de population sur les différents bassins de vie de l'aire urbaine toulousaine. Elle définit ainsi la structuration de l'aire urbaine autour d'une agglomération renforcée s'appuyant sur les petites villes situées à proximité (appelées « pôles d'équilibre ») et les villes moyennes régionales (dont Castres-Mazamet). Une organisation qui nécessite des infrastructures de qualité - réseau Internet haut débit, voies ferrées, routes - et une collaboration efficace entre tous les acteurs du territoire.

Les SCOT de l'agglomération toulousaine traduisent localement cette charte en organisant leurs territoires autour des pôles d'équilibre. Situés sur les principaux axes de déplacements, ces pôles doivent accroître leur autonomie, disposer d'un bon niveau d'équipements et de services et être accessibles depuis les zones rurales voisines. Ainsi, le SCOT du Lauragais prévoit une structuration de son territoire autour de Lanta-Caraman, Nailloux, Revel et Villefranche-de-Lauragais.

LES SCOT DE L'AIRE D'ÉTUDE





● LE SCOT DU PAYS D'AUTAN

Le Pays d'Autan réunit 33 communes situées dans l'aire d'influence de Castres-Mazamet. Il représente un bassin à dominante industrielle comptant près de 100 000 habitants et 35 000 emplois. Les difficultés démographiques et économiques passées, la crise financière mondiale particulièrement menaçante pour les industries, l'éloignement de Toulouse sont autant de facteurs troublant la vision de l'avenir de ce territoire. S'ajoute à cela le caractère atypique de ce bassin de vie, constitué d'une sous-préfecture (Castres) soutenue par deux villes moyennes (Mazamet et Labruguière).

Face à cette incertitude, les acteurs locaux s'impliquent fortement, soutenant une stratégie de développement ambitieuse afin de renforcer le positionnement régional du 2^{ème} bassin de vie de Midi-Pyrénées. Elle permettrait, d'ici 2030, la création de 14 000 emplois et l'arrivée de 20 000 nouveaux habitants. Le SCOT pose toutefois une condition à la réussite de cette démarche : une meilleure accessibilité du territoire, qui passe nécessairement par la création de la 2 x 2 voies Castres - Toulouse.

Un appui aux pôles de compétitivité régionaux

Le SCOT du Pays d'Autan envisage un partenariat renforcé avec la métropole toulousaine, notamment via les pôles de compétitivité régionaux : implica-

tion des Laboratoires Pierre Fabre dans le pôle Cancer-Bio-Santé, mise en œuvre d'une technopole (innovation et développement technologique), participation au pôle de compétitivité agro-industriel Agrimip Innovation.

Des formations soutenant l'économie locale de demain

D'autres objectifs sont fixés par le SCOT pour rendre le territoire compétitif, attractif, vivant et équilibré : adaptation du niveau de services, valorisation de l'environnement et de l'habitat, renforcement de l'enseignement supérieur...

Sur ce dernier point, les nouvelles formations proposées sont en cohérence avec les activités en cours de développement sur le territoire. Ainsi, une nouvelle formation d'ingénieur « Informatique et Système d'Information pour la Santé » est née au centre universitaire Champollion. Il est par ailleurs envisagé la création avec l'Institut National des Télécommunications de formations accompagnées d'activités de recherche et de projets d'entreprises utilisant les nouvelles technologies.

● LE PAYS DE COCAGNE ET LE SCOT DU VAURAI

Le Pays de Cocagne se situe aux confins des départements du Tarn et de la Haute-Garonne. Comptant aujourd'hui 38 000 habitants, il subit les influences de Castres, de Toulouse et de l'autoroute A 68, avec pour conséquences une forte croissance démographique et une extension de l'urbanisation à l'ouest du territoire.

Le projet porté par le Pays de Cocagne vise pour les vingt prochaines années à maîtriser davantage ces influences et à mieux positionner le territoire au sein de la région Midi-Pyrénées. Trois axes de développement sont ainsi définis :

- ▶ l'organisation d'un espace de vie solidaire offrant un bon niveau de services aux populations actuelles et futures, maîtrisant son urbanisation et valorisant son patrimoine ;
- ▶ le renforcement du dynamisme économique en développant les activités économiques via notamment un soutien à l'agriculture de qualité et à l'artisanat ;
- ▶ la valorisation de l'identité culturelle pour créer du lien social et développer un tourisme durable.

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 Agenda 21 sur le territoire

L'Agenda 21 est un plan d'action de 40 chapitres entériné au Sommet de Rio en 1992 et déclinant des principes d'actions pour œuvrer en faveur du développement durable dans des domaines tels que la pauvreté, la santé, le logement, la pollution atmosphérique, la gestion de l'eau ou la gestion des déchets. Pour pouvoir être appliqués, ces principes ont besoin d'être mis en œuvre au travers d'un Agenda 21 local, réalisé par les collectivités territoriales (chapitre 28 de l'Agenda 21). Dans la région, le Conseil régional s'est doté d'un Agenda 21 local ainsi que les départements du Tarn et de l'Ariège. La ville de Toulouse et l'intercommunalité du Sicoval ont elles aussi initié une telle démarche.

De nombreux projets de développement

Depuis plusieurs années, des efforts considérables, tant publics que privés, ont créé une nouvelle dynamique permettant de consolider les bases économiques déjà existantes tout en développant des voies nouvelles. Tous ces projets auront indéniablement des effets sur les déplacements de personnes et les transports de marchandises.

● LES NOUVEAUX ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE

Si le territoire d'étude ne compte pas de plate-forme logistique, il comprend de nombreuses zones d'activités, certaines déjà en fonctionnement, d'autres en phase de développement.

L'aire urbaine toulousaine abrite une forte concentration de zones d'activités, situées principalement à l'ouest et au sud de son territoire (Blagnac, Colomiers, Muret, Labège). À l'est, on peut citer les zones d'activités de l'Union et de Balma qui devraient se renforcer avec l'aménagement à court terme de la ZAC Balma-Gramont (environ 130 ha).



Au sein de l'agglomération toulousaine, la commune de Toulouse concentre la majorité des espaces économiques (environ 3 000 ha). La Communauté urbaine du Grand Toulouse est pour sa part maître d'ouvrage de grands projets : Cancéropôle (Toulouse), Andromède (Blagnac, Beauzelle), ZAC des Ramassiers (Colomiers), Ecopôle (Cugnaux, Villeneuve Tolosane)...

Hors l'agglomération toulousaine et la Communauté d'agglomération de Castres – Mazamet, entre Castres et Toulouse, une quinzaine de zones d'activités, destinées à l'accueil des entreprises, occupent 350 à 400 hectares. Elles sont, pour la plupart, regroupées sur trois secteurs (Saint-Sulpice/Lavaur, Graulhet et Revel). Devant leur succès, des projets d'extension ou de création sont à l'étude. Le plus important est certainement « Les Portes du Tarn » à Saint-Sulpice (200 ha), à l'initiative de la Communauté de communes Tarn – Agoût.

Sur l'agglomération de Castres – Mazamet et le Pays d'Autun, l'ensemble des zones destinées au développement économique représente 680 hectares mais seulement une quarantaine sont aujourd'hui encore disponibles. Pour la Communauté d'agglomération, il s'agit avant tout d'équilibrer le développement entre Castres et Mazamet autour de plusieurs pôles :

- ▶ la zone du Causse (183 ha) accueille déjà des entreprises renommées à fort potentiel technologique (Pierre Fabre, Cap Laser...), le centre informatique des Banques Populaires ; elle a été retenue comme site d'implantation de l'hôpital intercommunal et pourrait à terme augmenter sa superficie de 85 ha ;
- ▶ le Parc du Thoré (36 ha), situé sur les communes d'Aussillon et de Mazamet, aura une vocation artisanale, commerciale et de services ;
- ▶ l'Ecosite (75 ha), sur la commune de Labruguière, s'oriente plus vers les activités du bois et de l'environnement, de la formation et de l'éco tourisme.

Cette offre est complétée par 3 sites d'hôtels et pépinières d'entreprises : le centre Bradford à Aussillon, l'Espace Initiatives et l'Arobase au Causse-Espace d'Entreprises.

Enfin, il est prévu de réserver 50 ha à des fins économiques sur le territoire de la communauté de communes Sor-et-Agoût.

Une zone à vocation économique est également à l'étude au bord de l'ex-RN 12 dans la Haute Vallée du Thoré.

● 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, etc.). Les entreprises locales se développent autour de quatre plateformes d'excellence des pôles chimie – bio – santé, mécanique – électronique, ressources naturelles (textile, agroalimentaires, bois...) et numérique.

De nombreux projets industriels existent dans le bassin de Castres – Mazamet, démontrant l'intérêt que lui portent les investisseurs. Citons par exemple :

- Les Laboratoires Pierre Fabre emploient déjà plus de 1 100 salariés sur l'agglomération castraise et 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, 71 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 a la charge de l'exploitation du système informatique de 16 banques régionales du groupe. Cette implantation s'accompagne du recrutement sur place d'une trentaine de salariés ;
- Les Fermiers occitans sont spécialisés dans la transformation et le conditionnement des lapins et canards gras. Leur établissement d'abattage du Mélou à Castres va être transféré sur la ZAC du Causse pour faire face à l'extension de ses activités dans un cadre plus adapté. À cette occasion, les effectifs de l'entreprise devraient croître de 15 personnes pour atteindre 100 salariés ;
- Proudreed, le fonds d'investissement spécialisé dans l'immobilier d'entreprise, réalise en 2009 son premier investissement hors Toulouse, en créant deux bâtiments d'activités et de bureaux de 1000 m² à Castres sur la ZAC du Causse.

Ainsi, à côté du dynamisme économique affirmé de l'aire urbaine toulousaine, le bassin de Castres - Mazamet montre, à l'autre extrémité du territoire d'étude, une réelle volonté de développement économique en synergie avec la métropole régionale.

Les évolutions attendues en matière de déplacements

Une nouvelle approche

La politique de la France en matière de transports s'inscrit désormais dans une perspective de développement durable qui contribue au respect de nos engagements nationaux et internationaux. Ces changements coïncident avec une évolution profonde de nos comportements.

UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS COHÉRENTE AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES NATIONALES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

La politique des transports est encadrée par un corpus de textes intégrant le développement durable dans l'ensemble des politiques publiques :

- ▶ la charte de l'environnement qui assigne aux autorités publiques françaises des objectifs à valeur constitutionnelle en matière de développement durable et de préservation de l'environnement ;
- ▶ le plan climat qui porte notamment sur l'amélioration technologique des moteurs et des carburants, sur l'accélération de la modernisation du parc automobile (notamment par une fiscalité incitative), sur l'évolution du comportement des conducteurs et sur l'amélioration du système de transport ;
- ▶ le plan national santé et environnement qui définit les actions prioritaires permettant de rendre notre environnement plus respectueux de la santé de la population. Il se décline en 45 actions, dont trois concernent les transports : réduction des émissions de particules diesel, promotion des modes alternatifs à la route et meilleure prise en compte dans les projets de création d'infrastructures de transport de leur impact sur la santé ;
- ▶ la stratégie nationale du développement durable promouvant le développement de transports efficaces, performants et plus respectueux de l'environnement physique et humain.

LES DISPOSITIONS DE LA PREMIÈRE LOI GRENELLE

Le Grenelle Environnement a marqué une nouvelle étape dans les préoccupations des politiques publiques en matière de développement durable. La démarche, initiée en 2007, a conduit à l'élaboration de la première loi Grenelle. Celle-ci fixe les grands objectifs et principes quant au développement et à la modernisation des transports.

La lutte contre le changement climatique figure au premier rang des priorités avec, un objectif de « réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 » (article 10 de la loi Grenelle 1).

A cette fin, il importe d'organiser le report du transport routier vers d'autres modes de transport, moins consommateurs d'énergie fossile et émetteurs de gaz à effet de serre.

Ainsi, « l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement » (article 10 de la loi Grenelle 1).

Les projets d'infrastructures nationales seront évalués dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport (cf. encadré ci-contre).

Pour les transports de marchandises, l'ambition est de porter à 25 % en 2022 la part de marché des modes de transport non-routier et non-aérien. Parmi les dispositions envisagées, le développement d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et d'autoroutes de la mer constitue l'un des principaux chantiers. La création d'opérateurs ferroviaires de proximité (voir page 60) permettra d'assurer le relais de la grande vitesse ferroviaire. Toutefois, la loi donne la priorité au réseau existant, en s'appuyant « d'abord sur sa régénération, puis sa modernisation » (article 11 de la loi Grenelle 1). À cela s'ajoutera, à compter de 2011, la mise en place d'une « écotaxe » kilométrique pour l'utilisation par les poids lourds du réseau routier national (hors autoroutes concédées) ou des autres voies susceptibles de subir un report de trafic. Cette écotaxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport.

Pour les transports de voyageurs, la priorité est désormais donnée aux transports collectifs. Les investissements ferroviaires seront ainsi prioritaires : 2 000 km de lignes à grande vitesse lancées d'ici 2020 et l'engagement d'études sur 2 500 km supplémentaires. Parallèlement, les autres réseaux existants seront mis à niveau afin de garantir un niveau de service performant. Enfin, hors Ile-de-France, une première tranche d'investissements de 2,5 milliards d'euros sera consacrée d'ici 2020 au développement des transports urbains en site propre.

Toutes ces dispositions s'accompagnent d'une volonté de réduction des pollutions et des nuisances des différents modes de transport.

● LES ÉVOLUTIONS DE L'OPINION ET DES COMPORTEMENTS DES USAGERS

Toutes ces décisions politiques s'inscrivent dans un contexte marqué par les profondes évolutions de l'opinion publique et des comportements des usagers des transports.

La croissance de la mobilité et l'augmentation des échanges s'accompagnent paradoxalement d'un rejet de plus en plus fréquent de nouvelles infrastructures de transports, quelles qu'elles soient.

Le « tout voiture » et le « tout camion » sont de plus remis en question au sein de notre société. Ceci tant pour des raisons de nuisances locales que pour leurs conséquences globales sur l'environnement.

Par ailleurs, les incertitudes sur la pérennité de nos ressources énergétiques, les mouvements très rapides - observés encore récemment - sur le prix du baril de pétrole, le budget automobile croissant... incitent les ménages à envisager des modes de transport alternatifs.



Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

La réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport est explicitement prévue par les articles 15 et 15 bis du projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle dite loi Grenelle 1. Ce schéma constitue une révision du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003.

Il « fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux de sa compétence, ainsi qu'en matière d'aides apportées aux collectivités locales pour le développement de leurs propres réseaux. Il vise à favoriser les conditions de reports vers les modes les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

- a) à l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;
- b) au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- c) au niveau local, mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines. »

Ainsi, concernant les projets d'infrastructures routières, il s'agira d'inscrire les projets de développement du réseau routier national dans cette perspective, dont la pertinence a été évaluée au regard des objectifs plus spécifiques suivants :

- inscrire la France dans les grands corridors européens en poursuivant la construction d'un réseau de transport de marchandises efficace : en quoi le projet permet-il de mieux faire fonctionner les interfaces intermodales ? en quoi le projet routier permet-il un meilleur report (accessibilité des plate-formes de transport combiné, des zones logistiques etc.) vers les modes alternatifs ?
- garantir un équilibre du développement des pôles régionaux : en quoi le projet contribue-t-il à polariser le développement de la région et à apporter des solutions complémentaires au fer, lorsque ce mode n'est pas adapté, notamment pour les territoires peu denses ?
- contribuer à une meilleure organisation des déplacements dans les aires métropolitaines : en quoi le projet permet-il de mieux organiser le développement urbain de l'aire métropolitaine ?
- réduire les nuisances des transports : comment le projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ?

Le premier horizon de planification retenu est 2030. Au sein du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) est chargée de l'élaboration de l'avant-projet de schéma national. Cet avant-projet sera ensuite soumis à l'automne 2009 aux collectivités territoriales et aux acteurs locaux concernés, notamment les Régions et les parties prenantes du Grenelle.

● LA DÉCLINAISON RÉGIONALE DES POLITIQUES NATIONALES

Une réflexion prospective de l'État sur les transports en Midi-Pyrénées

A partir d'une analyse prospective sur les devenir potentiels de la région à l'horizon 2025 (voir page 41), l'État dégage les principales orientations souhaitables pour le système de transport et les décline en axes d'actions. Outre le renforcement de l'offre ferroviaire (voir ci-dessous), on trouve :

- ▶ l'amélioration de la relation entre Toulouse et les pôles régionaux mal desservis en achevant la mise à 2 x 2 voies des axes radiaux (notamment la RN 124, la RN 88 et la RN 126) ;
- ▶ l'amélioration du report du transport de marchandises à l'échelle régionale.

Un rééquilibrage des investissements de l'État de la route vers les transports en commun

Au niveau local, l'État entreprend un rééquilibrage de ces investissements en matière de transport vers le développement des modes alternatifs à la route. Si la modernisation d'axes routiers reste une préoccupation importante en Midi-Pyrénées, étant donné le retard de la région en matière de dessertes routières, l'État participe activement à de nombreux projets de renouvellement ou de développement des infrastructures ferroviaires. Ainsi, alors que la participation de l'État au volet ferroviaire du précédent Contrat de plan État - Région était de 35 millions d'euros, elle sera de 193 millions d'euros sur la période 2007 - 2013.

En matière routière, le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 par apport des financements de l'État et des collectivités locales devrait permettre une amélioration très substantielle du réseau national, tant pour les conditions de déplacements que pour le désenclavement.

En matière ferroviaire, trois projets ambitieux permettront une transformation de l'offre en région Midi-Pyrénées :

- ▶ la ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse permettant de relier Toulouse à Paris en trois heures par le train : le projet est estimé à 3,5 milliards d'euros - l'État et Réseau ferré de France participant à la hauteur de 2,2 milliards d'euros et les collectivités locales à la hauteur de 1,1 milliard ;
- ▶ la ligne à grande vitesse Toulouse - Narbonne, assurant la connexion du sud-ouest au réseau de lignes à grande vitesse français ;
- ▶ la participation au Plan Rail en partenariat avec le Conseil régional (voir encadré).

Le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT)

Elaboré par la Région Midi-Pyrénées, l'État étant associé, dans le respect des compétences des départements et en concertation avec les communes et leurs groupements, le SRIT définit les grandes orientations de la politique des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire régional, pour l'ensemble des modes de transport : routier, aérien, ferroviaire et fluvial.

Il ambitionne de mieux positionner Midi-Pyrénées dans le réseau des régions européennes et de favoriser les synergies entre les territoires de la région.

Il préconise notamment :

- ▶ d'achever la modernisation du réseau routier entre les principaux bassins de Midi-Pyrénées avec les liaisons Auch - Toulouse, Castres - Toulouse, RN 88, et l'amélioration des liaisons transversales ;
- ▶ la mise en œuvre du Plan Régional des Transports et du Plan Rail ;
- ▶ la réorganisation de l'offre de transport en commun routière ;
- ▶ une amélioration de l'accessibilité aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

D'autres démarches plus locales

Des actions partenariales sont nécessaires pour développer les transports en commun et l'intermodalité. Plusieurs démarches sont entreprises dans cet esprit :

- ▶ **les schémas départementaux de transport en commun**, organisent les transports en commun à l'échelle du département tout en prenant en compte les problématiques de l'intermodalité, notamment la gestion des correspondances avec les autres réseaux pour limiter les temps d'attente. Le Tarn et la Haute-Garonne sont tous deux dotés de tels schémas ;
- ▶ **les plans de déplacements urbains (PDU)** définissent la politique de déplacements à l'échelle des agglomérations de plus de 100 000 habitants en déterminant par exemple la politique de stationnement, l'aménagement de parcs relais... Dans l'aire d'étude, seule l'agglomération toulousaine est dotée de PDU.



● URBANISME ET TRANSPORT : UNE COHÉRENCE DIFFICILE MAIS INDISPENSABLE

Alors qu'État, Région, Départements et Agglomérations se partagent les compétences en matière de transports, l'urbanisme est pour l'essentiel une compétence des communes ou de leurs groupements (communautés urbaines, communautés d'agglomération ou communautés de communes). Ces collectivités élaborent et approuvent les documents locaux de programmation et de planification. Il est indispensable que ces documents (et les projets qu'ils traduisent) portent la cohérence urbanisme/ transports.

- ▶ **le Plan local d'urbanisme (PLU)** doit veiller à la cohérence entre les projets d'urbanisme et les autres politiques associées, notamment celles des transports et des déplacements ;
- ▶ **le Schéma de cohérence territoriale (SCOT)** doit définir les objectifs relatifs à l'équilibre entre urbanisation et création de dessertes en transports collectifs.

En effet, le développement de transports en commun efficaces passe par une urbanisation mieux concentrée autour des dessertes. Il s'inscrit nécessairement dans une réflexion globale, prenant en considération à la fois l'ensemble des réseaux de transport existants, les évolutions programmées ou projetées dans les prochaines années par les autorités organisatrices et les projets de développement urbain.

Plus de 800 millions d'euros pour le « Plan Rail » en Midi-Pyrénées

Le second Plan Régional des Transports (PRT2) de la Région Midi-Pyrénées couvre la période 2007-2013 et fixe 4 priorités :

- *généralisation du cadencement* sur les dessertes, par exemple un train tous les quarts d'heure, toutes les demi-heures... ce qui rend l'offre plus attractive pour le voyageur ;*
- *intensification des dessertes de proximité vers la proche et la grande banlieue de Toulouse, les réseaux de villes et les bassins d'emplois ;*
- *renforcement du maillage entre les villes moyennes avec des liaisons express inter-villes ;*
- *amélioration des correspondances entre les différents modes de transport.*

Les objectifs du PRT2 ne pourront être atteints qu'à la condition d'une amélioration significative de l'état du réseau ferroviaire régional. À cet effet, le Conseil régional de Midi-Pyrénées, Réseau ferré de France (RFF), la SNCF et l'État se sont engagés contractuellement dans le Plan Rail. L'ensemble de financements qui y sont répertoriés s'élève à plus de 800 millions d'euros.

Le Plan Rail se compose de deux contrats :

- *le volet ferroviaire du Contrat de projets État – Région, conclu entre le Conseil régional, RFF, la SNCF et l'État ;*
- *un vaste programme de régénération et de développement des voies, conclu initialement entre le Conseil régional, RFF et la SNCF, mais auquel l'État apportera à partir de 2009 une contribution financière.*

L'État participera ainsi au Plan Rail à hauteur de 193 millions, RFF pour environ 180 millions d'euros, la Région apportant 400 millions d'euros. Dans le cadre de ce Plan Rail, un important effort financier est réalisé sur le « Quart Nord-Est », c'est-à-dire l'ensemble des lignes desservies à partir du tronçon Toulouse – Saint-Sulpice (le plus chargé d'Europe pour des liaisons locales). Il bénéficiera donc à la ligne Toulouse-Castres-Mazamet via Saint-Sulpice.

(*) Qu'entend-on par « cadencement » ?

C'est une organisation de la circulation des trains avec une fréquence régulière (par exemple 1 départ de train toutes les demi-heures) et facilement mémorisable (par exemple à 7 h 05, à 7 h 35, à 8 h 05, etc.).

Les nouvelles formes de mobilité

Les politiques publiques volontaristes décrites précédemment s'inscrivent dans une évolution profonde de nos comportements tant sur le plan privé que professionnel. L'imagination de l'homme et l'innovation technologique ont favorisé l'émergence de nouvelles formes de mobilités plus en phase avec les enjeux de développement durable.

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE COMMUNICATION, FACTEURS DE « MOBILITÉ NUMÉRIQUE »

Le développement du réseau Internet et le niveau d'équipement informatique des foyers comme des petites entreprises sont à l'origine de nouvelles pratiques de consommation ou de travail à distance dont on peut attendre des effets en matière de transports et de déplacements.

Parmi les différentes applications des nouvelles technologies de communication, plusieurs pourraient avoir des effets sur les déplacements :

L'e-commerce : l'acheteur ne se déplace pas, mais... il faut lui livrer ses achats

La croissance des achats en ligne est déjà importante : en France, le chiffre d'affaires du commerce en ligne a triplé entre 2004 et 2007.

La forte progression de l'e-commerce ces dernières années laisse présager de nouvelles habitudes de consommation plus économes de déplacements. Cependant la nature et le volume de ces achats par Internet restent encore marginaux par rapport à la consommation totale des ménages, surtout pour leur alimentation et leur habillement. De plus, il reste le problème de la livraison qui génère toujours au moins un déplacement, voire plusieurs en cas de fournisseurs multiples.

Le télétravail : tout se passe à distance, mais... peu de personnes concernées

Le télétravail regroupe tous les échanges de données et d'images à distance. Il recouvre donc aussi bien les échanges écrits (courrier, documents...) et de données informatiques que les échanges oraux (visioconférences, vidéoconférences, téléconférences) et les services supports à distance (maintenance, gestion).

Déjà pratiqué dans certaines entreprises du bassin de Castres-Mazamet et par quelques résidents travaillant à distance, le télé-travail ne concerne qu'une infime partie de la population, ce qui ne laisse pas espérer des réductions significatives de déplacements dans un avenir proche.

Les modestes effets de la mobilité numérique sur les déplacements

Les entreprises et les particuliers peuvent d'ores et déjà bénéficier des équipements (déjà réalisés en grande partie) qui sont le fruit d'une stratégie ambitieuse pour le développement de la mobilité numérique inspirée par l'enclavement géographique du bassin.

L'impact du développement des technologies numériques sur les déplacements dans la zone d'étude apparaît cependant relativement faible pour l'avenir.

Le bassin de Castres-Mazamet, pionnier de l'équipement numérique

Dès le début des années 90, les décideurs du bassin d'emploi de Castres-Mazamet ont engagé une politique volontariste de développement des « TIC » sur leur territoire.

La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet et son opérateur, la SAEM Intermédiasud, disposent aujourd'hui d'un réseau de 85 km de fibres optiques au sein de l'agglomération ; il est relié à Toulouse via des réseaux tels que celui d'E-Terra. Plus de 50 sites (dont 13 sites des Laboratoires Pierre Fabre) et 9 zones d'activités dont 3 zones pré-fibrées) y sont raccordés ; près de 50 % des entreprises de plus de 5 salariés bénéficient d'un accès à moins de 50 mètres de leurs locaux.

Le Téléport, seul équipement de ce type au niveau régional, contribue au développement du Cancéropôle dans le cadre du pôle de compétitivité Cancer-Bio-Santé.

Ce réseau a favorisé des implantations majeures liées aux nouvelles technologies : le groupe DEVOTEAM, avec un premier « datacenter » (centre informatique), bientôt suivi par les « datacenters » du Groupe Banques Populaires (50 M€ d'investissement). Implantées principalement sur la ZAC du Causse, ces activités tertiaires liées aux TIC représentent 500 emplois.



COVOITUAL **à Toulouse**

Dans le cadre du programme européen CIVITAS, le syndicat des transports toulousains TISSEO a créé une « Maison de la Mobilité », offrant des services d'information et d'aide aux déplacements.

Une vaste campagne de communication sur le covoiturage a été engagée en direction du grand public mais aussi des entreprises situées dans le secteur sud-est de l'agglomération.

Les premiers résultats montrent une augmentation significative de la pratique du covoiturage, avec une multiplication par 10 du nombre de « covoitureurs » enregistrés et l'équivalent de 870 000 kilomètres évités, soit pour l'année 2005, sur la base des ratios ADEME, environ 52 000 litres d'essence économisés et 340 tonnes de CO₂ de moins émis dans l'atmosphère.

LE PARTAGE DE VÉHICULES POUR MIEUX MAÎTRISER LES DÉPLACEMENTS

L'autopartage

L'autopartage consiste à mettre en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

Cette solution innovante montre pourtant ses limites sur des zones très étendues et peu peuplées, car les véhicules sont très dispersés, ce qui ne garantit pas à l'abonné la disponibilité d'une voiture à proximité de chez lui.

Le covoiturage



Le covoiturage est une solution économique de transport qui permet à un conducteur propriétaire d'un véhicule de réduire ses frais en faisant participer des passagers qui font tout ou partie du trajet avec lui.

C'est indéniablement une solution économique de transport (répartition des frais kilométriques) qui, en revanche, présente des contraintes : allongement possible des temps de parcours, délais d'attente ou de dépose des passagers, coordination d'emplois du temps...

Le covoiturage commence à se développer sur l'aire d'étude. Le Conseil général du Tarn a d'ailleurs décidé d'organiser des aires de covoiturage et de les relier au réseau de transport départemental.

Dans le Tarn, une seule aire de covoiturage est en service à ce jour. Située à Brens, au bout de la bretelle de sortie de l'autoroute A 68 vers Gaillac, elle est régulièrement encombrée de véhicules de jour comme de nuit. Une nouvelle aire de stationnement devrait voir le jour à Saint-Sulpice, à proximité

du bâtiment de la Communauté de communes Tarn et Agoût. Les deux aires pourraient être reliées par une ligne de bus express.

Compte tenu du caractère non urbain d'une grande partie de l'aire d'étude, on ne peut donc raisonnablement attendre une inflexion significative sur la croissance du nombre de voitures sur les routes liée à ces nouvelles pratiques.

LES PLANS DE DÉPLACEMENTS DES ENTREPRISES ET DES ADMINISTRATIONS

Le plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou d'administration (PDA) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un système de management environnemental.

Plusieurs types de mesures entrent dans le cadre de ces plans de déplacements ; on peut citer entre autres : la promotion du vélo, l'amélioration de l'accès aux bâtiments par les piétons, la mise en place d'un service d'autopartage ou l'incitation au covoiturage.

Les plans de déplacements d'entreprises ont surtout un impact sur les déplacements de moins de 10 km

Peu nombreux avant 2003, les plans de déplacements d'entreprises connaissent désormais une progression importante sur l'agglomération toulousaine grâce aux efforts combinés des principaux acteurs concernés.

A Castres, les entreprises de plus de 100 salariés sont peu nombreuses. Aucune démarche de PDE n'a été entreprise selon la méthodologie de l'ADEME. L'entreprise Pierre Fabre a pour sa part mené une démarche « de type PDE » sous l'impulsion du Conseil général du Tarn en mettant à la disposition des salariés des bus dédiés. Par ailleurs, la visioconférence a été développée pour limiter les déplacements lointains.

Dans la mesure où les plans de déplacement favorisent le report modal des salariés habitant à moins de 10 km de l'entreprise, leur développement dans les entreprises et administrations castraises aurait peu d'impact sur les déplacements entre Toulouse et Castres.

Les évolutions de la mobilité attendues à l'échelon national

Les différents scénarios établis par le ministère en charge des transports font tous ressortir la poursuite de la croissance de la demande de transport intérieur, au moins pendant les 20 prochaines années, même si le rythme de cette croissance devrait être désormais plus modéré. Ces scénarios ont été établis avant la crise actuelle dont il ne faut pas mésestimer l'impact sur les flux de transport et de déplacement. Cependant ils sont construits sur des hypothèses à moyen et long terme (2025/ 2050) susceptibles d'intégrer des variations en plus ou en moins autour d'une hypothèse de croissance modérée.

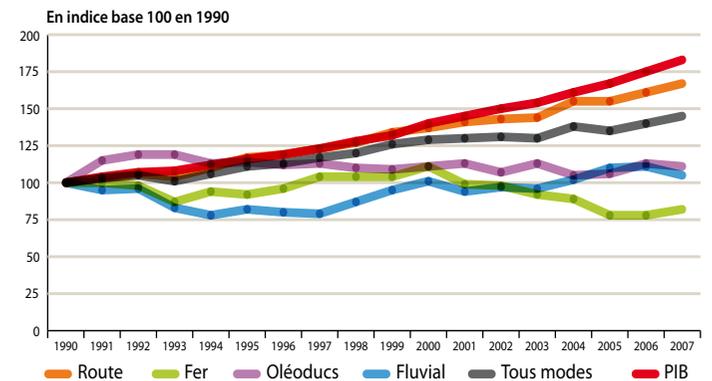
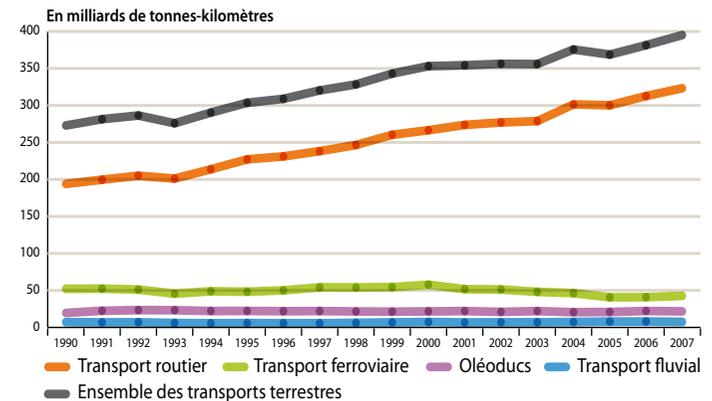
UNE CROISSANCE MODÉRÉE JUSQU'EN 2025

En 2004, le ministère en charge des transports a présenté les résultats des projections réalisées à l'horizon 2025 en matière de transports. Ces travaux ont été remis à jour en mai 2007 en intégrant de nouveaux facteurs tels que les fluctuations du prix du pétrole, la croissance du prix du transport routier de marchandises, de l'apparition de la concurrence dans le transport ferroviaire. L'analyse est aussi compatible avec les objectifs du Plan Climat et prend en compte un ralentissement de la demande de transports intérieurs. Plus précisément, le taux de croissance annuel pour le transport de voyageurs serait de 1,8 % sur la période 2002 – 2025 contre 3,1 % sur la période 1980 – 2002 ; le transport de marchandises ne croîtrait que de 1,5 % par an contre 1,8 % pour la période antérieure. Ces taux ont été calculés à partir d'une hypothèse de croissance du produit intérieur brut (PIB) de 1,9 % par an.

Parmi les grandes tendances à l'horizon 2025, on peut souligner :

- ▶ une forte hausse du transport ferroviaire de voyageurs liée à la réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse et les forts investissements réalisés sur le réseau des lignes régionales, cette hausse étant toutefois conditionnée à la qualité des services offerts (fréquences, tarifs, interconnexion, etc.) ;
- ▶ le ralentissement de la croissance des déplacements urbains et péri-urbains, qui s'explique par la conjugaison du vieillissement de la population et la stabilité du nombre moyen de déplacements par personne ;
- ▶ une inversion de tendance pour le fret ferroviaire et fluvial, en régression constante ces dernières années mais susceptible de bénéficier à l'avenir de l'aménagement de nouveaux axes et en particulier des autoroutes ferroviaires.

Evolution des transports intérieurs terrestres de marchandises en France par mode



Note : Transit inclus.

Sources : CCTN 2007 ; SoeS (www.ifen.fr) - Données essentielles de l'environnement

● UN RALENTISSEMENT À L'HORIZON 2050

A plus long terme, on devrait observer une croissance ralentie de la mobilité. Elle résulterait principalement de la satiété du marché automobile, des coûts de plus en plus élevés de l'automobile et de l'avion et d'un pouvoir d'achat qui augmenterait moins que le coût de l'énergie.

Les flux de marchandises devraient aussi augmenter moins vite qu'actuellement mais surtout être plus concentrés sur de grands axes de transit et d'échanges internationaux.

À cet horizon de long terme, les modes alternatifs à la route et à l'aérien devraient se développer sans remettre en cause pour autant la prédominance du mode routier. Ce dernier profiterait largement des nouvelles technologies (biomasse, véhicules hybrides) permettant de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre des études de modélisation, on estime qu'entre 2025 et 2050, la croissance annuelle des trafics sur chaque mode serait divisée par deux par rapport à la période 2002-2025.



Les hypothèses de trafic à l'horizon 2025

Dans le cadre de tests de sensibilité au contexte macro-économique (décrits au chapitre suivant) permettant de déterminer les évolutions de flux de transports sur l'aire d'étude du projet soumis au débat public, il a été décidé de tester également une hypothèse basse de croissance du PIB de 1,5 % pour mieux tenir compte des incertitudes liées à la crise actuelle.

Taux de croissance annuels des trafics pour la période 2002 - 2025

(taux linéaires, année de base 2002)

Hypothèse macroéconomique	Trafics routiers	Trafics ferroviaires
Hypothèse centrale (croissance du PIB de 1,9 % par an)	1,8%	2%
Hypothèse basse (croissance du PIB de 1,5 % par an)	1,5%	1,8%

Source : Étude multimodale des déplacements - Égis Mobilités

La liaison Castres - Toulouse à l'horizon 2025

en l'absence de nouveaux aménagements à 2 x 2 voies de la RN 126

Anticipant la croissance attendue des déplacements, l'État, la Région Midi-Pyrénées et les différentes autorités organisatrices de transport ont déjà engagé différentes actions destinées à améliorer les infrastructures de transport dans la région, et plus particulièrement sur l'aire d'étude du projet soumis au débat public.

● LES TRAVAUX DÉJÀ RÉALISÉS SUR LA ROUTE

L'aménagement de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine en route à 2 x 2 voies avec échangeurs a fait l'objet d'une décision ministérielle le 8 mars 1994 publiée au journal officiel du 17 août 1996.

Depuis, la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse a été confirmée :

- ▶ une première fois, par une nouvelle décision ministérielle en l'an 2000 prévoyant « la liaison express de Soual à Castres à l'horizon 2015 en 2 x 2 voies à caractéristiques autoroutières à terme » ;
- ▶ puis, par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 qui a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme à l'horizon 2025 et classé la liaison Castres - Toulouse via l'A 68 comme « grande liaison d'aménagement du territoire ».

La réalisation de cet aménagement a été engagée au cours des II^{ème}, III^{ème} et IV^{ème} Contrats de Plan État-Région. Plusieurs sections sont déjà en service :

- ▶ la section autoroutière A 68 entre le périphérique toulousain et l'échangeur de Gagnague (9 km) ;
- ▶ la bretelle autoroutière A 680 entre l'autoroute A 68 et Verfeil (7 km à 2 x 1 voie) ;
- ▶ les déviations de Verfeil (3 km) et de Soual (3 km) ;
- ▶ la dernière section achevée est la déviation de Puylaurens (7 km) qui a été mise en service en juin 2008.

Ainsi, en l'espace de quinze ans, une dizaine de kilomètres de l'itinéraire (hors A 68 et A 680 pré existantes) aura été mise à deux fois deux voies.



● L'AMÉLIORATION DÉCIDÉE DE L'ITINÉRAIRE FERROVIAIRE



L'amélioration de la fréquentation des T.E.R. depuis la mise en place du nouveau cadencement en décembre 2006 montre que le train peut encore gagner des parts de marché, à condition toutefois de poursuivre l'amélioration de son offre de service. Pour atteindre les objectifs du 2^{ème} plan régional de transports (PRT2), d'importants aménagements seront nécessaires sur les infrastructures ferroviaires.

Le programme du Plan Rail - déjà décrit précédemment - comporte plusieurs opérations intéressant l'axe Toulouse-Castres :

- ▶ le doublement des voies entre Toulouse et Montrabé d'une part, et entre Saint-Sulpice et Roquesérière d'autre part ;
- ▶ le renouvellement des voies sur les sections Toulouse - Saint-Sulpice, Tessonnières - Saint-Sulpice et Saint-Sulpice - Mazamet ;
- ▶ un nouveau dispositif de signalisation permettant de gérer l'espace entre les trains sur la section Saint-Sulpice - Lavaur ;
- ▶ des aménagements de capacité dans la gare de Toulouse-Matabiau pour une meilleure exploitation ;
- ▶ l'adaptation de la commande centrale de voie banalisée sur la section Toulouse - Tessonnières, permettant de gérer le croisement de deux trains sur une voie unique.

Toutes ces améliorations représentent un investissement de près de 300 millions d'euros (sur un total de plus de 800 millions pour l'ensemble de Midi-Pyrénées).

Comment estime-t-on les trafics ?

Prévoir la demande de transport à l'horizon 2025 nécessite de prendre en compte à la fois les évolutions prévisibles (notamment sur les plans démographique et économique)... mais aussi les effets attendus des politiques publiques nationales, régionales et locales pour développer les transports collectifs, mieux organiser le territoire... En matière d'infrastructures de transport, la situation de référence tient compte de la réalisation d'ici 2025 :

- sur le réseau routier en Midi-Pyrénées : de la réalisation des opérations prévues au PDMI et de l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A 61 ;
- sur le réseau ferroviaire : de la réalisation de la totalité des projets inscrits dans le Plan Rail, dont le doublement des voies entre Toulouse et Montrabé, mais aussi de la LGV Montpellier-Perpignan, de la LGV Bordeaux-Toulouse et de la LGV Toulouse-Narbonne.

Pour estimer les trafics à l'horizon 2025, on commence par reconstituer tous les flux (routiers, ferroviaires et par autocars) à l'intérieur de la zone d'étude ; puis on établit une matrice des trafics.

À ce stade, on ne se contente pas d'appliquer un coefficient par rapport au trafic actuel. On tient compte de la réalisation (ou non) entre-temps d'autres projets d'infrastructures, qui auront chacun un impact inévitable sur les flux de déplacements de personnes et de transports de marchandises.

Si l'on prend l'exemple du train, on sait qu'il existe une relation entre l'évolution de l'offre et la fréquentation puisque l'amélioration des services TER (fiabilité, fréquence...) attire de nouveaux voyageurs ou fidélise davantage des voyageurs occasionnels.

On intègre également des hypothèses à l'échelle nationale comme la croissance économique et la croissance des déplacements et des transports de marchandises, car on sait qu'il existe une certaine corrélation entre elles.

Les projections de trafic sont effectuées selon une approche probabiliste : le prix de l'énergie, comme les autres paramètres « incertains » (taux de change, fiscalité) sont considérés comme des variables aléatoires évoluant dans une fourchette (prix du baril entre 50 et 90 dollars, le taux de change euro/dollar de 0,85 à 1,15, etc.). Ils ont d'ailleurs parfois des effets contraires sur le niveau des trafics.

NDLR : la méthodologie détaillée est expliquée dans l'étude disponible en téléchargement sur le site du débat public : www.debatpublic-castrestoulouse.org

Pourquoi avoir choisi l'horizon 2025 ?

L'horizon 2025 a été retenu parce qu'il permet d'intégrer la construction d'infrastructures majeures en Midi-Pyrénées, comme par exemple les lignes à grande vitesse « Bordeaux – Toulouse », « Toulouse – Narbonne » et les infrastructures réalisées dans le cadre du Plan Rail. Il constitue aussi un horizon de moyen terme sur lequel on peut établir des prévisions suffisamment fiables.

Qu'est-ce que la situation de référence en 2025 ? À quoi sert-elle ?

La situation de référence permet d'évaluer le trafic à l'horizon 2025 en tenant compte de la réalisation de tous les projets programmés (tous modes de transport confondus) mais bien sûr, sans le projet dont on cherche à connaître les effets.

La situation de référence joue en quelque sorte le rôle « d'étalon-témoin » à partir duquel on va ensuite pouvoir évaluer les effets du projet soumis au débat public (en l'occurrence l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la RN 126 par mise en concession), et notamment ses impacts sur l'utilisation des autres modes de transport ou les reports de trafic depuis (ou vers) d'autres axes routiers.

Cette situation de référence va aussi permettre de calculer les trafics selon différents scénarios envisageables pour le projet. On les « teste » ainsi dans différents contextes : et si la croissance économique était moins élevée ? et si on faisait encore plus pour le ferroviaire ?

Les résultats ainsi obtenus serviront à déterminer les impacts potentiels du projet sur l'environnement et le cadre de vie en fonction des niveaux de trafic. Ils constitueront aussi le socle de l'évaluation économique et sociale du projet.

Les alternatives à l'automobile sont-elles prises en compte ?

Oui, pour le mode ferroviaire avec un scénario volontariste (voir page 60) qui concerne le transport des voyageurs.

Aucune amélioration significative des transports par autocar n'est prévue à l'horizon 2025 et le trafic restera marginal. Il n'est donc pas pris en compte dans la modélisation.

De même, pour le fret ferroviaire dont le niveau est très faible, il n'est pas prévu de report de parts modales.

Prend-on en compte les nouvelles mobilités ?

Non, elles restent trop marginales et difficiles à estimer.

Les trafics prévus à l'horizon 2025 en l'absence de nouveaux aménagements

LES TRAFICS ROUTIERS

Le schéma ci-dessous présente les trafics cumulés dans les deux sens de circulation en différents points du réseau routier de la zone d'étude aux horizons 2007 et 2025. Ces trafics sont issus des études de modélisation et sont exprimés en trafic moyen journalier annuel (c'est-à-dire le nombre de véhicules par jour moyenné sur une année).

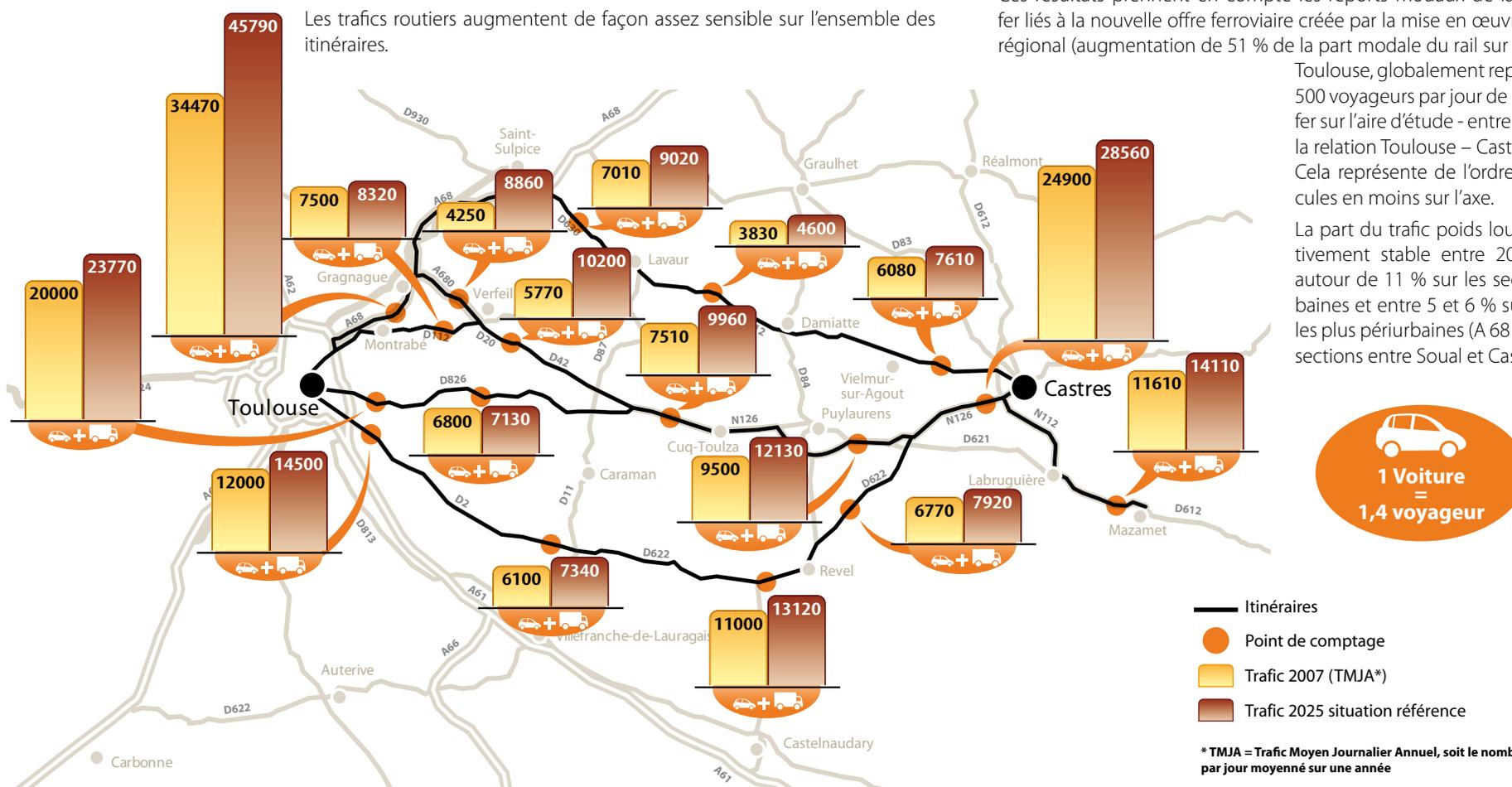
Les trafics routiers augmentent de façon assez sensible sur l'ensemble des itinéraires.

L'axe RN 126 – RD 42 – RD 20 - A 680 - A 68 connaît une croissance un peu plus forte que la moyenne. La croissance des trafics est plus importante pour les sections les plus proches des agglomérations de Toulouse et Castres-Mazamet.

Ces résultats prennent en compte les reports modaux de la route vers le fer liés à la nouvelle offre ferroviaire créée par la mise en œuvre du Plan Rail régional (augmentation de 51 % de la part modale du rail sur l'axe Castres – Toulouse, globalement report de plus de 500 voyageurs par jour de la route vers le fer sur l'aire d'étude - entre 350 et 400 sur la relation Toulouse – Castres-Mazamet).

Cela représente de l'ordre de 250 véhicules en moins sur l'axe.

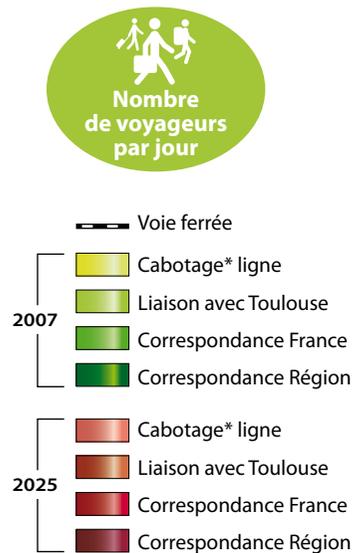
La part du trafic poids lourds reste relativement stable entre 2007 et 2025 : autour de 11 % sur les sections interurbaines et entre 5 et 6 % sur les sections les plus périurbaines (A 68 vers Toulouse, sections entre Soual et Castres).



- Itinéraires
- Point de comptage
- Trafic 2007 (TMJA*)
- Trafic 2025 situation référence

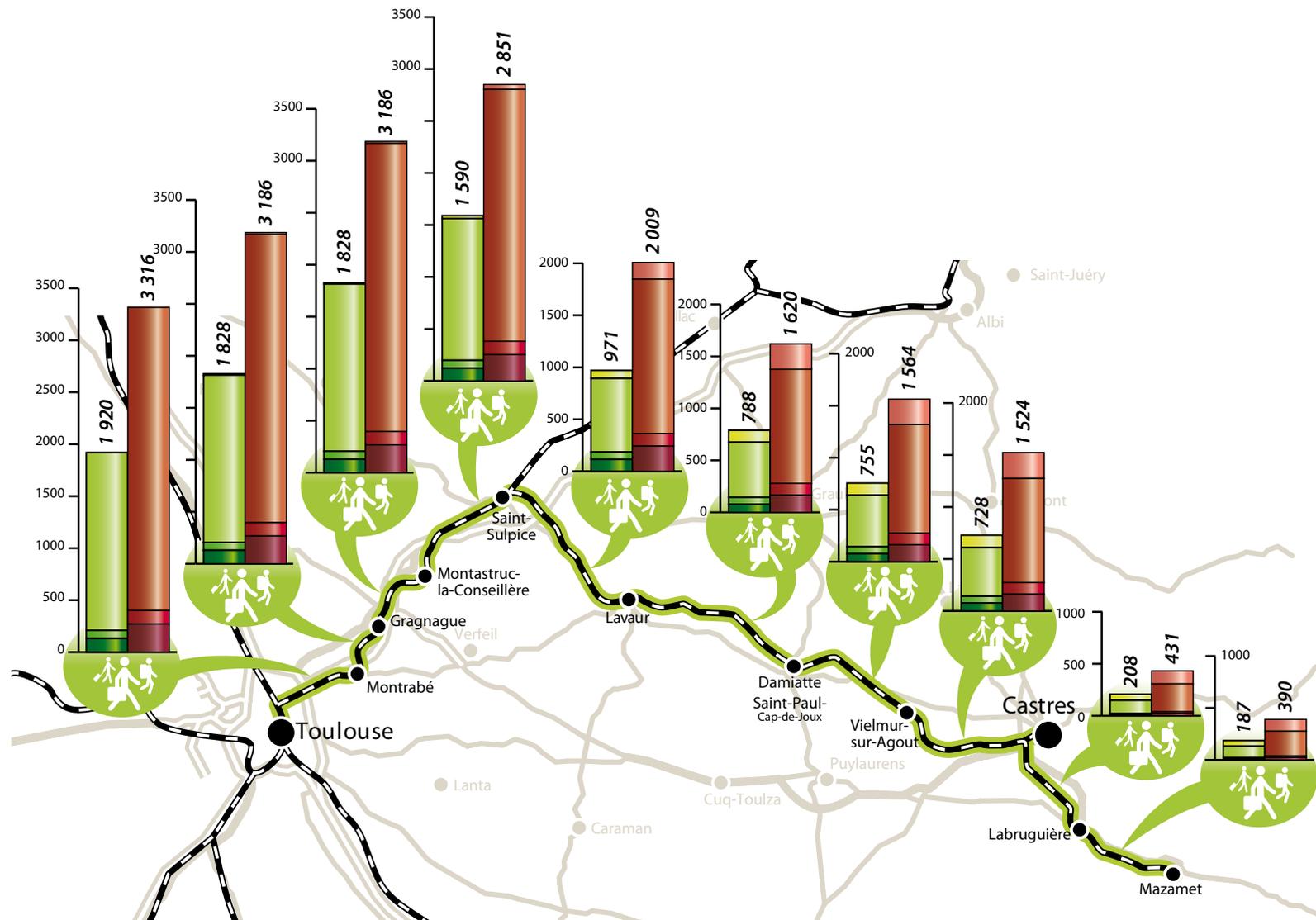
* TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel, soit le nombre de véhicules par jour moyenné sur une année

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



* Cabotage : voyageurs qui ne passent pas par Toulouse (ex : Castres – Lavour)

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



LA FRÉQUENTATION FERROVIAIRE

Le schéma ci-dessus présente ce que l'on appelle le « serpent de charge » de la ligne Mazamet – Castres – Toulouse, c'est-à-dire le nombre de voyageurs (les deux sens cumulés) qui se déplacent en train en moyenne chaque jour sur chacune des sections de la ligne. Globalement en 2025, la fréquentation de la ligne Mazamet – Castres – Toulouse s'élèverait à un peu plus de 3700

voyageurs. Parmi eux, 3300 partent ou arrivent à Toulouse, les autres effectuant des trajets entre les gares de la ligne.

La progression attendue à l'horizon 2025 est très importante (en lien avec les investissements prévus). Sur les sections entre Saint-Sulpice et Castres-Mazamet c'est ainsi un quasi doublement du nombre de voyageurs qui est envisagé. Globalement, sur la ligne, l'augmentation prévue est de l'ordre de 75%.

Peut-on faire encore plus pour le train ?

Disposant d'un modèle de calcul des trafics des différents modes de transports, il était tentant de tester un scénario encore plus ambitieux incluant des investissements supérieurs à ceux déjà prévus au Plan Rail (pour mémoire, déjà plus 800 millions d'euros) afin d'améliorer les services ferroviaires régionaux.

● UNE HYPOTHÈSE PLUS VOLONTARISTE

L'hypothèse qui a été testée envisage l'offre de service suivante :

- ▶ une durée de voyage d'une heure entre Toulouse et Castres ;
- ▶ un train toutes les demi-heures aux heures de pointe (soit 43 circulations au lieu de 31 par jour).

La mise en œuvre d'un niveau supérieur de service se heurte cependant aux limitations inhérentes à l'infrastructure. Il faudrait donc :

- ▶ achever le doublement complet de la voie entre Toulouse-Saint-Sulpice (soit 8,8 km) et doubler 2 tunnels sur une longueur totale de plus d'1,5 km ;
- ▶ créer deux voies d'évitement ou de doublement entre Saint-Sulpice et Castres (deux fois 6 km de doublement et 40 km entre Lavaur et Castres pour un dispositif de signalisation permettant de gérer l'espace entre les trains) ;
- ▶ acquérir 4 autorails thermiques supplémentaires de 220 places chacun.

Tout cela représenterait un investissement supplémentaire de 325 millions d'euros.

● UN EFFET DE SEUIL D'EFFICACITÉ POUR LES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES ?

Les différentes simulations effectuées grâce à la modélisation des trafics montrent qu'avec un service amélioré, et notamment des départs mieux cadencés, le train séduirait plus d'usagers potentiels : + 1 600 voyageurs par jour une fois réalisés les aménagements prévus au Plan Rail (environ 300 millions d'euros sur le quart nord-est et la voie ferrée Toulouse-Castres-Mazamet).

Cependant, dans l'hypothèse d'un scénario plus volontariste, un investissement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros se traduirait par une augmentation plus limitée du nombre de passagers (+ 700 par jour). Un chiffre insuffisant pour absorber le trafic supplémentaire attendu sur les différentes sections de l'itinéraire routier (de l'ordre de + 2 à 3 000 véhicules/jour).

On voit donc apparaître un seuil d'efficacité au-delà duquel le coût investi génère des effets sensiblement plus réduits sur les flux de transport et de déplacements. Ce qui se conçoit aisément car les usagers les plus faciles à capter l'ont été lors des premières améliorations significatives et – ils l'ont dit lors de l'enquête – certains usagers de la route ne prendront jamais le train : parce qu'ils habitent trop loin de la gare de départ, parce que leur destination finale est éloignée de la gare d'arrivée ou mal desservie, parce qu'ils doivent faire plusieurs haltes dans la journée, etc.

Enfin, en dehors du trajet domicile-travail, les déplacements en train ne sont pas envisageables pour de nombreux professionnels qui doivent transporter des outils ou du matériel (artisans, PME bâtiment, dépannage...).

La démarche « Opérateurs ferroviaires de proximité »

Dans le cadre d'une concurrence accrue dans le domaine du fret ferroviaire, la SNCF s'est engagée depuis 2006 dans une restructuration de son offre. Elle privilégie désormais le convoi de trains complets de marchandises sur longue distance à partir de vastes plate-formes logistiques.

Ce repositionnement s'est traduit par une forte diminution de l'offre de fret pour les wagons isolés et les petits chargeurs. En Midi-Pyrénées, ces derniers dépendaient fortement du fret ferroviaire pour leur approvisionnement, en particulier dans le Tarn et en Aveyron et l'arrêt de l'activité sur les wagons isolés les a fortement pénalisés.

Conscients des difficultés et s'inscrivant dans une démarche nationale, l'État et la Chambre régionale de commerce et d'industrie ont engagé une étude sur la faisabilité d'un opérateur ferroviaire de proximité en Midi-Pyrénées.

Il s'agirait d'un nouvel acteur qui composerait des trains de marchandises à partir de différents wagons isolés de diverses provenances régionales. Outre le transport de marchandises par rail, son champ d'actions pourrait couvrir d'autres activités (logistique, entretien de l'infrastructure...).

Les défis à relever sont multiples. En effet, le transport routier reste très compétitif en termes de coût, de délais et de fiabilité. Sur la ligne Toulouse – Mazamet, les résultats de l'enquête du bureau d'études Samarkand font état d'un potentiel de 192 000 tonnes par an transportées par le fer, soit 5 200 wagons par an.

La création d'un opérateur ferroviaire de proximité en Midi-Pyrénées est certainement conditionnée à des initiatives identiques dans d'autres régions afin de pouvoir bénéficier d'un effet de réseau encore inexistant aujourd'hui.



● LA FRÉQUENTATION

Le test de ce scénario très volontariste montre que la fréquentation s'élèverait alors à 4400 voyageurs par jour sur la ligne Mazamet – Castres – Toulouse en moyenne, soit environ 700 voyageurs de plus que dans le scénario de référence (Plan Rail). Les voyages à destination ou ayant pour origine Toulouse serait alors de 3 900.

Ce scénario conduirait de façon globale à un doublement de la part modale du fer sur l'aire d'étude avec une part modale ferroviaire de l'ordre de 20 % sur Castres - Toulouse.

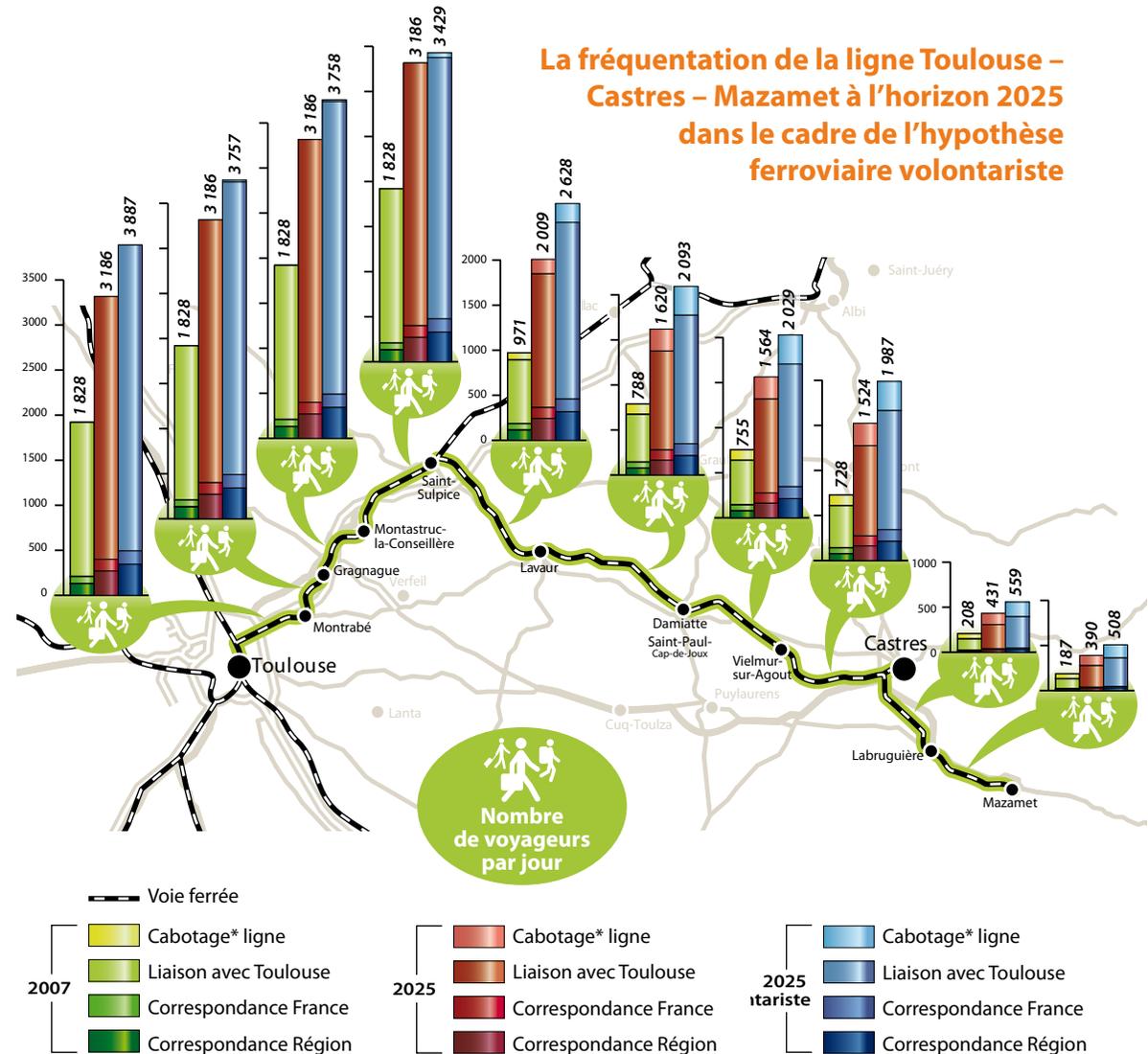
Par rapport à la situation de référence, ce scénario ferroviaire volontariste induit une baisse de 500 voyageurs par jour en 2025 sur les routes de l'aire d'étude. L'impact sur la relation complète Castres – Toulouse correspond à un report d'un peu moins de 400 voyageurs de la route vers le rail. Les trafics sur les différents axes routiers ne sont pas modifiés de façon sensible ; l'axe Castres –Toulouse supporte les plus forts reports qui restent cependant limités de l'ordre de 200 à 250 véhicules en moins par jour selon les sections.

Fréquentation des trains (en nombre de voyageurs par jour) et part modale du transport ferroviaire		Castres > Toulouse	Mazamet > Toulouse
2007	Fréquentation	340 voyageurs	130 voyageurs
	Part modale	10%	9%
2025 situation de référence	Fréquentation	735 voyageurs	270 voyageurs
	Part modale	15%	13%
2025 hypothèse volontariste	Fréquentation	975 voyageurs	355 voyageurs
	Part modale	20%	17%

● LA ROUTE RESTE LE MODE DE DÉPLACEMENT MAJORITAIRE

Quel que soit le scénario ferroviaire et malgré une forte progression de la fréquentation des trains, la route reste la plus utilisée dans les relations entre Castres-Mazamet et Toulouse

La fréquentation de la ligne Toulouse – Castres – Mazamet à l'horizon 2025 dans le cadre de l'hypothèse ferroviaire volontariste



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

AU REGARD DES ENJEUX DU TERRITOIRE, DE LA SITUATION ET DES PERSPECTIVES POUR LES DÉPLACEMENTS, LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA LIAISON CASTRES - TOULOUSE APPARAÎT COMME UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT LOCAL.

Le sud tarnais a longtemps dû sa prospérité à l'industrie textile dans laquelle excellaient les villes de Castres et Mazamet durant tout le 19^{ème} siècle et la première moitié du 20^{ème} siècle. Échangeant avec le reste du monde, les deux villes cultivaient une relative indépendance par rapport à la capitale régionale. Ainsi lorsque furent décidés les corridors des grandes infrastructures dans le sud-ouest le bassin de Castres – Mazamet resta à l'écart des autoroutes. L'A 61 passa au sud en direction de Villefranche-de-Lauragais aux dépens de l'option par Revel. Puis l'A 68 emprunta le tracé historique de la RN 88 pour relier directement Toulouse et Albi, abandonnant l'alternative d'une autoroute intermédiaire entre Albi et Castres qui aurait bifurqué au niveau de Réalmont.

Le sud du Tarn s'est ainsi trouvé à l'écart de toute desserte routière performante alors que son tissu industriel traditionnel, en concurrence nouvelle avec des pays en voie de développement, vivait un déclin profond.

Ce territoire connaît cependant un renouveau économique certain grâce à une restructuration du tissu industriel local, orientée autour de l'industrie chimique et pharmaceutique et de l'agro-alimentaire. Les exigences en matière de logistique et de déplacements de ces entreprises s'inscrivent dans un contexte bien différent de celui des décennies antérieures. Elles fonctionnent en réseau notamment au sein de pôles de compétitivité comme celui du Cancer-Bio-Santé, avec le monde de la recherche ou de l'enseignement supérieur. Le potentiel de développement de ces entreprises réside aussi dans la conquête de nouveaux marchés et leur capacité à attirer des cadres supérieurs dans un contexte concurrentiel élargi. Enfin, les modes de gestion des stocks à flux tendus exacerbent l'importance de la chaîne logistique.

Les transformations sociétales (double emploi des ménages, croissance de la mobilité individuelle, éloignement entre lieux d'emploi et de résidence, souhait d'accéder à des offres de services parfois uniquement disponibles à l'échelle métropolitaine, etc.) se traduisent également par une importance accrue apportée aux déplacements même si des mouvements inverses valorisant la proximité se font désormais jour.

Ces évolutions confirment la nécessité de transports efficaces permettant de relier Castres-Mazamet au reste du territoire national et en particulier à Toulouse, d'autant que les flux de déplacements entre ces deux pôles devraient poursuivre leur croissance. Les études présentées dans les chapitres précédents montrent que le mode ferroviaire ne peut seul répondre à cette demande tandis que les nouvelles formes de mobilité, plus adaptées au milieu urbain, ne constituent pas une solution sur ce territoire interurbain. Aussi, malgré les investissements importants programmés en faveur des transports collectifs, la part de l'automobile dans les déplacements restera prépondérante à l'horizon 2025.

En complément des autres modes, la mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse paraît ainsi de nature à répondre à ces besoins au service du développement local.

La mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire RN 126 – RD 42 – RD 20 – A 680 – A 68 a été actée par décision ministérielle du 8 mars 1994. Retenu pour assurer la continuité du réseau routier national, cet axe est celui qui supporte le plus fort trafic poids lourds entre Castres et Toulouse. Il est en partie aménagé en particulier pour son entrée dans Toulouse, ce qui limite les impacts et les coûts.

Une partie importante de l'itinéraire reste cependant à mettre à 2 x 2 voies...



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

Comment poursuivre la mise à 2 x 2 voies ?

La mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse peut être achevée par une mise en concession, ce qui permettrait d'accélérer sa réalisation. Les éléments qui suivent permettent de juger de l'opportunité de recourir à cette solution en alternative à une mise à 2 x 2 voies progressive sur crédits budgétaires.

POUR SUIVRE EN FONCTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES : ACHÈVEMENT AU-DELÀ DE 2025

Au rythme du financement budgétaire habituel, il apparaît que l'aménagement complet ne pourrait être achevé avant plusieurs dizaines d'années.

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

Les marchés publics de travaux dépendent de l'importance des enveloppes budgétaires affectées. Les projets se trouvent donc fractionnés et leur réalisation étalée dans le temps. C'est ce qui s'est passé depuis quinze ans.



CONCÉDER LA TOTALITÉ DE L'ITINÉRAIRE : HORIZON 2015

Dans le cadre d'une concession, l'État confie la maîtrise d'ouvrage de son infrastructure à un tiers. Celui-ci, appelé concessionnaire, réalise l'infrastructure, la finance, puis l'entretient et l'exploite.

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 en anticipant la participation financière des usagers. En outre, par rapport au financement sur crédits budgétaires, les risques de réévaluation du projet sont supprimés puisque l'aménagement est réalisé en l'espace de cinq ans.

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'investissement. Son montant est déterminé définitivement lors de la signature du contrat entre le concessionnaire et l'État.

Cette solution a été envisagée pour accélérer l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse.

PÉAGE OUVERT OU FERMÉ ?



Le péage ouvert fonctionne selon le principe de la facturation forfaitaire par tronçon. Dans un tel système, l'usager ne rencontre pas d'installation de péage lorsqu'il pénètre sur le réseau concédé, il est intercepté au cours de son itinéraire par une ou plusieurs barrières de péage. Le coût du trajet n'est donc pas strictement proportionnel à la distance parcourue.



Ce type de péage est classiquement mis en place lorsque la multiplicité des points d'échange rendrait l'équipement de chaque diffuseur trop onéreux. Par ailleurs, il facilite, souvent l'acceptabilité locale d'un projet parce qu'il peut favoriser le non-paiement entre certains points d'échanges locaux.

Le péage fermé fonctionne selon un système de barrière de péage. Dans ce type d'organisation, l'usager rencontre une gare de péage en entrant sur le réseau concédé (prise de ticket ou équivalent) et paie lorsqu'il franchit une autre gare en sortant du réseau. Le péage perçu en sortie est donc proportionnel au linéaire parcouru et au service rendu.

En terme d'aménagement, chaque point d'échanges et d'accès au réseau local sur l'autoroute doit être équipé de gares de péage gérant l'entrée et la sortie des usagers.

Les consultations et la concertation déjà réalisées

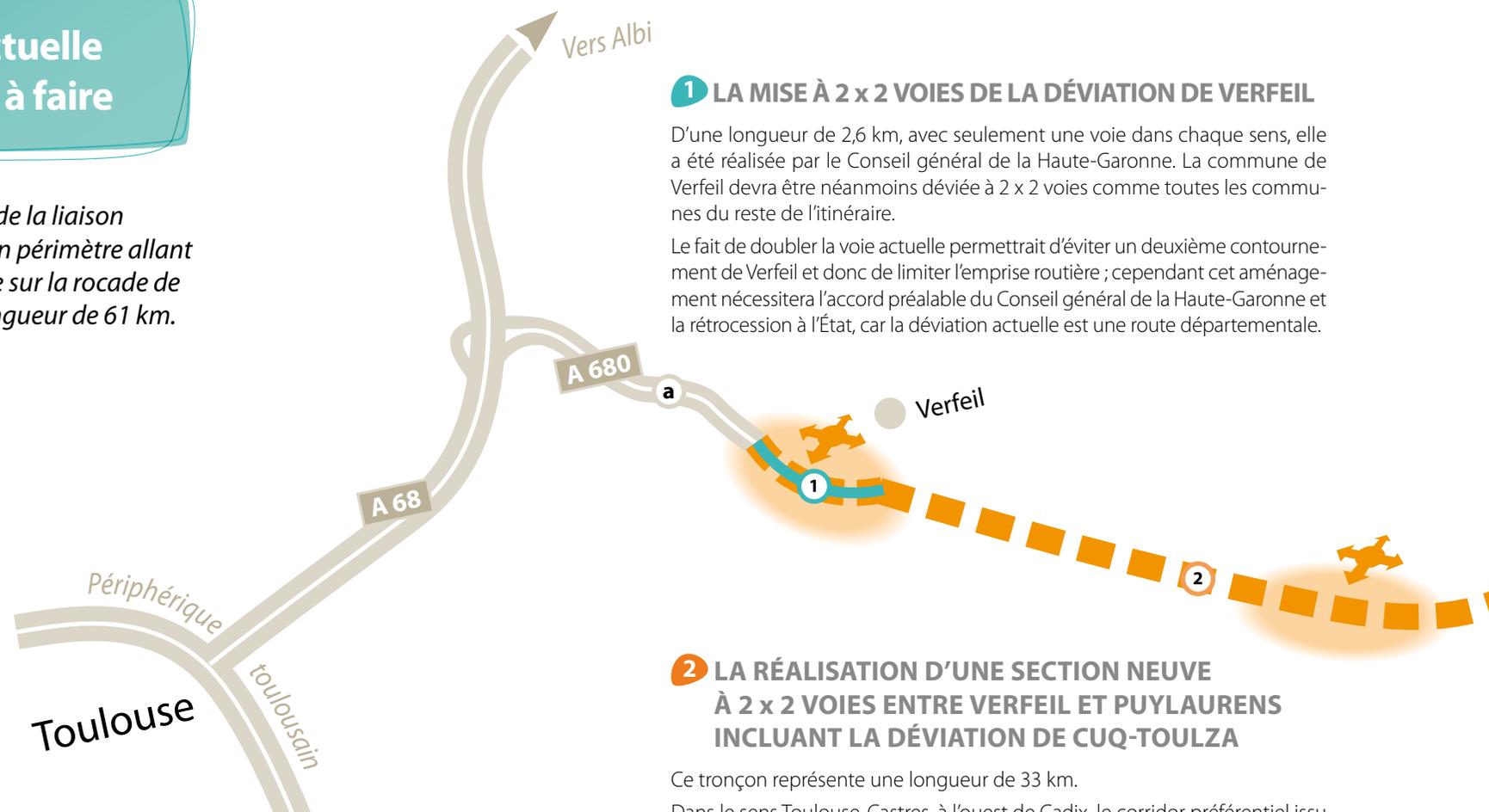


Le projet de liaison autoroutière Castres – Toulouse a fait l'objet d'une consultation locale des élus et d'une concertation publique. La consultation locale des élus et des acteurs du territoire s'est déroulée en plusieurs temps : en novembre 2006 sur l'hypothèse de l'accélération de la réalisation du projet sous forme de concession puis en avril et décembre 2007 sur les corridors envisagés.

La concertation publique s'est déroulée entre octobre 2007 et janvier 2008. Elle portait sur les différents corridors possibles et sur les zones d'échange. Ces « corridors » représentaient des bandes ou des couloirs virtuels d'environ 300 m de large où pourrait s'inscrire ultérieurement le tracé définitif, sachant que l'emprise finale d'une 2 x 2 voies est de 40 à 50 mètres de large. Une plaquette a été distribuée dans la boîte aux lettres de tous les habitants des communes concernées et les cartes détaillées pouvaient être consultées et téléchargées depuis le site Internet de la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées. Le dossier de concertation était consultable dans les mairies concernées, lors des réunions publiques et sur le site Internet. Trois réunions publiques de concertation ont été organisées à Puylaurens (Tarn), à Verfeil (Haute-Garonne) et à Castres (Tarn). Près de 2500 personnes y ont participé. Des permanences organisées avant et après les réunions ont permis aux personnes qui le souhaitaient de s'entretenir en vis-à-vis avec le maître d'ouvrage et le bureau d'études. Plus de 360 courriers, lettres T, courriels, etc. ont été adressés au maître d'ouvrage. La consultation locale et la concertation ont fait ressortir un corridor préférentiel parmi les différentes options possibles. A l'issue de la concertation, et comme il s'y était engagé, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire a saisi la CNDP.

La situation actuelle et ce qu'il reste à faire

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse porte sur un périmètre allant de la sortie de l'A 680 à l'entrée sur la rocade de Castres, s'étendant sur une longueur de 61 km.



1 LA MISE À 2 x 2 VOIES DE LA DÉVIATION DE VERFEIL

D'une longueur de 2,6 km, avec seulement une voie dans chaque sens, elle a été réalisée par le Conseil général de la Haute-Garonne. La commune de Verfeil devra être néanmoins déviée à 2 x 2 voies comme toutes les communes du reste de l'itinéraire.

Le fait de doubler la voie actuelle permettrait d'éviter un deuxième contournement de Verfeil et donc de limiter l'emprise routière ; cependant cet aménagement nécessitera l'accord préalable du Conseil général de la Haute-Garonne et la rétrocession à l'État, car la déviation actuelle est une route départementale.

2 LA RÉALISATION D'UNE SECTION NEUVE À 2 x 2 VOIES ENTRE VERFEIL ET PUYLAURENS INCLUANT LA DÉVIATION DE CUQ-TOULZA

Ce tronçon représente une longueur de 33 km.

Dans le sens Toulouse-Castres, à l'ouest de Cadix, le corridor préférentiel issu de la concertation est pratiquement à cheval sur la limite des deux départements de la Haute-Garonne et du Tarn. Puis il passe au nord de Cadix afin de conserver l'unité du village de Cuq-Toulza.

Cette zone présente des contraintes fortes : zone inondable du Girou, aéroport de Bourg-Saint-Bernard, réseaux routier et électrique. Il faudra aussi limiter l'impact sur les terres agricoles. Sans remettre en cause la faisabilité du projet, des efforts particuliers seront nécessaires non seulement pour répondre aux exigences techniques et réglementaires mais aussi aux enjeux architecturaux et paysagers, notamment lors de la réalisation d'ouvrages (tranchées, viaducs).

a

La mise à 2 x 2 voies de la bretelle autoroutière A 680 entre l'autoroute A 68 et Verfeil

En service depuis 1996, cette bretelle autoroutière d'une longueur de 7 km devrait être doublée et l'échangeur de Gragnague sur l'A 68 devrait être complété (dans le sens Castres – Albi). Ces aménagements seraient financés par ASF qui est déjà concessionnaire de cette bretelle autoroutière. Ils seraient inscrits dans le contrat d'objectifs pluriannuel qui lie le concessionnaire et l'État. Ils permettraient d'assurer une continuité à 2 x 2 voies jusqu'à l'A 68.

a

-  Section en service
-  Section 2x2 voies en projet
-  zone d'échange

3 LA DÉVIATION DE PUylaurens EST DÉJÀ EN SERVICE

D'une longueur de 6,8 km, la déviation de Puylaurens a été mise en service en juillet 2008. Cette route à 2 x 2 voies est classée route nationale (RN 126).

5 LA DÉVIATION DE SOUAL EST DÉJÀ EN SERVICE

D'une longueur de 3,5 km, la déviation de Soual a été mise en service en 2000. Cette route à 2 x 2 voies est classée route nationale (RN 126).

Son raccordement à la future liaison autoroutière justifie l'implantation dans le secteur de Soual d'une zone d'échanges avec les autres voies départementales.

6 LA RÉALISATION D'UNE SECTION NEUVE À 2 x 2 VOIES ENTRE SOUAL ET CASTRES

Cette portion de l'itinéraire se partage en deux sous-sections dont le contexte est assez différent.

6a La section « rase campagne » entre l'échangeur de Soual et l'échangeur VC 50 (voie communale)

Sa longueur est de 7,5 km. Elle a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est achevée le 2 mars 2007, restée sans suite dans la perspective du lancement du débat public.

Cette zone est particulièrement sensible au regard du bâti et des enjeux environnementaux. Le tracé présenté lors de l'enquête publique était apparu comme un compromis acceptable.

6b La section « urbaine » de l'échangeur VC 50 jusqu'à l'échangeur de Saint-Palais

D'une longueur de 3,9 km, elle a été déclarée d'utilité publique le 15 juin 2004. Les crédits du CPER 2000 – 2009 ont permis d'engager les acquisitions foncières et, prochainement, une première phase de travaux.

4 LA RÉALISATION D'UNE SECTION NEUVE À 2 x 2 VOIES ENTRE SOUAL ET PUylaurens

Ce tronçon rectiligne représente une longueur de 3,7 km avec un lotissement aux abords immédiats de la route RN 126.

La mise à 2 x 2 voies peut être envisagée soit en aménageant sur place la RN 126 actuelle soit en construisant une nouvelle route à proximité. Cette dernière solution a la préférence des milieux agricoles et des différentes collectivités concernées (mairies et communautés de communes).

À l'issue de la concertation de 2007-2008, le corridor le plus proche de la RN 126 constitue l'option préférentielle car il limite l'emprise sur les terres agricoles.



Concession ou aménagement progressif

Voies express ou autoroutes

Les voies express sont généralement des routes avec chaussées séparées d'au moins 2 voies dans chaque direction. Leurs caractéristiques techniques peuvent être légèrement moins bonnes que celles des autoroutes ce qui explique que la vitesse limite y est de 110 km/h contre 130 km/h pour les autoroutes en rase campagne. En fait, la véritable différence tient dans leur statut juridique : l'autoroute fait obligatoirement partie du domaine public de l'État tandis qu'une voie express peut appartenir aux domaines de l'État, d'un département ou d'une agglomération. Dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse, les principales différences sont récapitulées dans le tableau page 69.

UN TRACÉ IDENTIQUE...

Quel que soit le corridor retenu pour la 2 x 2 voies complète, le tracé de celle-ci – c'est-à-dire l'emprise de l'objet routier – sera identique, que l'achèvement soit réalisé par mise en concession ou par un aménagement progressif. Il sera défini dans le détail après le débat public afin de préciser quelles sections seraient aménagées sur place et quelles autres relèveraient d'un tracé neuf.

Le doublement de la route existante, par un aménagement sur place, permet de limiter les effets de coupure en réduisant l'emprise foncière (écologique, agricole et paysagère). Il nécessite que la géométrie de la route existante soit compatible avec les normes d'une 2 x 2 voies et que les impacts sur les abords de la route (bâti, milieu naturel, réseaux...) soient acceptables.

Quand le doublement de la route existante n'est pas possible, l'aménage-

ment à 2 x 2 voies est étudié en tracé neuf de manière à contourner le village, la réserve naturelle ou tout autre enjeu identifié.

L'aménagement en tracé neuf permet de limiter les nuisances pour les riverains de la route existante notamment en ce qui concerne le bruit, la pollution de l'air et la pollution visuelle. D'autre part, il redonne à la route existante un rôle de desserte locale. La diminution du trafic, et particulièrement du trafic poids-lourds, permet d'envisager la réhabilitation de la voie en l'adaptant aux nouveaux besoins (possibilité de créer une voie dédiée aux transports en commun, des pistes cyclables...).

Sur cette thématique, les études techniques et la concertation menées en 2007-2008 ont conduit aux principes suivants :

Sections	Contraintes	Type d'aménagement	Objectifs
Déviation de Verfeil		Sur place	
Entre Teulat et le lieu-dit « Pré de la Fadaise »	Sinuosité de la route existante et commune de Teulat située de part et d'autre de la route	En tracé neuf	Conserver l'unité de la commune de Teulat
Entre Vendine et Cambon-lès-Lavaur	Positionnement de l'échangeur non défini	Sur place ou très proche*	Aménager la 2 x 2 voies au plus près de la route existante
Cadix – Cuq Toulza	Commune située de part et d'autre de la route (nombreux bâtis)	En tracé neuf	Aménager la 2 x 2 voies au plus près de la route existante Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains
Entre Cuq Toulza et Puylaurens	Vérifier la compatibilité du profil en long avec les normes d'une 2 x 2 voies	Sur place ou très proche*	Aménager la 2 x 2 voies au plus près de la route existante
Entre Puylaurens et Soual	Proximité de Saint-Germain-des-Prés	Sur place ou très proche*	Aménager la 2 x 2 voies au plus près de la route existante Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains
Entre Soual et Castres	Nombreux bâtis (zones d'activités industrielles ou commerciales, lotissements...)	En tracé neuf	Limiter les nuisances (bruit, paysage, pollution) pour les riverains

* nécessite des études complémentaires

...AUX CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES QUASIMENT SIMILAIRES

Dans le cadre de la concession, les différences sont essentiellement les gares de péage et les modifications qui devraient être apportées aux sections déjà réalisées. Ainsi l'échangeur de Puylaurens devrait être modifié pour répondre aux contraintes d'exploitation du concessionnaire.

Par ailleurs, des rectifications géométriques seraient ponctuellement apportées à la déviation de Soual pour l'adapter à une vitesse de référence à 130 km/h ainsi que de légères adaptations du tracé. Cet ensemble représente 9,3 millions d'euros supplémentaires pour la mise en concession.

	Concession (autoroute)	Aménagement progressif (voie express)
La vitesse		
Les dimensions		
Le coût pour l'utilisateur	péage	gratuit
L'horizon de mise en service	2015	Avant 2025 : réalisation de Castres - Puylaurens Au-delà de 2025 : Puylaurens - Verfeil
Usagers interdits à la circulation	Piétons, cycles, véhicules non motorisés ou particulièrement lents.	
Accès riverains	Pas d'accès direct.	
Itinéraire de substitution	Un itinéraire de substitution doit être apporté aux usagers.	

CONCESSION OU AMÉNAGEMENT PROGRESSIF : PEUT-ON LES COMPARER ?

S'agissant d'analyser les enjeux de la mise à 2 x 2 voies par mise en concession, il est apparu opportun d'éclairer le débat public en présentant non

seulement les effets de sa réalisation mais aussi, lorsqu'il y avait lieu, les différences qui pourraient exister entre :

- d'une part, l'achèvement immédiat de l'ensemble de la mise à 2 x 2 voies avec mise en concession de la totalité de l'itinéraire,
- et d'autre part, la poursuite de son aménagement progressif par un recours exclusif aux fonds publics.

En effet, si l'infrastructure réalisée est quasiment identique, ses effets peuvent être différés dans le temps selon le calendrier de réalisation. Ils dépendent aussi de paramètres tels que le niveau des trafics ou les vitesses autorisées.

Comparer les deux situations (mise en concession ou aménagement progressif) impose de prendre en compte les effets du projet sur un territoire et à une époque donnés.

L'horizon de comparaison retenu est 2025 (voir ci-dessous encadré « Quel pourrait être le calendrier d'un aménagement progressif ? »). Certaines comparaisons (calcul socio-économique, bilan carbone...) ont pu être menées à des horizons plus lointains.

Pour rendre possible et parlante une comparaison entre la mise en concession et l'aménagement progressif, celle-ci a été réalisée sur la base du corridor préférentiel qui s'est dégagé à l'issue de la concertation. Si le projet devait se poursuivre à l'issue du débat public, une nouvelle concertation sur les corridors serait organisée.

Quel pourrait être le calendrier d'un aménagement progressif ?

Il serait logique de commencer par les sections de la route actuelle recevant le plus de trafic pour finir par les tronçons les moins chargés. Dans ce cas, la réalisation de la section neuve à 2 x 2 voies entre Puylaurens et Castres serait engagée en priorité, en commençant par la section Castres – Soual dite « urbaine » puis celle dite « rase campagne », et enfin la section entre Soual et Puylaurens qui se raccorderait à la déviation de Puylaurens, déjà en service. On peut faire l'hypothèse que cette section Castres – Puylaurens d'un coût d'environ 100 millions d'euros TTC 2006 serait aménagée à l'horizon 2025 ; c'est sur cette hypothèse que sont basées les différentes comparaisons présentées dans les pages suivantes.

En effet, si l'on se fonde sur les délais de réalisation des sections déjà en service (10,5 km en 10 ans) et leur coût (54,5 millions d'euros TTC 2006), il semble envisageable d'engager un montant double pour un aménagement progressif d'ici 2025. Un aménagement plus rapide de Castres – Puylaurens ne changerait pas l'essentiel des comparaisons qui suivent (dans la mesure où elles sont réalisées à l'horizon 2025 avec l'aménagement Castres – Puylaurens en service).

L'itinéraire de substitution

Une route express, ou une autoroute, est une route réservée à la circulation des véhicules motorisés rapides (automobiles, motos, poids lourds) et dont le tracé permet de circuler avec une sécurité optimale ; en sont notamment exclus les piétons, les cycles et d'une façon générale les véhicules non motorisés ou particulièrement lents, cf. l'article R421-2 du code de la route. L'itinéraire de substitution est un itinéraire utilisable par les usagers non-autorisés sur la 2 x 2 voies afin de rétablir les dessertes existantes.

Il est constitué par un réseau routier existant ou en cas d'insuffisance, par la création d'une voie nouvelle.

Dans le cadre du projet de mise à 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse, l'itinéraire de substitution serait constitué par l'ancienne RN 126 (partiellement) et par une nouvelle voie à aménager. Son coût et sa réalisation seraient à la charge du maître d'ouvrage.

Les effets sur les trafics

Les données prises en compte pour les calculs de trafic à l'horizon 2025

Les tests de trafics réalisés tiennent compte des hypothèses suivantes :

● pour la mise en concession autoroutière :

- date de mise en service = 2015 ;
- existence de 5 échangeurs :
 - au carrefour de la déviation de Verfeil et de la RD 112 à proximité de Verfeil ;
 - au carrefour de la RD 826 et de la RN 126 à proximité de Vendine ;
 - au carrefour de la RN 126 et de la RD 84 à proximité de Puylaurens ;
 - au carrefour de la RN 126 et de la RD 621 au nord de la déviation de Soual ;
 - au niveau de la rocade de Castres : échangeur de Saint-Palais ;
- péages calculés sur la base d'une hypothèse de péage fermé et d'une tarification* de :
 - 0,09 € 2006 TTC /km pour les véhicules légers ;
 - 0,20 € 2006 TTC/km pour les poids lourds ;
 - Soit pour l'ensemble de l'itinéraire (61 km) concédé :
 - 5,49 € 2006 TTC pour les voitures (ce qui correspond à un coût du trajet pour Castres – Toulouse de 6,79 € 2006 TTC avec le péage sur l'A 68) ;
 - 12,20 € 2006 TTC pour les poids lourds ;
- vitesse pour une automobile (VL) : 130 km/h.

● pour l'aménagement progressif :

- mise à 2 x 2 voies de la section entre Castres et Puylaurens ;
- existence de 3 échangeurs ;
- vitesse pour une automobile (VL) : 110 km/h.

* tarification similaire à celles utilisées sur d'autres autoroutes.

● UNE APPROCHE MULTIMODALE

Une modélisation multimodale a été réalisée pour évaluer les trafics à l'horizon 2025 dans les deux situations : mise en concession et aménagement progressif.

Cette modélisation reproduit le comportement des usagers au regard de différents paramètres (temps de parcours, coût du parcours, offre de transport...).

Elle est réalisée selon la méthodologie décrite précédemment à l'horizon 2025 (cf. page 57). Elle prend en compte le Plan Rail et les reports modaux importants qu'il génère de la route vers le fer.

● CONCESSION : MALGRÉ LE PÉAGE, LE TRAFIC SE REPORTE LARGEMENT SUR LA 2 x 2 VOIES, JUGÉE PLUS ATTRACTIVE

Des trafics conséquents sur l'autoroute

L'achèvement de la liaison Castres Toulouse à 2 x 2 voies par mise en concession permettrait de gagner environ 15 minutes par rapport à l'itinéraire actuel. Le trafic moyen de l'autoroute concédée serait alors environ de 6 800 véhicules par jour en 2015 et de 9 100 véhicules par jour en 2025 (cf. carte page 72).



Malgré le péage, le trafic se reporterait majoritairement sur l'autoroute, surtout pour les usagers effectuant la totalité du trajet entre Castres et Toulouse.

Ce résultat, issu de la modélisation, s'explique notamment par la valeur accordée par l'utilisateur au temps gagné. Il traduit aussi le confort de conduite : moins de stress et une circulation beaucoup plus fluide.

On constate par ailleurs que la part de trafic se reportant sur l'autoroute concédée serait largement supérieure sur les sections entre Soual et Verfeil, où le trafic local est moins important, qu'à l'approche des agglomérations de Castres et de Toulouse.

La section Castres – Soual apparaît la plus chargée avec, à l'horizon 2025, un trafic de 33 000 véhicules par jour se répartissant à peu près équitablement entre la RN 126 existante et l'autoroute concédée.

L'autoroute capte l'essentiel des trafics poids lourds

La majorité du trafic poids lourds emprunterait l'autoroute malgré le péage : il représente entre 10 % et 15 % du trafic total selon les sections. Ne resteraient sur la RN 126 historique qu'une faible part de trafic essentiellement local.

Le trafic routier sur la 2 x 2 voies varie plus en fonction de la croissance économique que des investissements ferroviaires

Différents tests de sensibilité ont été réalisés pour mesurer les effets d'une politique ferroviaire encore plus volontariste et l'influence du niveau de croissance économique sur le niveau des trafics routiers.

Ainsi, si l'on réalisait d'ici 2025 des investissements supplémentaires en matière ferroviaire (300 millions d'euros dans le cadre du scénario ferroviaire volontariste), cela se traduirait par un report de 200 véhicules (300 voyageurs) par jour de l'autoroute concédée sur le fer, soit 2,2 % du trafic moyen sur l'autoroute.

Comme on l'avait déjà constaté, le train n'entre réellement en concurrence avec la voiture que pour les usagers qui habitent à proximité d'une gare : en l'occurrence, la ligne ferroviaire et la 2 x 2 voies ne sont réellement concurrents que pour le voyage entre Castres et Toulouse.

En revanche, la diminution du trafic sur la 2 x 2 voies serait plus marquée si la croissance économique était plus modérée (croissance du PIB de 1,5 % par an au lieu de 1,9 %). Cela aurait pour effet de réduire de 1200 véhicules environ le trafic moyen journalier de l'autoroute à l'horizon 2025 (soit une baisse de 13,2 %).

AMÉNAGEMENT PROGRESSIF : UNE AUGMENTATION ENCORE PLUS FORTE SUR LA SECTION CASTRES - SOUAL

A l'horizon 2025, seule la section Castres-Puylaurens serait aménagée à 2 x 2 voies ; le gain de temps serait de l'ordre de 5 minutes.

La section Castres – Soual aménagée à 2 x 2 voies recevrait en moyenne plus de 22 000 véhicules par jour, alors qu'il en subsisterait encore plus de 13 000 sur la RN 126 (cf. carte page 73).

Le trafic routier total dépasserait ainsi les 35 000 véhicules par jour, soit une augmentation encore plus forte par rapport à la situation de référence 2025 (28 600 véhicules par jour sans aménagement) ; ce qui s'explique par la gratuité pour l'utilisateur de la nouvelle route à 2 x 2 voies.

Mise en concession **ou** **Poursuite de l'aménagement progressif**

A l'horizon 2025, l'aménagement progressif réalisé entre Castres et Puylaurens est plus attractif en raison de l'absence de péage. Le trafic de « transit » dans les traversées de Puylaurens ou Soual est ainsi sensiblement plus faible avec l'aménagement progressif.

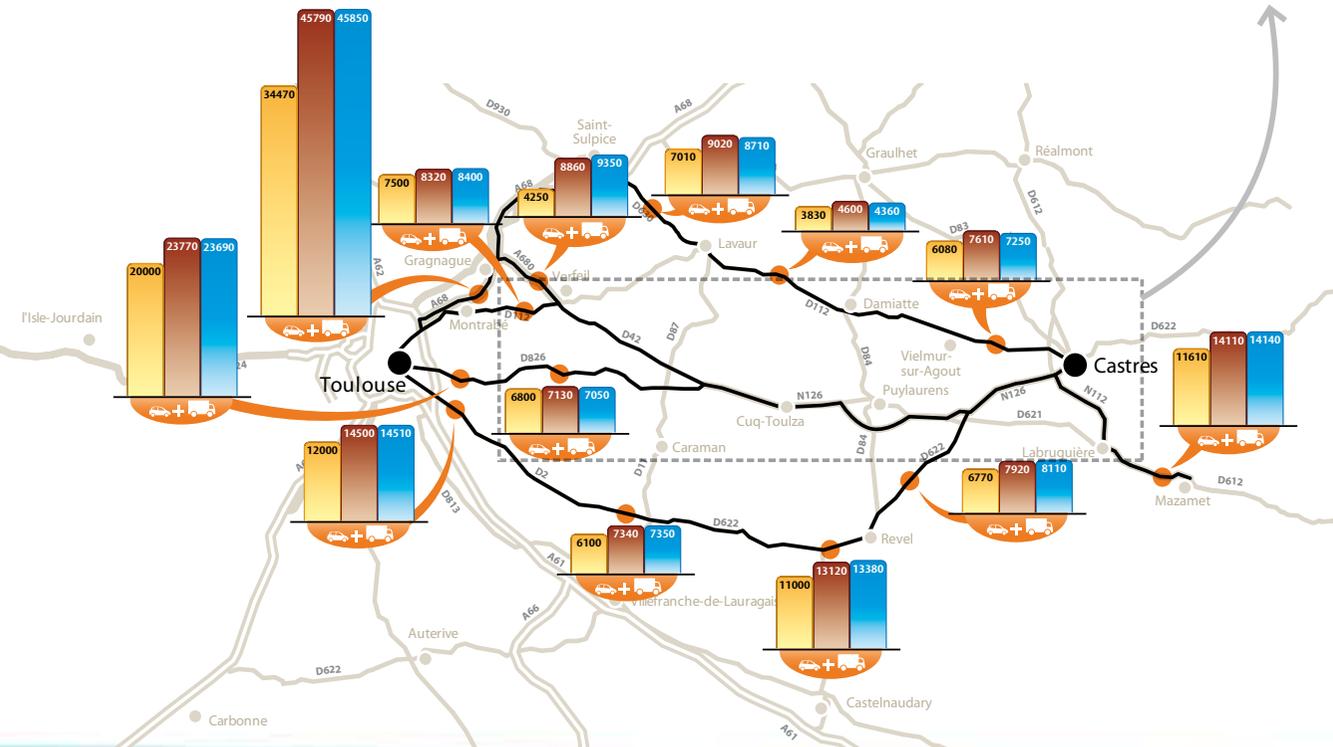
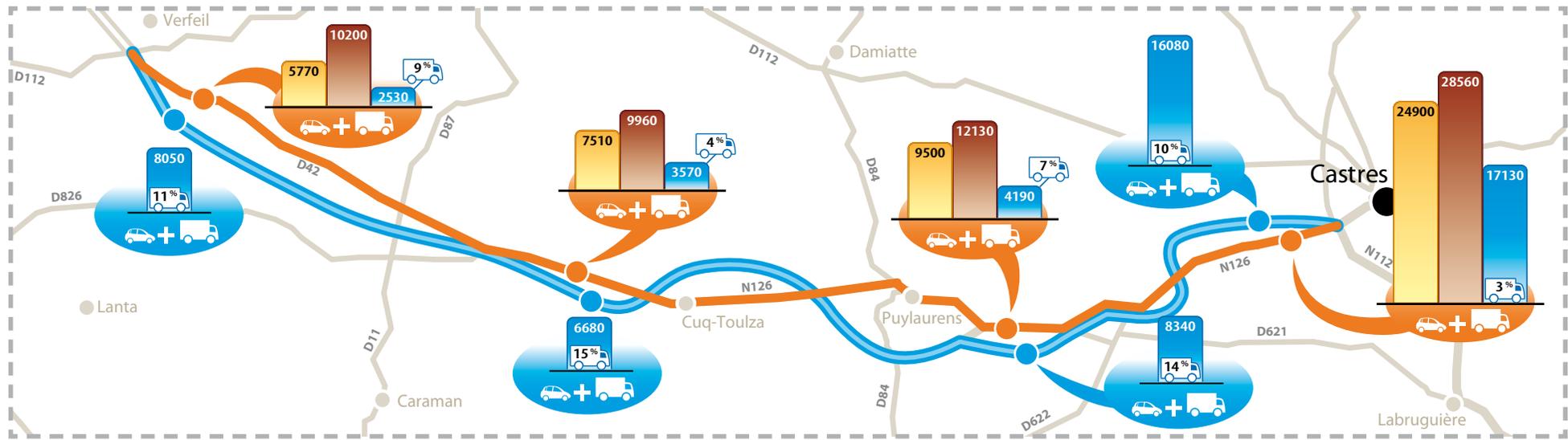
A contrario, rien n'est changé sur le reste de l'itinéraire alors que la concession, qui conserve un fort niveau d'attractivité sur l'ensemble de la liaison, permet de réduire le trafic sur la route actuelle (traversée de Cuq Toulza notamment).

Pour le trafic poids lourds, l'attractivité de l'aménagement progressif entre Castres et Puylaurens est meilleure, mais dans des proportions très sensiblement inférieures que pour les voitures (entre 100 et 300 camions supplémentaires par jour captés selon les sections).

Là aussi, la concession s'avère fortement attractive pour les poids lourds sur l'ensemble de l'itinéraire. Elle permet de gagner 15 minutes de temps de parcours, contre 5 minutes pour l'aménagement progressif sur le trajet Castres - Toulouse.

Les effets plus qualitatifs mais réels (fiabilisation des temps de parcours, confort de conduite...) et les gains en sécurité routière sont traités plus loin dans ce dossier.

LES TRAFICS ROUTIERS À L'HORIZON 2025 DANS LE CAS DE LA RÉALISATION DU PROJET PAR MISE EN CONCESSION



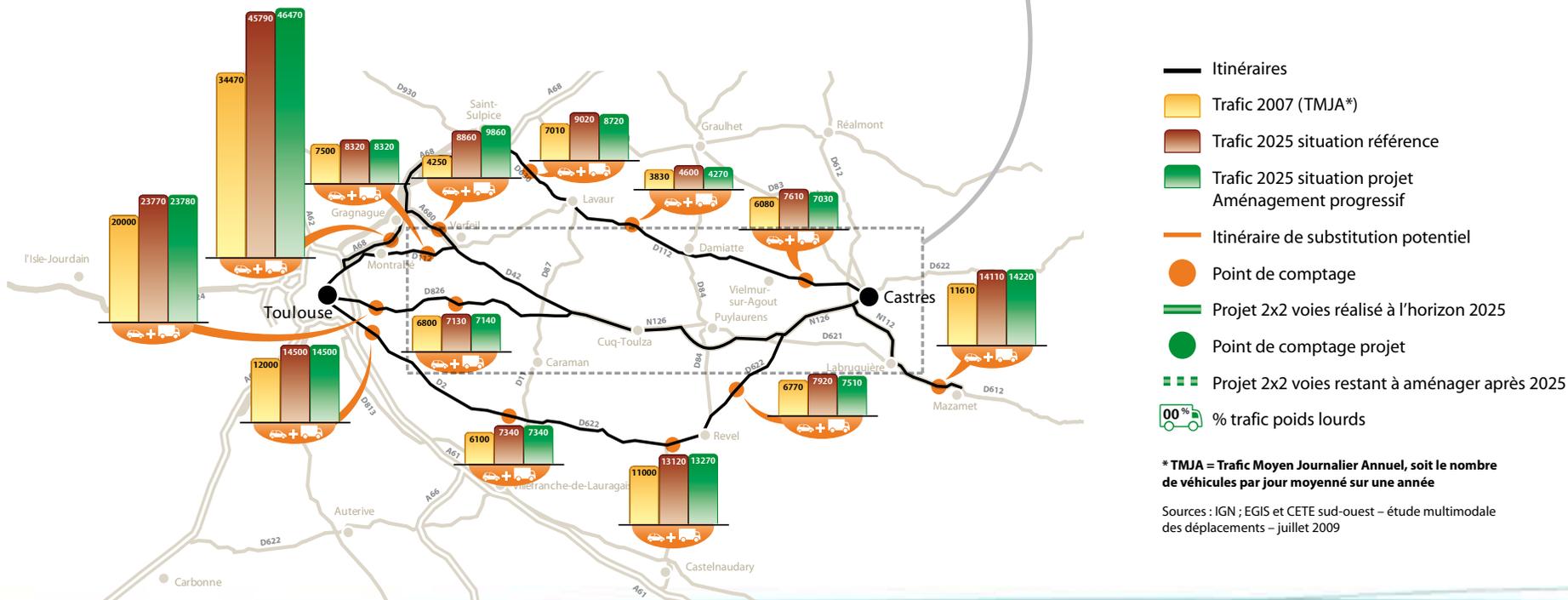
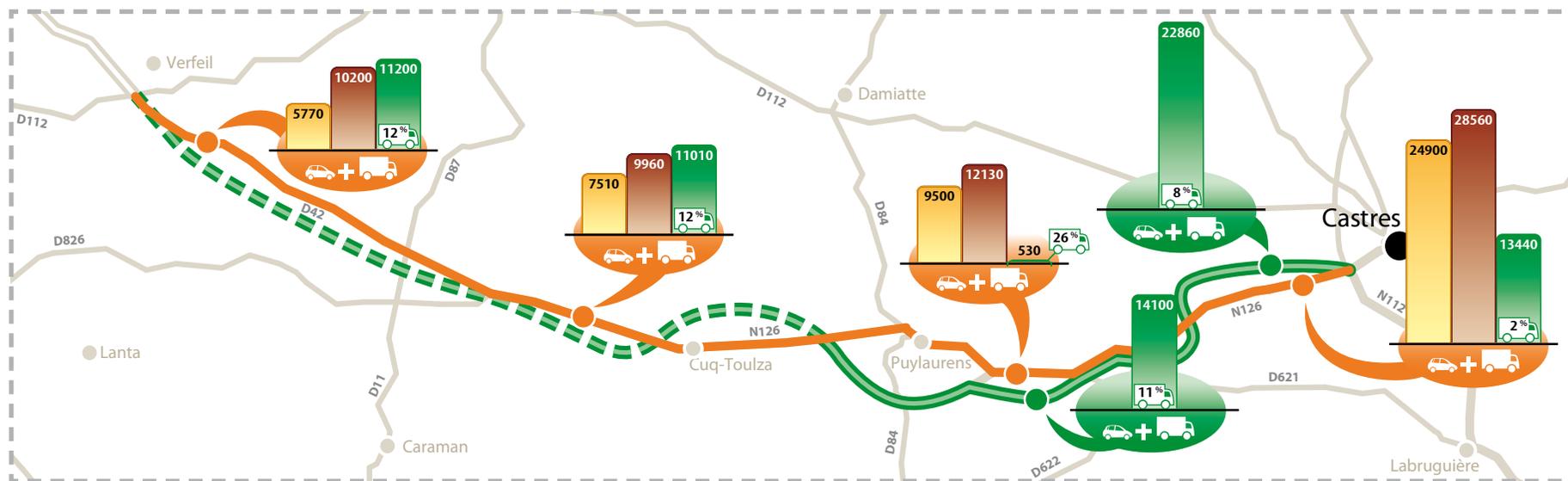
1 Voiture = 1,4 voyageur

- Itinéraires
- Trafic 2007 (TMJA*)
- Trafic 2025 situation référence
- Trafic 2025 situation projet concession
- Itinéraire de substitution potentiel
- Point de comptage
- Projet 2x2 voies
- Point de comptage projet
- % trafic poids lourds

* TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel, soit le nombre de véhicules par jour moyenné sur une année

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

LES TRAFICS ROUTIERS À L'HORIZON 2025 DANS LE CAS DE LA RÉALISATION DU PROJET EN AMÉNAGEMENT PROGRESSIF



- Itinéraires
- Trafic 2007 (TMJA*)
- Trafic 2025 situation référence
- Trafic 2025 situation projet Aménagement progressif
- Itinéraire de substitution potentiel
- Point de comptage
- Projet 2x2 voies réalisé à l'horizon 2025
- Point de comptage projet
- Projet 2x2 voies restant à aménager après 2025
- 🚛 % trafic poids lourds

* TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel, soit le nombre de véhicules par jour moyenné sur une année

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

Les effets du projet sur l'environnement

Le projet devra tenir compte des différents enjeux environnementaux afin de minimiser les impacts sur l'environnement et le cadre de vie.

Ces enjeux sont de natures très diverses dans la mesure où une infrastructure linéaire de transports génère tant par sa construction que par son exploitation des impacts sur le milieu physique et naturel mais aussi sur le milieu humain et le cadre de vie des populations du territoire concerné.

Ce chapitre décrit non seulement les enjeux mais rappelle aussi les dispositions réglementaires applicables et les mesures d'accompagnement envisageables.



Le milieu physique et naturel

LES EFFETS SUR LES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Soumis à autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau, l'aménagement de l'itinéraire est susceptible d'entraîner des impacts sur les eaux superficielles et souterraines : imperméabilisation des sols, création de remblais en zone inondable (notamment dans la vallée du Girou, afin de positionner l'infrastructure au-dessus du niveau de la crue centennale), rejets d'eaux pluviales provenant de la plate-forme. Ces impacts feront l'objet d'une première évaluation dans le cadre de l'étude d'impact du projet soumis à déclaration d'utilité publique. La procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau réalisée par la suite conduira à une analyse détaillée des impacts générés et définira les mesures pour les réduire au maximum et les rendre compatibles avec la réglementation.

Des effets potentiels sur l'écoulement des crues

Des trois bassins versants situés dans l'aire d'étude du projet, seuls le Girou et quelques-uns de ses affluents (ruisseau de Conné, de Balermes, de Nadalou...) présentent des risques d'inondation pour les espaces riverains sur la section Verfeil-Puylaurens.

Les champs d'expansion des crues, directement liés à la topographie, sont ainsi très larges au sein de la plaine située entre Verfeil et Maurens-Scopont, atteignant 600 mètres. En amont de Maurens-Scopont, la zone inondable s'établit à 300 m de large environ. Peu de bâtis sont actuellement implantés en zone inondable ; ils sont principalement localisés à l'ouest de l'aire d'étude (communes de Verfeil et de Saint-Pierre).

Sur la section Castres-Soual, le projet franchit les cours d'eau du Bernazobre et de l'Agoût. Les études hydrauliques réalisées ont permis le prédimensionnement des ouvrages de franchissement afin de garantir l'absence de modifications des conditions d'écoulement des crues.

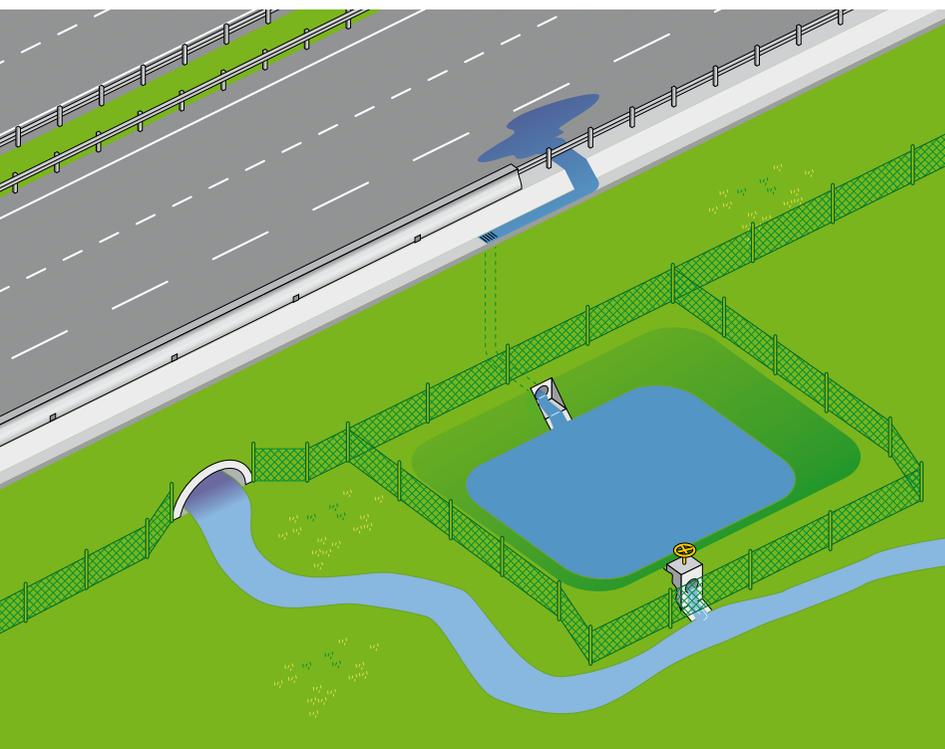
Le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau et des zones inondables fera l'objet d'études spécifiques pour assurer la « transparence hydraulique » du projet. En d'autres termes, l'aménagement à 2 x 2 voies ne devra pas entraîner de modifications substantielles des hauteurs d'eau et des vitesses d'écoulement.

Des effets potentiels sur la qualité des eaux

L'achèvement de la mise à 2 x 2 voies doit s'accompagner de mesures de protection destinées à éviter tout rejet de pollution chronique, accidentelle ou saisonnière, dans les cours d'eau récepteurs tels que le Girou, l'Agoût ou le Sor.

Il s'agit de créer un système de collecte et de traitement permettant d'épurer les eaux de ruissellement de la plate-forme, de stocker une éventuelle pollution accidentelle et de réguler les débits des rejets dans le milieu naturel, par exemple lors d'orages violents.

Généralement, la collecte est assurée par des fossés étanches ou bétonnés ; le traitement des eaux se fait dans des bassins multifonctions. Ces derniers ont un rôle de dépollution (par décantation ou déshuilage), de piégeage des pollutions accidentelles et de régulation.



LES EFFETS SUR LA BIODIVERSITÉ

Plusieurs effets sur la biodiversité doivent être pris en compte lors de la réalisation d'une infrastructure linéaire de transport :

- ▶ celle-ci peut induire une altération, voire une destruction, de certains habitats ou espèces ;
- ▶ elle génère un effet de coupure entre les milieux, ce qui empêche les échanges entre espèces et les interactions entre les différents écosystèmes, conduisant à un appauvrissement génétique et une fragilisation des habitats.

L'adéquation d'un projet avec l'objectif de maintien de la biodiversité passe par la réalisation d'un diagnostic écologique (faunistique et floristique) de qualité, à même d'identifier la présence des milieux naturels d'intérêt écologique et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet. Les réglementations définissent les espèces et habitats auxquels une valeur patrimoniale est attribuée. Toutefois, les milieux où n'existent que des espèces communes, mais dont la biodiversité est importante, méritent également d'être pris en considération.

Les inventaires écologiques confiés à des bureaux d'études spécialisés (Biotope, Savine) ont permis d'identifier les enjeux pour la préservation de la biodiversité et définir les impacts potentiels.

Sans les traverser, l'itinéraire passe à proximité des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de la butte de Saint-Loup, de la Roselière de la Crémade et des Gravières de la Crémade ou de Longueisneste.

De plus, des habitats d'intérêt écologique ont été inventoriés, en particulier sur la section Verfeil-Puylaurens. Les impacts potentiels peuvent concerner les espèces et espaces suivants :

- ▶ le Girou et ses affluents (sites de chasse pour les chiroptères tels que le noctule de Leisler sur la commune de Vendine) ;
- ▶ les sites de reproduction du triton marbré sur la commune de Cuq-Toulza ;
- ▶ les habitats naturels au nord de la commune de Cuq-Toulza (boisements, cours d'eau, pelouses embroussaillées) ;
- ▶ l'obedcnème criard, la chevêche d'Athéna à l'est de Cuq-Toulza et le petit-duc scops sur les communes de Loubens-Lauragais et /ou Faget ;
- ▶ la chevêche d'Athéna à l'ouest de Soual.



En cas de découverte d'espèces végétales ou animales protégées dans les emprises des travaux, le maître d'ouvrage doit obtenir une autorisation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées (l'article L. 411-1 et 2 du Code de l'environnement).

Cette autorisation est attribuée par le préfet selon des critères très limitatifs et délivrée après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) et d'instances scientifiques régionales.

Pour limiter l'atteinte portée aux habitats et aux espèces, plusieurs solutions peuvent être envisagées : définition très fine du tracé afin d'éviter les stations botaniques à forte valeur patrimoniale, limitation au maximum de l'effet d'emprise, etc.

Des mesures compensatoires peuvent aussi être envisagées : reconstitution de biotope (mares à amphibiens, restauration des berges, acquisition de biotopes...) et suivi de gestion, participation à l'acquisition de biotope confié par la suite à un organisme gestionnaire, réalisation de suivis écologiques pour les espèces les plus remarquables...

La Réserve Naturelle Régionale « La Héronnière de la Crémade »,

Située sur la commune de Cambounet-sur-le-Sor (Tarn), elle se compose d'eaux douces stagnantes et d'un réseau bocager. Cette réserve présente un intérêt très fort pour l'alimentation, l'installation et la reproduction d'espèces d'oiseaux protégés, notamment plusieurs espèces patrimoniales de hérons : héron bihoreau, héron cendré.

Une étude d'impact a déjà été réalisée. Elle comprend une étude spécifique (conduite par le bureau d'études Biotope) pour analyser les déplacements des oiseaux présents sur le site. Elle a conduit à la définition d'une série d'aménagements visant à limiter les risques de collision et de dérangement avec notamment :

- ▶ la création d'une large butte paysagère plantée au droit de la base de loisirs permettant de limiter la co-visibilité (les phares des voitures pouvant effaroucher les oiseaux) et de diminuer les risques de collisions entre les véhicules et les oiseaux ;
- ▶ l'implantation de haies multistrates et d'alignement de hautes tiges afin d'éviter les survols rasants.



La trame verte et bleue

Un écosystème ne peut survivre, s'adapter ou évoluer s'il se trouve isolé d'un espace de vie formant un ensemble cohérent. Ces considérations ont conduit à la définition du concept de trame verte et bleue, qui entend considérer les milieux naturels, non plus pris isolément les uns des autres, mais comme éléments d'un vaste réseau.

Dès lors, dans le cadre de la préservation de la biodiversité, il faut être en mesure d'identifier les principaux corridors d'échange entre des espaces qui se connectent entre eux : habitats, sites de reproduction, de nourriture, de repos. A cette fin, l'État a pris l'engagement de réaliser d'ici 2012 la conception d'une trame verte et bleue, avec l'appui des collectivités territoriales à l'échelle de chaque région française. Cette trame verte et bleue aura vocation à devenir un véritable outil d'aménagement du territoire (articles 21 et 22 de la loi Grenelle 1) et, bien sûr, à être prise en compte dans les projets d'infrastructures par la mise en œuvre de dispositifs permettant d'assurer la continuité de la trame.

Le site Natura 2000 « Vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agoût et du Girou »

Ce site traverse l'aire d'étude d'est en ouest. Il se caractérise par une très grande diversité d'habitats et d'espèces. Constitué d'un vaste réseau de cours d'eau et de gorges, il présente un intérêt majeur pour la loutre et la moule perlière, espèces patrimoniales fortement menacées.

Prévue par la réglementation (article L.414-4 du Code de l'environnement), une étude d'incidence a été conduite pour la section Castres-Soual en rase campagne. Elle a permis de définir les conditions de franchissement de la route par un viaduc avec des dispositions très particulières lors des travaux de construction des piles de pont. L'absence d'implantation de piles en rivière, la limitation des emprises dans le site, et les travaux de réhabilitation de la ripisylve ont conduit à constater l'absence d'impact notable du projet sur le site Natura 2000 de l'Agoût lors de l'enquête publique.



Limiter les effets de coupure dans le cheminement de la faune

L'infrastructure peut devenir une véritable « barrière » pour les déplacements de la faune sauvage : la 2 x 2 voies sera entièrement clôturée ce qui limite le risque de collisions avec les véhicules mais accentue l'effet de coupure. Elle peut aussi entraver la migration des batraciens pour la reproduction, etc.

Plusieurs zones de déplacement sont susceptibles d'être interceptées à proximité de l'itinéraire :

- ▶ le Girou, le Bernazobre, l'Agoût et leurs affluents qui constituent des corridors privilégiés de déplacement des amphibiens, des reptiles, des chiroptères et de la petite faune ;
- ▶ les rus et les haies qui sont des corridors de déplacement pour les amphibiens, les reptiles et les chiroptères ;

Pour réduire l'effet de coupure, les axes de déplacement de la petite et grande faune sont identifiés dans les études sur les milieux naturels par une analyse des continuités écologiques. Leur rétablissement peut être obtenu par :

- ▶ La création d'ouvrages spécifiques dédiés aux passages de la grande faune (cervidés, sangliers) ;
- ▶ l'aménagement des ouvrages hydrauliques avec création de surlargeur pour la grande faune et (ou) de banquettes pour la petite (batraciens, reptiles, mammifères) ;
- ▶ la mise en place sous la chaussée de buses spécifiques pour la petite faune.

Limiter les impacts du remembrement agricole sur l'environnement

Le remembrement agricole (cf. partie suivante) qui accompagne les projets routiers doit être conduit de façon à limiter la dégradation de zones bocagères ou de zones humides, très riches sur les plans faunistique et floristique. Cette procédure obligatoire, dont le maître d'ouvrage est le Conseil général, est soumise à études d'impact.

● LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES LORS DES TRAVAUX

La phase des travaux constitue une perturbation conséquente des milieux naturels. Entre autres effets, on peut ainsi noter : d'importants mouvements de terre, le risque de rejet de matières en suspension dans les cours d'eau, la gestion des déchets, le risque de pollutions accidentelles des sols et des eaux, etc. Dans le cadre de l'aménagement de l'itinéraire, des mesures d'atténuation devraient être prises afin de limiter au maximum l'impact du chantier.

Dans le secteur relativement accidenté de Cuq-Toulza, des mouvements de terre seraient nécessaires ; le réemploi des terres à proximité sera privilégié : ce que l'on déblaie à un endroit sert en priorité aux remblais voisins.

Dans le cas où des matériaux de terrassements supplémentaires seraient nécessaires, il conviendrait de les trouver à proximité, sur des sites d'emprunt ou des carrières existantes. La création de sites d'emprunt est très encadrée, elle correspond à une ouverture de carrières. Celle-ci est soumise à déclaration ou autorisation en application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 modifiée relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Lors des travaux, un système provisoire d'assainissement serait mis en place ; des mesures strictes seraient imposées aux entreprises de chantier : par



Les pratiques et techniques routières évoluent

Une convention d'engagement volontaire des acteurs de conception et de construction des infrastructures routières a été signée le 25 mars 2009 par l'État, l'Assemblée des Départements de France et les organisations professionnelles. Cette convention, dans l'esprit du Grenelle Environnement, vise, par exemple, à :

- préserver les ressources non-renouvelables en améliorant le réemploi des matériaux extraits et de recyclage des routes ;
- préserver la biodiversité et les milieux naturels ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie en promouvant l'utilisation des « enrobés tièdes », en améliorant l'efficacité énergétique des centrales d'enrobage et en optimisant les transports ;
- réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassements.

exemple, les produits polluants devront être stockés sur des aires étanches, abritées de la pluie, le nettoyage et l'entretien des engins seraient réalisés sur des emplacements spécifiquement aménagés à cet effet...

Lors de la phase des travaux, un soin particulier doit être attaché à la préservation des espèces présentes ou de leurs habitats. Ainsi, des mesures strictes sont prises pendant la phase de chantier comme la définition d'un planning des travaux tenant compte des périodes de nidification ou de reproduction.

Mise en concession **ou** Poursuite de l'aménagement progressif

Pas de différence majeure en matière d'effets sur le milieu naturel

Les caractéristiques techniques de la 2 x 2 voies (emprise, tracé, etc.) étant les mêmes, les impacts seront identiques et nécessiteront les mêmes mesures d'accompagnement. La seule différence est d'ordre temporel : dans le cadre de la mise en concession, les effets se produiront sur la totalité de l'itinéraire, tandis que seules les premières sections réalisées (Castres – Puylaurens) auront un impact d'ici 2025 dans le cadre d'un aménagement progressif.

Dans le cas d'une mise en concession, une approche plus globale des enjeux environnementaux pour l'ensemble du territoire sera possible : meilleur équilibre entre déblais et remblais de terre, homogénéité des traitements paysagers... Ce dernier peut d'ailleurs inscrire son offre dans une démarche de haute qualité environnementale, comme cela a été fait récemment pour l'autoroute A 19.

Enfin, il faut rappeler que lors de la déclaration d'utilité publique du projet, un dossier récapitule les engagements pris par l'État dans le domaine de l'environnement.

Le bilan carbone du projet

La réalisation de bilans carbone pour des infrastructures routières est une démarche récente. La méthodologie développée par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) permet d'évaluer la production de gaz à effet de serre (GES) lors de la construction et de l'exploitation d'une infrastructure.

En phase construction...

Pour le calcul, on considère que les matériaux sont situés à 50 km de leur lieu de mise en oeuvre, sauf les métaux pour lesquels la distance prise en compte est 500 km du fait de l'éloignement des sites de production. Chaque matériau se voit attribuer un ratio correspondant aux émissions de GES engendrées par sa production (extraction, fabrication...).

Lors de la construction, l'aménagement par concession est plus émetteur de GES que l'aménagement progressif en raison de la réalisation de gares de péage dans le cadre de la concession. Avec l'aménagement progressif, cette émission est plus diffuse dans le temps. Ramenées à la durée de vie des différents matériaux qui compose la route, les émissions sont évaluées à un peu plus de 1 300 tonnes éq.C par an pour la concession et un peu moins de 1 200 tonnes éq.C par an pour l'aménagement progressif.

En phase exploitation...

On distingue les véhicules particuliers des poids lourds, ces derniers produisant, en moyenne, presque 5 fois plus de GES.

L'émission de GES pendant la phase d'exploitation est liée au volume de trafic (véhicules particuliers et poids lourds) et aux vitesses pratiquées.

L'aménagement par concession permet des vitesses supérieures à celles pratiquées sans aménagement ; or les émissions de GES par les véhicules sont très sensibles à la vitesse.

Il en va de même mais dans une moindre mesure pour l'aménagement progressif.

Les émissions sur l'itinéraire ont ainsi été calculées à titre d'illustration pour l'année 2025. A cet horizon, l'essentiel de la croissance des émissions de CO₂ est lié à la croissance du trafic ; la concession génère cependant des émissions de près de 7 000 tonnes éq.C supplémentaires et l'aménagement progressif d'environ 4 000 tonnes éq.C.

Qu'est-ce qu'une tonne équivalent carbone (éq.C) ?

Les gaz à effet de serre (dioxyde de carbone CO₂, méthane CH₄, vapeur d'eau H₂O...) n'ont pas tous le même impact sur le climat. Par exemple, le méthane a un impact de réchauffement environ 25 fois plus élevé que le CO₂... donc pour les comparer, on calcule la masse de carbone qu'il faudrait pour produire le même effet.

1 kg de CO₂ = 0,2727 kg de carbone donc 1 kg de méthane = 6,8 kg éq.C (25 x 0,2727).

En fonction des essences et du mode de gestion, il faudrait entre 700 et 3 000 ha de forêt pour neutraliser le surplus d'émissions de gaz à effet de serre dû l'aménagement routier par mise en concession.

Un avion long courrier effectuant l'aller-retour Paris – New-York émet environ 200 à 240 t.éq.C.

Le tableau ci-contre donne des ordres de grandeur des émissions de gaz à effet de serre de quelques agglomérations sur une année complète. Pour Toulouse, ne disposant pas de données locales, le ratio national d'émissions par habitant a été

Agglomérations	Émissions annuelles de gaz à effet de serre par habitant (t.éq.C)	Nombre d'habitants	Émissions annuelles de gaz à effet de serre (t.éq.C)
Nantes Métropole	1,3	580 000	754 000
Amiens Métropole	1,4	180 000	252 000
Grenoble Métropole	1,9	400 000	760 000
Toulouse Métropole	1,7	760 000	1 139 000

retenu. Ces estimations tiennent compte des émissions de gaz à effet de serre dues au logement (chauffage, climatisation, etc.), à l'alimentation électrique, aux transports, etc. La part d'émissions de gaz à effet de serre dues au transport se situe entre 25 % et 30 % du total.

● LA PROTECTION CONTRE LE BRUIT

Toute infrastructure de transport génère du bruit. Pour éviter que le bruit lié à la circulation routière devienne une source de nuisances pour les riverains, on le prend en compte très en amont dans les études de conception du tracé puis lors de la construction. Si des difficultés résiduelles demeurent, on envisage des traitements appropriés sous forme de protections acoustiques.

Au stade du débat public, en l'absence d'un tracé précis, il est bien sûr difficile d'évaluer les impacts potentiels de la mise à 2 x 2 voies.

Une approche a cependant été réalisée sur la base du corridor préférentiel issu de la concertation de 2007-2008 ; elle permet de faire une première évaluation des populations susceptibles d'être concernées tant en raison du nouveau projet (en concession ou en aménagement progressif) que des évolutions du trafic sur l'actuelle RN 126.

La détermination des zones exposées

Dans le cas d'une infrastructure routière, le bruit est causé par les moteurs et le roulement des véhicules sur la route. Les évolutions réglementaires et techniques ayant permis de diminuer significativement celui des moteurs, le bruit lié au roulement est devenu la source principale.

Afin d'évaluer l'impact sonore d'une infrastructure, plusieurs paramètres doivent être pris en compte, notamment :

- ▶ la vitesse pratiquée ;
- ▶ le trafic et notamment le trafic poids lourds ;
- ▶ le profil en long puisque le passage en profil rasant, c'est-à-dire au même niveau que le terrain naturel, est le plus pénalisant pour les riverains ;
- ▶ ...et bien sûr, la densité de bâtis et leur utilisation (maisons individuelles, immeubles collectifs, bâtiments agricoles, autres bâtiments publics ou privés à usage commercial ou industriel). Car le tracé peut être infléchi afin d'éloigner l'infrastructure routière des zones bâties... ainsi quand on s'éloigne de la route, le bruit perçu diminue très rapidement.

En outre, les études de bruit doivent intégrer de nouveaux paramètres influant sur la transmission du bruit, comme les conditions météorologiques par exemple.

Comment mesure-t-on le bruit ?

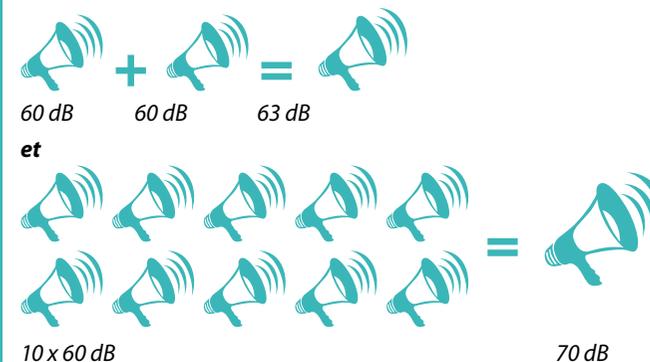
L'unité de mesure du bruit ou niveau sonore est le décibel A : dB(A), l'indice A signifie que les différentes fréquences présentes dans le signal sonore font l'objet d'une pondération (un bruit aigu et un bruit grave ne causent pas la même gêne).

Le niveau sonore à un moment donné est insuffisant pour rendre compte de la nuisance sonore à laquelle peuvent être soumis les riverains d'une infrastructure de transport.

L'échelle en décibels permet de traduire la perception du bruit par l'oreille humaine. Elle obéit à des règles un peu particulières. Ainsi, si le niveau sonore dû aux vibrations des molécules d'air est doublé, la gêne ressentie par l'auditeur n'augmentera pas de manière proportionnelle : l'oreille humaine est telle que celui-ci percevra une différence certes mais supportable correspondant à 3 dB(A) supplémentaires.

D'autre part, on ne peut ajouter des bruits provenant de sources différentes et d'intensité sonore différentes ; un effet de couverture se produit : ainsi $80 \text{ dB(A)} + 65 \text{ dB(A)} = 80 \text{ dB(A)}$... le bruit de sa perceuse couvre celui de la tondeuse du voisin.

Pour l'oreille humaine, une variation de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible, une variation de 3 dB(A) est perceptible, une variation de 10 dB(A) correspond à une sensation deux fois plus forte.



Une baisse de la gêne pour les riverains

Les résultats de l'étude de bruit montrent que, dans le cas de la réalisation de la 2 x 2 voies, il y aurait moins d'habitations qu'actuellement qui seraient susceptibles d'être exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires. De plus, cette étude ne prend pas en compte les mesures d'atténuation comme les protections acoustiques existantes ou futures. En conséquence, les chiffres indiqués correspondent à des maximums et permettent d'identifier quelles seraient les mesures à mettre en œuvre dans le cas de la construction de la 2 x 2 voies.

Nombre d'habitants susceptibles en 2025 d'être exposés à des niveaux de bruit supérieurs à ceux exigés par la réglementation

	Jour (6 h – 22 h)			Nuit (22 h – 6 h)		
	Référence	Impact de l'aménagement progressif	Impact du projet concession	Référence	Impact de l'aménagement progressif	Impact du projet concession
Total Verfeil-Puylaurens	175	+ 5	- 50	150	+ 15	- 45
Total Puylaurens-Castres	600	- 60	- 40	540	- 120	- 25
Total	775	- 65	- 90	690	- 105	- 70

Ces chiffres intègrent l'aménagement de la déviation de Puylaurens mais ne tiennent pas compte des dispositifs anti-bruit réalisés. Les communes concernées par l'aménagement à 2 x 2 voies de l'A 680 ne sont pas intégrées à ce tableau (cf. étude bruit).

De nouvelles études

Si le projet est confirmé par l'État, et quel que soit le mode de financement retenu, une étude d'impact, présentée lors de l'enquête publique, détaillera les niveaux de bruit sur des cartes présentant les « isophones », c'est-à-dire les courbes d'égale intensité sonore. Les mesures d'atténuation seront explicitées en termes de caractéristiques (buttes de terre ou écrans, en précisant leur longueur et leur hauteur) et les effets attendus seront représentés sur des cartes présentant les nouvelles courbes isophones.

Les seuils réglementaires

La réglementation en vigueur depuis le milieu des années 1990 a renforcé les normes à respecter en matière de bruit. Les seuils réglementaires dépendent de la nature des locaux impactés et du niveau sonore initial de la zone. Ainsi, actuellement, le niveau sonore à l'intérieur d'un logement ne peut dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Mise en concession

ou

Poursuite de l'aménagement progressif

Des effets globalement favorables dans les deux cas

Le nombre d'habitations concernées est relativement réduit au regard de la longueur de l'aménagement (61 km). L'aménagement « progressif » permettrait d'aménager à 2 x 2 voies uniquement la section Castres-Puylaurens à l'horizon 2025. La baisse de trafic sur la RN 126 - devenue itinéraire secondaire entre Castres et Puylaurens - procurerait un gain de confort aux nombreux riverains de la RN 126. L'axe de la route à 2 x 2 voies étant sensiblement décalé par rapport à celui de la RN 126 actuelle, de nouveaux riverains seraient concernés. Même si leur nombre est sensiblement inférieur, une concertation particulière serait organisée à leur intention afin de déterminer les protections acoustiques adaptées au respect de leur cadre de vie.

Par ailleurs, et toujours dans le cas d'un aménagement progressif, la section Verfeil-Puylaurens ne serait pas aménagée à l'horizon 2025. On observerait néanmoins une évolution sensible du trafic sur tout l'itinéraire et les riverains des RN 126, RD 20 et RD 42 seraient exposés à un niveau de bruit plus élevé.

L'aménagement par concession permettrait d'aménager à 2 x 2 voies la totalité de l'itinéraire Castres - Toulouse à l'horizon 2015. L'autoroute captant la majorité du trafic, le trafic résiduel sur les RN 126, RD 42 et RD 20 serait donc très inférieur au trafic actuel, ce qui entraînerait une amélioration de cadre de vie des riverains de la RN 126. Par contre, on ne peut exclure quelques reports de trafic en traversée des agglomérations (les déviations existantes étant intégrées dans la 2 x 2 voies à péage).

LES EFFETS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA SANTÉ

Le trafic routier génère des polluants qui se diffusent dans l'atmosphère, dans les sols et dans l'eau.

La réglementation évolue, le parc automobile aussi

La réglementation évolue régulièrement pour prendre en compte ce phénomène. Par exemple, le dioxyde de carbone (CO₂) n'est considéré que depuis très récemment comme un polluant. La loi sur l'air de décembre 1996, l'a défini en tant que tel pour son implication dans l'effet de serre. Cet aspect a été traité à travers le bilan carbone.

La réglementation sur la construction automobile contraint les constructeurs à faire évoluer le parc automobile qui devient moins gourmand en énergie et qui émet moins de polluants. Par exemple, le plomb a quasiment disparu depuis la fin de la vente du super plombé en l'an 2000 et le pot catalytique transforme les constituants les plus toxiques des gaz d'échappement (monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, oxydes d'azote), en éléments moins toxiques (eau et CO₂).

Récemment, la « prime à la casse » versée pour les véhicules de plus de 10 ans, qui a été créée pour relancer la consommation dans un contexte de crise économique, a permis de renouveler une partie du parc automobile réduisant ainsi les émissions de polluants.

La pollution d'origine routière

Le trafic routier est en constante augmentation même si des indicateurs récents tendent à montrer une baisse de cette croissance pour des motifs conjoncturels (crise économique), comportementaux (développement des transports en commun, covoiturage), technologiques (Internet, services à distance) dont les réels impacts sont difficilement mesurables.

L'évolution de la réglementation permet de réduire progressivement la consommation énergétique et les émissions de polluants des véhicules. Cependant l'effet de la réglementation n'a encore que peu d'effet sur les émissions de particules PM10 (substances solides de taille inférieure à 10 µm).

Les particules PM10 proviennent des résidus de combustion des véhicules diesel, de l'usure des pièces mécaniques (plaquettes de frein, disques d'embrayage, pneus...) et des chaussées. Inhalées en grande quantité, elles peuvent générer des troubles respiratoires, des irritations bronchiques allant de la toux à l'exacerbation d'une crise d'asthme. D'autre part, les PM10 peuvent

transporter certains hydrocarbures émis par les véhicules diesel avec des effets cancérogènes.

Les filtres à particules devraient être généralisés avec la norme d'émission Euro 5 en fin 2009 ou début 2010. Cependant ces filtres ont une efficacité réduite pour les plus petites particules.

Les impacts du projet sur l'air

Polluant	Moyenne annuelle maximale estimée				
	Pollution de fond	Etat initial 2009	Référence 2025	Scénario progressif	Scénario concession
Monoxyde de carbone - CO (en µg/m ³)	200	264	257	252	245
Dioxyde d'azote NO ₂ (en µg/m ³)	4	39	35	41	38
Benzène (en µg/m ³)	0.5	0.8	0.6	0.7	0.7
Dioxyde de soufre - SO₂ (en µg/m ³)	1.0	1.9	2.0	2.4	2.2
Particules (en µg/m ³)	15	34	35	40	38
Arsenic (en 10 ⁻³ µg/m ³)	1.3	2.1	2.2	2.3	2.2
Cadmium (en 10 ⁻³ µg/m ³)	0.8	1.0	1.0	1.1	1.1
Nickel (en 10 ⁻³ µg/m ³)	2.4	7.3	7.6	11	11
Benzo(a)pyrène (en 10 ⁻³ µg/m ³)	0.4	3.4	4.0	4.7	4.4

La pollution de fond concerne les mesures prises à l'écart de la route. Les autres colonnes correspondent à des concentrations mesurées ou estimées sur la route.

Les limites de la technologie

Les mesures mises en place pour réduire les émissions de polluants sont efficaces sous certaines conditions et entraînent généralement l'émission d'un autre polluant certes moins toxique. Quelques exemples :

- le catalyseur n'est efficace qu'au-dessus de 400°C, température qui n'est généralement atteinte qu'après 10 à 15 kilomètres de conduite ;
- le pot catalytique est composé de métaux lourds qui sont, avec l'usure du pot, expulsés avec les gaz d'échappement ;
- le benzène, associé à des métaux lourds, a permis de remplacer le plomb mais c'est un hydrocarbure cancérogène.

Excepté pour le monoxyde de carbone, les concentrations maximales de tous les autres polluants sur la bande d'étude augmentent. Les concentrations maximales pour la mise en concession sont plus faibles que pour l'aménagement progressif.

Le trafic routier se répartit sur deux axes qui sont le projet à 2 x 2 voies et l'itinéraire actuel. Pour les sections susceptibles d'être aménagées en tracé neuf, cette répartition du trafic permet d'atténuer les effets de l'augmentation du trafic sur la concentration des polluants en augmentant la zone de diffusion. De ce fait, les concentrations maximales qui se situaient à proximité de Castres dans la situation de référence (c'est-à-dire sans 2 x 2 voies), se trouvent au niveau des aménagements sur place ou « à proximité » pour les deux scénarios avec 2 x 2 voies.

Pour certains polluants gazeux (dioxyde d'azote) et particulaires (particules de diamètre inférieur à 10 µm, et benzo-a-pyrène), les concentrations maximales estimées sont supérieures à la réglementation existante. Ces estimations étant réalisées au plus près de la route, elles ne montrent pas l'impact sur la population.

Mise en concession **ou** Poursuite de l'aménagement progressif

Une plus forte amélioration de la situation sanitaire dans le cas de la mise en concession

Dans tous les cas, aucune habitation ne sera exposée à une concentration de particules PM10 ni de NO₂ supérieure à 30 µg/m³, bien en-deçà du seuil réglementaire égal, pour les deux polluants, à 40 µg/m³.

Si l'aménagement progressif permet une réduction du nombre d'habitations exposées à une concentration de polluants (PM10 ou NO₂) comprise entre 25 et 30 µg/m³, la mise en concession est encore plus bénéfique, du fait d'un trafic moindre entre Castres et Soual et d'une meilleure répartition du trafic entre la 2 x 2 voies et l'itinéraire actuel.

Les impacts du projet sur la santé à l'horizon 2025

NO₂ (seuil réglementaire = 40 µg/m³)

Concentration (en µg/m ³)	Nombre d'habitations exposées		
	Référence	Impact de l'aménagement progressif	Impact de la mise en concession
0 - 5	685	- 35	+ 30
5 - 10	550	+ 40	+ 20
10 - 15	70	- 20	- 30
15 - 20	20	+ 10	- 10
20 - 25	5	0	- 5
25 - 30	5	0	- 5
30 - 35	0	0	0
35 - 40	0	0	0

Rappel : la pollution « de fond » pour le NO₂ en moyenne annuelle est de 4 µg/m³

PM10 (seuil réglementaire = 40 µg/m³)

Concentration (en µg/m ³)	Nombre d'habitations exposées		
	Référence	Impact de l'aménagement progressif	Impact de la mise en concession
15 - 20	1 315	0	+ 15
20 - 25	15	0	- 10
25 - 30	5	- 2	- 5
30 - 35	0	0	0
35 - 40	0	0	0

Rappel : la pollution « de fond » pour les particules PM10 en moyenne annuelle est de 15 µg/m³

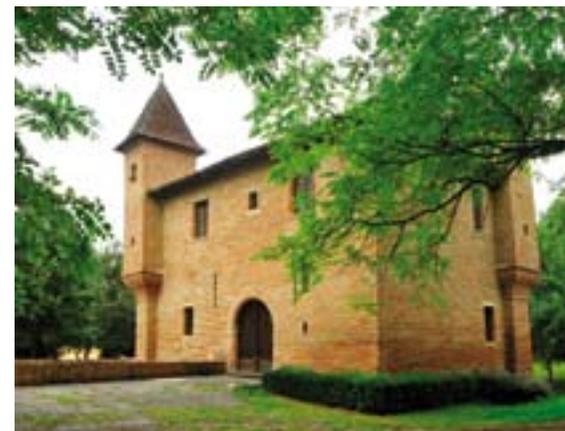
LES EFFETS SUR LE PATRIMOINE

En matière de patrimoine, on distingue les sites archéologiques et le patrimoine bâti protégé (monuments historiques).

Plusieurs zones à forte densité de sites archéologiques sont localisées au niveau des communes de Bourg-Saint-Bernard, de Cadix/Cuq-Toulza, Puylaurens et de Saix, tant en bordure du Girou que dans les coteaux. Des fouilles archéologiques préventives seront réalisées dans le respect du code du patrimoine qui en fixe les modalités.

De la même façon, l'itinéraire traverse les périmètres de protection de plusieurs monuments historiques (qui s'étendent dans un rayon de 500 m autour des bâtiments), notamment celui du château de Maurens-Scopont et celui du moulin de Nagasse.

Dans tous les cas, la traversée du périmètre de protection implique des mesures d'insertion paysagère spécifiques ; elles seront définies en concertation avec l'architecte des Bâtiments de France lors des études du tracé.



● LES EFFETS SUR LE PAYSAGE

Alors que l'urbanisation domine aux deux extrémités de l'itinéraire, la majorité de celui-ci s'inscrit dans des paysages variés, alternant collines et coteaux, étangs et plaines cultivées.

Le tracé nécessitera un calage fin pour mieux s'insérer dans les paysages existants. Des paysagistes seront associés à sa conception. Les mesures d'intégration paysagères répondront aux préoccupations des différentes perceptions de l'infrastructure : perception quotidienne au sein du territoire, perception de l'utilisateur et perception plus « culturelle » de la collectivité.

Leur mission consistera notamment à définir des mesures pour adoucir les terrassements, et à intégrer au mieux le projet dans les structures paysagères de l'itinéraire. Ils proposeront également un programme de végétalisation adapté à la trame existante et un traitement architectural des ouvrages d'art et des écrans acoustiques. Ils travailleront en étroite concertation avec les communes concernées.

Le 1 % paysage et développement

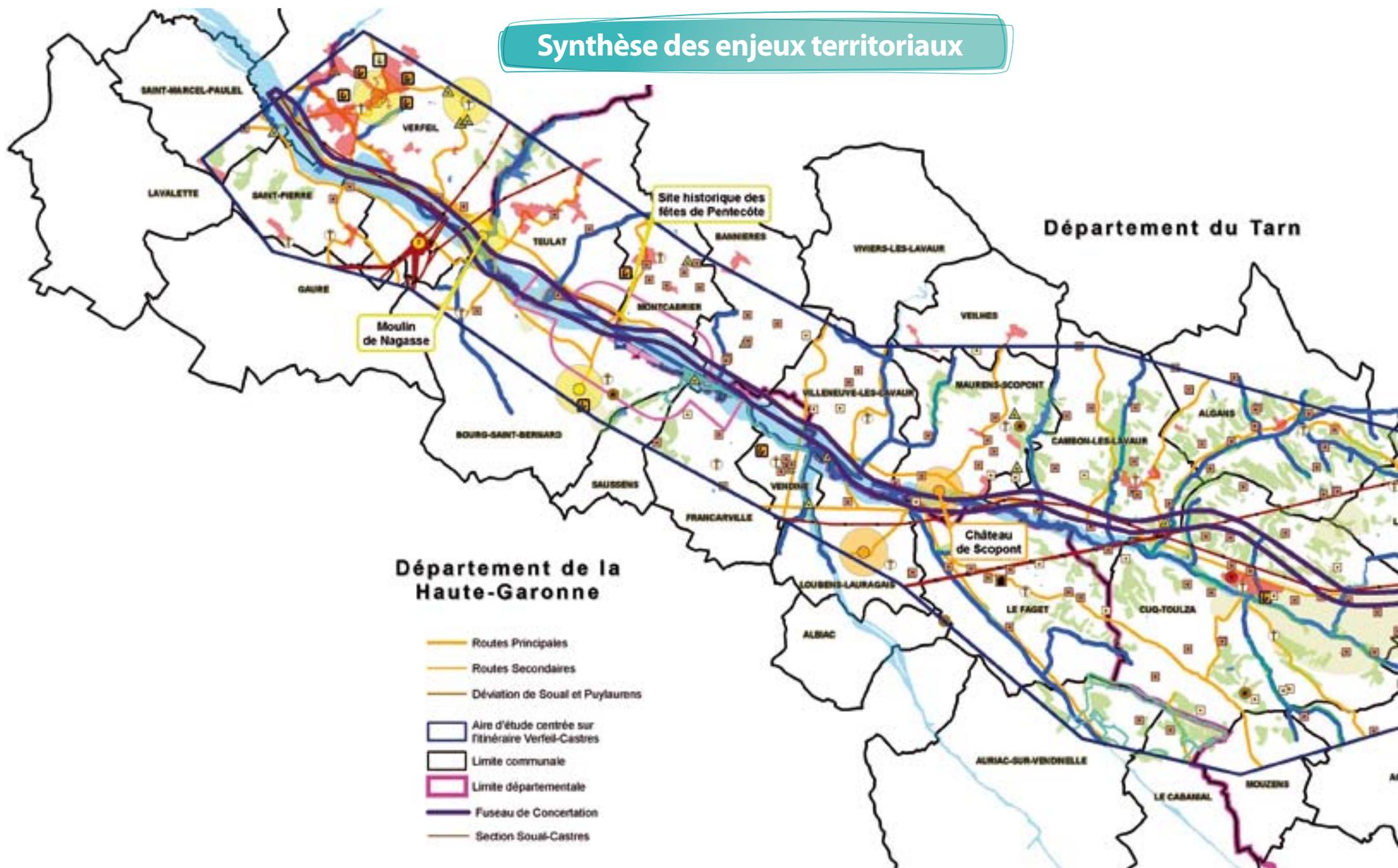
La politique du 1 % paysage a été mise en œuvre par l'État sur le réseau routier national suite à une circulaire de 1995. Elle ambitionne une approche de l'aménagement du territoire mettant l'accent sur l'élément paysager comme facteur de développement local. La démarche consiste à réserver 1 % du montant de chaque opération afin de lancer une réflexion paysagère et des actions de valorisation sur les espaces traversés par une infrastructure routière nationale. Ce financement de l'État est conditionné à un apport équivalent par les collectivités territoriales concernées.

Les actions éligibles au financement du 1 % paysage sont de deux sortes :

- *des études générales ou locales ;*
- *des actions sur les sites naturels, urbains, les paysages, le patrimoine, le développement touristique, etc.*



Synthèse des enjeux territoriaux



Environnement naturel

- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2
- ZNIEFF en projet
- Habitat d'intérêt écologique potentiel
- Site du réseau Natura 2000
- Réserve naturelle régionale

Environnement Physique

- Cours d'eau
- Plans d'eau
- Zones Inondables

Environnement humain

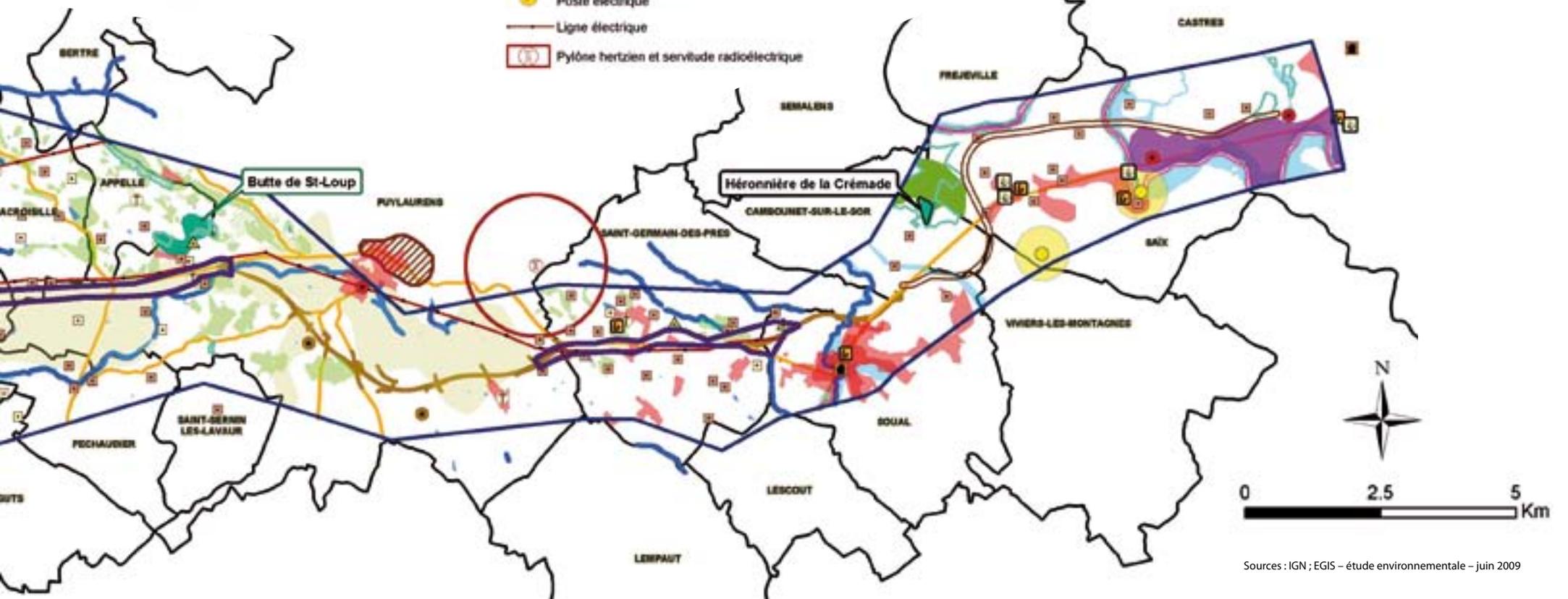
- Urbanisation, équipement, réseaux et servitudes
- Zone d'urbanisation actuelle et future des documents d'urbanisme
- Zones d'activités
- Cimetière
- Bâti "sensible"
- Crèche
- Etablissement médico-social
- Etablissement scolaire
- ICPE
- Aérodrome
- Servitude aéronautique
- Poste électrique
- Ligne électrique
- Pylône hertzien et servitude radioléctrique

Agriculture

- ICPE à caractère agricole
- Bâtiment agricole
- Siège d'exploitation agricole

Patrimoine culturel

- Monument historique classé et son périmètre de protection
- Monument historique inscrit et son périmètre de protection
- ZPPAUP
- Zone de forte densité de sites archéologiques
- Patrimoine bâti non protégé



Sources : IGN ; EGIS - étude environnementale - juin 2009

Les enjeux de développement local

La mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire Castres – Toulouse, comme tout projet conséquent d'infrastructure, porte des enjeux importants en matière d'aménagement du territoire.

Ce projet peut être un outil de développement local ; il peut également contribuer à un meilleur équilibre dans l'aménagement du territoire régional. Le lien entre infrastructure nouvelle et développement économique n'est cependant pas un lien de cause à effet inéluctable et immédiat.

La dynamique de développement local que peut induire le projet est même porteuse de certains facteurs de déséquilibre des territoires liés en particulier au risque d'étalement urbain ; une intervention publique volontariste est indispensable pour maîtriser ces phénomènes.

La concrétisation du potentiel de développement offert passe par la mobilisation des acteurs locaux, qu'il s'agisse des acteurs publics au travers des projets de territoires qu'ils portent, des acteurs socio économiques et de leurs projets de développement économiques ou enfin de la population au travers de son appropriation de la nouvelle infrastructure dans ses façons de vivre le territoire. L'ampleur de la dynamique locale et des projets privés ou publics de ce territoire, en particulier du bassin Castres-Mazamet, forme un terreau particulièrement favorable pour tirer tous les bénéfices possibles du projet.



Les effets possibles de la 2 x 2 voies Castres – Toulouse en matière de population et d'emplois

Evaluer quantitativement les effets d'une infrastructure sur les évolutions démographiques et d'emplois est un exercice prospectif délicat. La modélisation des gains potentiels a été réalisée dans le cadre des études socio-économiques à partir des évolutions constatées des territoires desservis par une autoroute en Midi-Pyrénées. Les résultats de cette approche sont cependant à prendre comme des éléments prospectifs destinés à éclairer le débat et non comme une prévision intangible.

La méthodologie employée est explicitée en détail dans l'étude socio économique. Elle s'appuie sur une comparaison de l'évolution des territoires en étoile autour de Toulouse en fonction de leur desserte ou pas par une autoroute et de leur éloignement à l'agglomération toulousaine. Tout d'abord les tendances actuelles (population, emploi) sont prolongées jusqu'à 2025 à partir des projections de l'INSEE.

Ceci montre le décrochage sensible de Castres – Mazamet par rapport aux autres villes moyennes de la région desservies par une autoroute. Ensuite, les gains potentiels en population et en emplois des territoires de l'aire d'étude sont obtenus en appliquant à ceux-ci les taux de croissance moyens des territoires desservis par une autoroute.

Par rapport à une situation sans 2 x 2 voies, les gains possibles sont très sensibles en matière démographique tout au long de l'itinéraire. L'effet possible sur l'emploi se retrouve quant à lui au-delà de 50 km de l'agglomération toulousaine ; il est très significatif pour le bassin de Castres-Mazamet avec un potentiel de près de 1500 emplois supplémentaires.

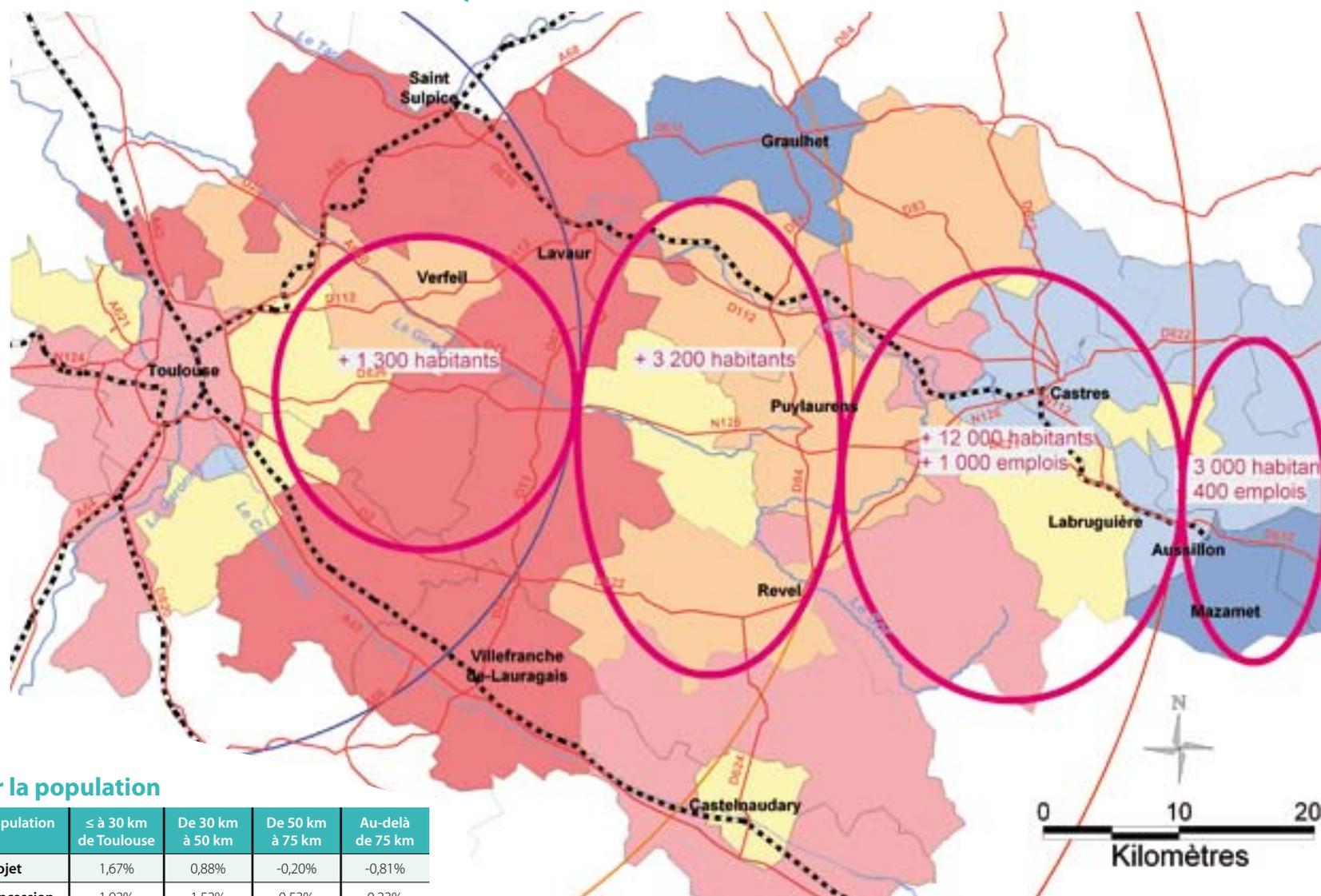
Cette approche prospective n'a pas pu être réalisée pour un aménagement à 2 x 2 voies limité à Castres – Puylaurens par manque de référence pour modéliser les effets d'un tel aménagement.

Impact du projet sur l'emploi

Taux de croissance annuel de l'emploi sur la période 2006-2025	≤ à 30 km de Toulouse	De 30 km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75 km
Toulouse-Castres-Mazamet sans projet	1,16%	0,86%	-0,02%	-0,39%
Toulouse-Castres-Mazamet avec concession	1,16%	0,50%	0,23%	0,19%
Ecart (%)	0%	-0,36%	0,25%	0,58%
Gain potentiel (emplois)	-	-	1 000	400

ÉVOLUTION SOCIO-ÉCONOMIQUE – IMPACT POTENTIEL DU PROJET EN 2025

Evolution annuelle moyenne de la population cantonale entre 2006 et 2025 (situation de référence)



Impact du projet sur la population

Taux de croissance annuel de la population sur la période 2006-2025	≤ à 30 km de Toulouse	De 30 km à 50 km	De 50 km à 75 km	Au-delà de 75 km
Toulouse-Castres-Mazamet sans projet	1,67%	0,88%	-0,20%	-0,81%
Toulouse-Castres-Mazamet avec concession	1,92%	1,52%	0,53%	0,23%
Ecart (%*)	0,25%	0,63%	0,73%	1,04%
Gain potentiel (habitants)	1 300	3 200	12 000	3 000

* Taux de croissance annuel

Sources : IGN ; INSEE ; EGIS – étude socio-économique – juillet 2009

Un outil au service d'un développement plus équilibré du territoire

Les différentes réflexions ou politiques de planification ou d'aménagement durable du territoire conduites au niveau régional ou à l'échelle de la métropole toulousaine (SRADDT, conférence métropolitaine, InterSCOT, SCOT, etc.) concluent toutes à la nécessité de conforter les villes moyennes régionales en étoile autour de Toulouse comme points d'appui du développement local. Cette orientation vise à faire contre-poids à l'attraction toulousaine dans la perspective d'un développement plus équilibré des territoires : plus grande proximité emplois / habitat, structuration de bassins de vie, niveau d'équipement, etc. Au-delà des démarches de planification, il faut cependant mettre des outils concrets au service de cette ambition. La mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse peut être l'un d'eux pour le bassin de Castres-Mazamet.

DES ACCÈS AMÉLIORÉS AUX ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS



Comme les anciens - et peut-être plus encore - les nouveaux habitants ont des attentes fortes en matière de services à la population mais aussi d'accès aux grands équipements publics.

Aujourd'hui, l'agglomération de Castres-Mazamet propose une gamme de services relativement étendue. Elle lui permet une relative autonomie avec, pourtant, un effet pervers : elle reste à l'écart des grands équipements de niveau métropolitains présents sur le seul pôle toulousain de services. Cela constitue donc un facteur négatif pour son rayonnement.

Avec l'aménagement complet de la liaison Castres – Toulouse à 2 x 2 voies, elle devrait retrouver des conditions d'accès semblables à celles d'Albi par exemple.



C'est ainsi un accès facilité aux grands équipements publics régionaux : centres hospitaliers régionaux ; aéroport de Blagnac ; future gare LGV de Matabiau ; aux grands établissements d'enseignement : universités, grandes écoles ; aux équipements culturels ou récréatifs : musées, Cité de l'espace, Stadium, Zénith, etc. ; aux grands équipements commerciaux parfois uniques à l'échelle régionale comme l'enseigne Ikéa.

DES RELATIONS FACILITÉES AVEC LES AUTRES VILLES MOYENNES

La structuration en étoile du réseau routier autour de Toulouse fait qu'en dehors des liaisons avec Albi et Carcassonne, la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse à 2 x 2 voies permettra aussi l'amélioration des relations avec les autres villes moyennes régionales utile au renforcement des coopérations et des échanges avec celles-ci.

● DES TERRITOIRES MIEUX DESSERVIS MAIS UN ÉTALEMENT URBAIN À MAÎTRISER

Le projet de liaison à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse présente un nombre important d'échangeurs, puisque cinq points d'échanges sont envisagés. Cette perspective est un atout en permettant d'irriguer de façon assez fine l'ensemble du territoire concerné. C'est aussi un facteur de risque d'étalement urbain et de dilapidation de l'espace.



Les territoires concernés sont de ce point de vue armés de façon assez différentes. Ainsi, à la fois à l'est et au sud avec le SCOT du Lauragais (qui appartient lui-même à l'InterSCOT de l'aire urbaine toulousaine) et le SCOT du Vaurais et à l'ouest avec le SCOT du pays d'Autan, les collectivités disposent des outils permettant de mettre en place les dispositifs de maîtrise et d'orientation du développement.

Les territoires situés au cœur du périmètre d'étude sont de ce point de vue plus fragiles ; en effet, malgré le projet du Pays de Cocagne, aucune démarche de planification à l'échelle intercommunale n'a été lancée. Cette fragilité est renforcée par l'absence de plan local d'urbanisme sur un certain nombre des communes concernées.

Il serait important que l'ensemble des territoires s'engagent dans des démarches de SCOT de façon à accompagner l'éventuelle arrivée de cette nouvelle infrastructure. Ces projets de territoire pourraient permettre, à l'image de ce qui est prévu dans le cadre de la démarche InterSCOT, un développement hiérarchisé et structuré autour du confortement de pôles d'équilibre constitués des petites villes et des bourgs centres, volontariste et économe en espace. Ils permettraient de maîtriser les effets de l'infrastructure sur l'occupation du sol, en particulier au droit des échangeurs.

Mise en concession **OU** Poursuite de l'aménagement progressif

L'achèvement de la mise en œuvre de la 2 x 2 voies par mise en concession permettrait d'offrir dès 2015 un outil au service d'un développement régional plus équilibré et d'une accessibilité améliorée à l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Des réponses possibles aux contraintes de la filière agricole

● LA PRISE EN COMPTE DES CONTRAINTES D'EXPLOITATION AGRICOLE PAR LE PROJET

En dehors des deux zones urbanisées situées aux extrémités de l'itinéraire, les activités agricoles dominent. Elles sont néanmoins différentes :

- à l'ouest (entre Verfeil et Puylaurens), ce sont surtout des cultures céréalières, avec une forte proportion de parcelles agricoles drainées et irriguées. Il faudra bien sûr rétablir ces réseaux s'ils sont impactés par le projet (et même les maintenir de façon transitoire pendant les travaux) ;
- à l'est (entre Puylaurens et Soual), l'élevage domine. Il faudra veiller au rétablissement des voies permettant le cheminement et le transfert des bêtes. Ces besoins seront définis directement avec les exploitants agricoles afin d'aménager les passages nécessaires pour le bétail.

De façon générale, les modalités de réalisation d'un aménagement dans un contexte agricole sont parfaitement maîtrisées. L'étude d'impact de l'infrastructure prend en compte les effets de celle-ci sur le foncier agricole ; la définition du projet puis l'organisation des travaux font l'objet d'un dialogue constant avec les exploitants.

À titre d'exemples :

- lors de la réalisation de la plate-forme, les terres sont triées de façon à pouvoir replacer la terre végétale en surface à la fin des travaux ;
- les têtes de talus sont arrondies en pente douce pour éviter qu'un tracteur ne se renverse en manœuvrant.

● UN OUTIL DE RÉORGANISATION DU DOMAINE FONCIER AGRICOLE

Les besoins en terrain pour la construction de la route nécessitent souvent l'acquisition de parcelles agricoles, voire de bâtiments d'exploitation et peuvent, à ce titre, inquiéter les propriétaires et les exploitants agricoles.

Dans les faits, une très grande majorité de ces acquisitions foncières est réalisée à l'amiable car la construction d'une nouvelle infrastructure est l'occasion d'une réorganisation foncière à l'échelle communale - voire cantonale - permettant des échanges de parcelles entre propriétaires souhaitant vendre et propriétaires souhaitant au contraire développer leur exploitation. (cf. encadré).



Là aussi, le dialogue et la concertation existent :

- lors de l'enquête publique, il est possible d'aménager finement le tracé ;
- lors de l'enquête parcellaire, des négociations ont lieu au cas par cas.

La contrainte initiale peut ainsi devenir une opportunité en permettant une optimisation des caractéristiques des exploitations.

● DES EFFETS POSITIFS POSSIBLES POUR LA COMPÉTITIVITÉ DES INDUSTRIES AGROALIMENTAIRES

A côté des activités agricoles très présentes sur ce territoire dont l'expédition des marchandises nécessite le déplacement de nombreux camions, s'est développé un secteur agroalimentaire très dépendant du transport routier. En effet, cette filière travaille souvent sur des flux très tendus, auxquels le transport ferroviaire ne peut pas répondre en termes de réactivité. Ce besoin de transport routier vaut pour les entreprises reconnues de la filière qui à la fois reçoivent des matières premières de l'ensemble du sud de la France et pour leurs expéditions. Il vaut aussi pour l'ensemble des petites unités de découpe et de transformation de viandes présentes au sein même des exploitations agricoles pour leurs livraisons et l'accès aux marchés toulousains.

Pour les produits frais (lait, viande de bœuf, mouton, volaille), l'acheminement rapide des marchandises est ressenti par les chefs d'entreprises comme un atout majeur. Les abattoirs, par exemple, travaillent en cycle « A pour A », ce qui veut dire qu'une commande reçue le matin doit être livrée dans la journée. Dans ce cas, toute demi-heure gagnée sur le trajet est une demi-heure de production en plus.

De plus, dans la mesure où le facteur temps prédomine, le prix d'un éventuel péage n'est pas ressenti comme un élément déterminant.



Mise en concession **OU** Poursuite de l'aménagement progressif

Avec la concession, les impacts (et les solutions à rechercher) portent sur l'ensemble de l'itinéraire dès 2015. Les emprises de l'autoroute sont estimées à 345 hectares.

A contrario, avec l'aménagement progressif, à l'horizon 2025, seuls les secteurs plus orientés vers l'élevage sont impactés. Les cultures céréalières et les terrains irrigués à l'ouest sont préservés.

À l'horizon 2025, environ 95 hectares seraient nécessaires entre Castres et Puylaurens à la réalisation de la 2 x 2 voies.

La réorganisation foncière : comment ça marche ?

A l'occasion de la réalisation d'un grand ouvrage public, les agriculteurs peuvent décider de saisir cette opportunité pour lancer une opération d'aménagement foncier (autrefois nommée « remembrement »).

L'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) répond à un triple objectif :

- améliorer les conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières ;
- assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux ;
- contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les documents d'urbanisme.

C'est une commission communale (ou inter-communale) d'aménagement foncier qui se prononce sur l'opportunité d'un aménagement foncier et définit, le cas échéant, le périmètre concerné et les modalités.

Le Conseil général est le maître d'ouvrage de la procédure de l'aménagement foncier, dont le financement est assuré par le maître d'ouvrage de l'infrastructure.

Une association foncière est créée. C'est un établissement public administratif ayant le caractère d'une association syndicale constituée d'office. La commune peut remplir ce rôle.

Les membres de l'association foncière sont les propriétaires concernés par le périmètre de l'aménagement.

Le maître d'ouvrage routier signe des conventions avec le Conseil général, la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Economie Rurale) locale et, au moment de la mise en place des travaux connexes, avec l'association foncière.

Les enjeux pour le développement économique

En France, il ne reste plus aujourd'hui que 14 aires urbaines de plus de 50 000 habitants situées à plus d'une heure du réseau autoroutier et du réseau de TGV.

Si une bonne accessibilité ne suffit pas, bien sûr, à assurer à elle seule le développement économique, elle est généralement estimée primordiale par les décideurs en matière d'implantations d'entreprises.

● UNE ATTRACTIVITÉ RENFORCÉE

L'affaiblissement relatif du tissu industriel sud tarnais pendant les dernières décennies s'est traduit par la disparition de plusieurs milliers d'emplois, surtout dans les industries intermédiaires (textile, granit, bois) et les industries des biens de consommation (chimie, habillement, cuir, ...).

Le recul du bassin de Castres-Mazamet a conduit à par une sorte de décrochage vis-à-vis d'autres pôles industriels de la région, bénéficiant d'accès plus performants à la métropole régionale.

Pourtant, ce territoire a vocation à fonctionner en réseau avec le tissu économique de l'agglomération toulousaine et l'ensemble des villes moyennes de Midi-Pyrénées. Il profiterait ainsi de toutes les synergies offertes par le développement des pôles de compétitivité lui ouvrant des opportunités à l'échelon national et international.



Ancrer davantage le sud tarnais dans la dynamique économique métropolitaine

Plusieurs entreprises de l'arrondissement de Castres ont une activité étroitement liée aux trois pôles de compétitivité de Midi-Pyrénées : Aéronautique Espace Systèmes Embarqués, Cancer Bio Santé et Agrimip.

Dans le secteur de la santé, la présence des Laboratoires Pierre Fabre a largement contribué au choix de l'agglomération de Castres-Mazamet comme site d'appui du Cancéropole de Toulouse.

De la même façon, la densité des activités du bois et de l'agro-alimentaire est un réel atout à exploiter au sein du pôle Agrimip.

Une liaison performante 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 initiées par l'État.

Attirer davantage de chercheurs, d'enseignants et d'étudiants

L'ensemble des acteurs du territoire s'est mobilisé depuis une dizaine d'années pour créer au sein du bassin de Castres-Mazamet des plateformes 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.

Cet effort se concrétise aujourd'hui par la présence de 500 chercheurs et 1200 étudiants. La faiblesse actuelle des infrastructures de transports constitue un handicap à la montée en puissance de ces pôles recherche-formation-entreprise, indispensables à la mutation de l'économie du sud tarnais.

Avec l'amélioration du service ferroviaire, la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse permettra un lien renforcé avec la métropole régionale et sera un atout déterminant pour convaincre les étudiants, enseignants et chercheurs de venir s'installer dans les établissements du bassin de Castres-Mazamet.



Servir de nouvelles implantations

Des projets d'envergure (voir page suivante) liés aux grands domaines de reconversion du bassin de Castres-Mazamet (la chimie, la santé et les TIC), ont été annoncés récemment. Le report de l'aménagement à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse pourrait avoir des conséquences négatives sur leur confirmation et donc leur réalisation.

Face à d'autres sites d'implantation au sein de grandes villes françaises, les acteurs socio-économiques locaux ont su montrer les avantages d'une implantation dans le sud tarnais, moyennant la perspective de la réalisation prochaine de cette nouvelle infrastructure.

A titre d'exemple, la filiale informatique des Banques Populaires, I-BP, qui s'est installée sur la ZAC du Causse a choisi le site de Castres – en concurrence avec la région lyonnaise - pour transférer ses structures de la région parisienne, en prenant en compte la perspective de réalisation de la future 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse.

Diminuer les risques de délocalisation

Certaines industries, jusque-là ouvertes sur le monde, apparaissent aujourd'hui en repli. Dans les secteurs du cuir et du 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 du déficit de liaison routière performante et pensent à la délocalisation.

Par ailleurs, certains responsables d'industries alimentaires évoquent ouvertement qu'en l'absence d'une liaison routière améliorée, ils pourraient être conduits à envisager une implantation plus proche des centres logistiques toulousains.

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'activités 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.

Il en va de même pour des entreprises qui, nées sur le territoire, ont acquis une dimension internationale et ne peuvent plus accepter des infrastructures qu'elles jugent inadaptées.

Contribuer à la réussite du projet de tout un territoire

Si l'amélioration des conditions de déplacement peut servir l'aménagement du territoire, elle peut aussi avoir l'effet inverse, c'est-à-dire un effet de « déménagement » du territoire : une aspiration non maîtrisée au profit des pôles économiques plus attractifs, comme le pôle toulousain par exemple.

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.

Son histoire industrielle, la capacité de mobilisation de ses habitants, la dynamique de projets portée par les élus et les projets de développement économique d'initiative privée donnent au bassin de Castres-Mazamet les atouts pour tirer profit de l'arrivée d'une nouvelle infrastructure routière et mener à bien le projet de reconversion d'ailleurs déjà engagé.



● LES EFFETS SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Les entreprises locales font toutes le même constat : en l'état actuel, les temps d'accès depuis le bassin Castres-Mazamet pour accéder au réseau autoroutier français sont longs et surtout peu fiables.

La mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse devrait avoir des effets positifs sur la compétitivité des entreprises du bassin de Castres-Mazamet.

Une meilleure ouverture sur les marchés

Les entreprises du bassin de Castres-Mazamet mettent en exergue le gain de temps et de sécurité routière qu'apporterait une liaison à 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse, que ce soit pour le déplacement de leurs collaborateurs ou pour leurs approvisionnements et leurs livraisons.

On évoque ici non seulement les cadres qui doivent rejoindre l'aéroport de Blagnac ou la gare de Matabiau pour des voyages nationaux ou internationaux mais aussi le nombre important de commerciaux, de techniciens et de livreurs qui parcourent quotidiennement la région pour la prospection commerciale, l'établissement de devis, les réunions de travail, la pose et suivi de chantier, les transports de matières premières et de produits finis, ...

Des recrutements facilités

La compétitivité des entreprises est souvent liée à la qualité de son management et lorsqu'il s'agit de recruter des cadres de haut niveau, les candidats pressentis tiennent compte du cadre de vie et de la possibilité de trouver à proximité du travail pour leur conjoint.

Il est évident que l'agglomération toulousaine offre de larges possibilités dans ce domaine mais actuellement depuis Castres-Mazamet, la qualité des liaisons avec Toulouse est dissuasive ; ce handicap est d'autant plus prégnant s'il s'agit de familles originaires de la région parisienne ou d'autres grandes métropoles françaises, habituées à une offre de services culturels élargie.

Pour les entreprises, l'intensification des échanges avec le pôle universitaire toulousain, grand pourvoyeur d'intervenants, professeurs ou chercheurs, mais aussi d'étudiants et de stagiaires, serait facilitée par l'amélioration de la liaison.

Des risques pour le tissu commercial mais aussi de nouvelles opportunités

Il existe un risque d'évasion pour certaines activités commerciales liées à l'amélioration de l'accès à la zone de chalandise toulousaine ; a contrario un essor démographique retrouvé aurait pour conséquence l'arrivée de nouvelles populations porteuses de pouvoir d'achat qui peut s'accompagner de l'arrivée de nouvelles enseignes.

L'anticipation de ce phénomène nécessite pour les acteurs locaux d'adopter des stratégies offensives pour l'adaptation de l'appareil commercial local.



Quelques exemples de projets dans le sud tarnais

Entreprise	Activité	Projet
Laboratoires Pierre Fabre	Produits pharmaceutiques et cosmétiques	73 millions d'euros devraient être investis sur le site de Soual
Brassac Pellets	Fabrication de granulés bois	Nouveau site (7,2 millions d'euros)
Sirius	Négoce et la fabrication de plantes aromatiques, huiles essentielles et produits cosmétiques,	Projet d'investissement (1 million d'euros)
Presse Média 81	Réalisation de contenus éditoriaux pour le compte de groupes de presse	Construction d'un bâtiment
Somalu	Fabricant d'ensembles menuisés en aluminium prêts à la pose	Nouveau site (plus de 5 millions d'euros)
Mont-Roucous	Production d'eaux minérales et de source	Programme d'investissement d'environ 500 000 euros
Benne	Composants et systèmes de convoyage	Extension immobilière (plus de 302 000 euros)
SARL Thouy	Distributeur de vaisselle à usage unique et d'articles d'emballage	Plate-forme logistique (1,3 million d'euros)
Menguy's	Leader français de la graine salée pour apéritif	-
Société Textile du Thoré (SO TEXTHO)	Fabricant de feutres industriels à base de laine comme de fibres naturelles ou synthétiques	Nouveau bâtiment (2,4 millions d'euros)
Pistre & Fils	Constructeur de maisons à ossature bois et de menuiseries	Investissement (immobilier et machines) de 430 000 euros



Mise en concession **ou** Poursuite de l'aménagement progressif

Mise en concession : des effets plus immédiats pour le développement économique

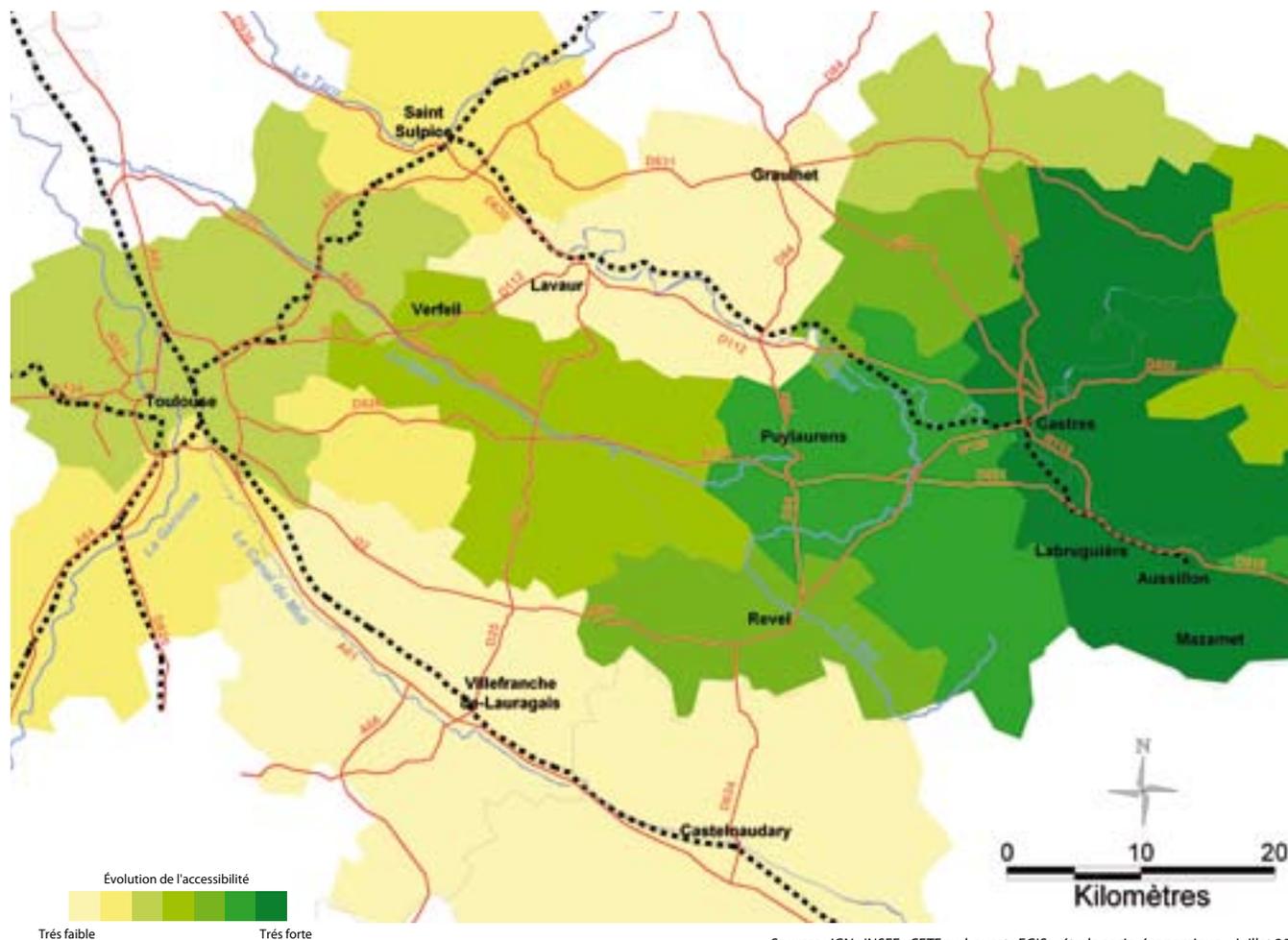
La réalisation complète et rapide de la 2 x 2 voies dans le cadre de la mise en concession est de nature à conforter les projets économiques publics et privés du territoire et en particulier ceux du bassin Castres – Mazamet.

Les acteurs socio-économiques de ce territoire considèrent ce projet comme indispensable à leur stratégie de développement.

A contrario, le projet d'aménagement progressif est perçu par les acteurs locaux comme trop dilué dans le temps pour améliorer significativement - à court ou moyen terme - l'attractivité des territoires et la compétitivité des entreprises.

Les enjeux sociaux

EVOLUTION DE L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AUX EMPLOIS A L'HORIZON 2025 AVEC MISE EN CONCESSION



Sources : IGN ; INSEE ; CETE sud-ouest ; EGIS – étude socio-économique – juillet 2009

● UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS ET AUX ACTIVITÉS

L'accessibilité peut être définie comme « la quantité de biens, de services, d'emplois ou encore le volume de population qu'un individu peut rejoindre 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 » (instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économiques de mai 2007).

L'indicateur d'accessibilité à l'emploi traduit 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.

On peut d'ailleurs évaluer de la même façon l'accessibilité des territoires aux zones naturelles qui sont souvent synonymes de loisirs.

Pour ce qui concerne l'emploi, l'accessibilité des territoires à l'emploi dépend fortement des conditions d'accès et des temps de parcours vers le pôle toulousain.

Actuellement, l'indicateur d'accessibilité à l'emploi diminue fortement au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Toulouse en allant vers l'est. Seule exception notable : les territoires bordant l'autoroute A 61 qui bénéficient à la fois d'un accès rapide aux pôles d'emplois de Toulouse et de Carcassonne.

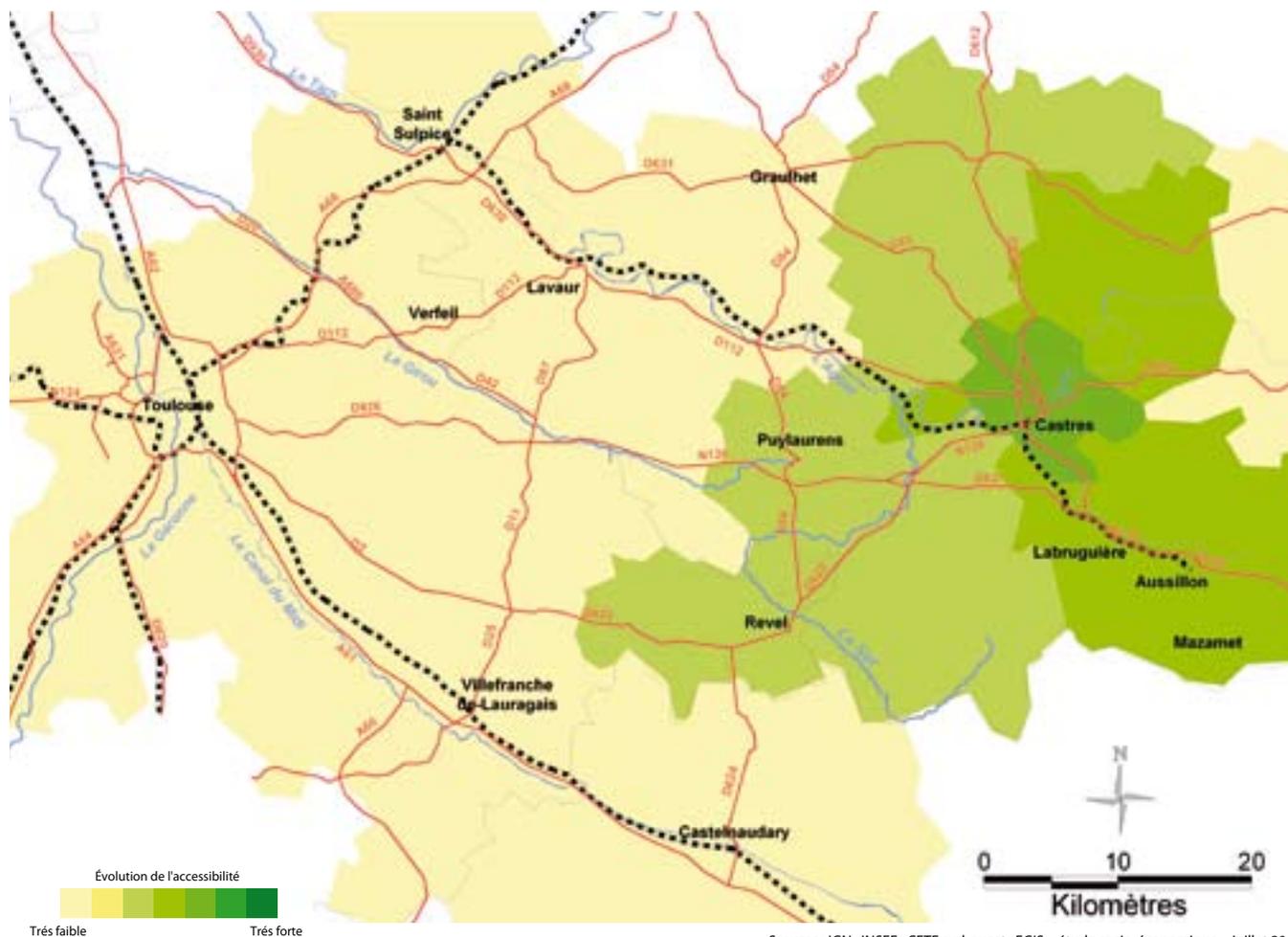
À l'horizon 2025 et dès 2015, une fois achevée la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession, les gains de temps réalisés permettraient des relations plus faciles entre les territoires de l'axe et les principaux pôles d'emplois de l'aire d'étude, en particulier l'agglomération toulousaine.

Les gains d'accessibilité les plus importants (*carte page de gauche*) se situent à l'ouest de Castres (zones de Soual, Semalens, Viviers) et au niveau de la connexion avec l'A 68 (Montastruc et Verfeil, gain d'accessibilité vers le bassin de Castres-Mazamet). Les zones les plus proches des échangeurs (Castres, Vendine et Puylaurens) connaissent un gain d'accessibilité encore plus important.

Dans le cas de l'aménagement progressif (*carte ci-contre*), les gains d'accessibilité sont 2 à 3 fois moindre pour le bassin Castres – Mazamet à l'horizon 2025.



EVOLUTION DE L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AUX EMPLOIS A L'HORIZON 2025 AVEC AMÉNAGEMENT PROGRESSIF





DES AMÉLIORATIONS DES SERVICES AUX USAGERS

Sur l'itinéraire actuel, les conditions de conduite sont médiocres. Peu de créneaux de dépassement, visibilité limitée, traversées de bourgs ou de hameaux, circulation d'engins agricoles, etc. nécessitent une attention soutenue et génèrent des risques.

Une autoroute à 2 x 2 voies apportera une amélioration sensible du confort de conduite. De plus, la présence d'une aire de repos et une information améliorée des automobilistes viendront renforcer ce sentiment de confort et de sécurité.

Enfin, la fluidité du trafic y gagnera. Car, si l'itinéraire actuel n'est pas saturé dans sa partie centrale, entre Verfeil et Soual, on constate d'ores et déjà des niveaux moyens de trafic élevés aux deux extrémités.

L'aménagement total à 2 x 2 voies de la liaison Castres–Toulouse représente à de nombreux égards une amélioration de l'offre de service, tant pour les usagers que pour les habitants des communes qui continueront bien sûr à emprunter la route actuelle pour leurs déplacements locaux. Cette route débarrassée du trafic de transit pourra d'ailleurs être réaménagée de façon plus adaptée aux échanges locaux.

UNE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DU CADRE DE VIE POUR LES RIVERAINS DE L'ACTUELLE RN 126

L'autoroute est plus sûre que tout autre type d'infrastructure routière : les statistiques le vérifient. Pour l'utilisateur comme pour la collectivité, l'amélioration de la sécurité routière sera aussi très bénéfique.

En effet, malgré une amélioration significative, les accidents sur l'itinéraire actuel restent trop nombreux (plus d'une quinzaine par an ayant provoqué 10 morts sur la période 2003 – 2007). Ce gain de sécurité concernera en premier lieu les usagers de la 2 x 2 voies mais aussi les riverains de l'itinéraire actuel. Ce dernier, débarrassé du trafic de transit, serait moins dangereux pour la population qui l'emprunte pour des déplacements locaux ou tout simplement doit le traverser. La sécurité des usagers « dits fragiles » (piétons, vélos, cyclomoteurs tracteurs agricoles, etc.) serait ainsi améliorée.

De la même façon, les habitants des bourgs et hameaux retrouveraient une meilleure qualité de vie : moins de bruit, moins de pollution, possibilité de nouveaux aménagements (pistes cyclables, arrêts de bus...) facilités... sans pour autant reporter les nuisances vers d'autres habitants car l'aménagement à 2 x 2 voies serait construit plus à l'écart des zones habitées.



Les emplois générés par l'infrastructure

La construction d'une 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse générerait 460 emplois pendant la durée d'exécution des travaux estimée à 3 ans dans le cas du projet de concession. L'aménagement progressif générerait le même nombre d'emplois mais répartis sur une durée de 40 ans. L'exploitation de la voie nécessiterait entre 20 et 25 emplois pour le projet de concession, et entre 15 et 20 emplois pour l'aménagement progressif, ce qui est donc légèrement inférieur du fait de l'absence de barrières de péage.

Mise en
concession

ou

Poursuite de
l'aménagement
progressif

**Mise en concession :
des effets plus significatifs sur
le plan social**

La mise en concession de l'itinéraire permettrait l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies à l'horizon 2015 ; les effets sur l'aménagement du territoire, le développement économique et l'emploi seraient donc quasi immédiats.

En revanche, à partir des analyses précédentes, on peut considérer que les effets d'un aménagement progressif seraient beaucoup plus dilués dans le temps, et donc moins sensibles voire trop tardifs.

Pour les mêmes raisons d'étalement des travaux dans le cas d'un aménagement progressif, les gains d'accessibilité à l'emploi seraient d'abord concentrés sur la partie tarnaise de l'aire d'étude, première section réalisée à l'horizon 2025.

Ce serait également le cas pour l'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des habitants. En outre, la mise en concession favoriserait davantage la création d'emplois directs.



Coût et financement du projet

Les coûts linéaires de construction d'une route – c'est-à-dire rapportés au kilomètre de route construit – varient fortement selon que le tracé se trouve en milieu urbain ou hors agglomération : en effet le prix des acquisitions foncières entre un terrain à bâtir et un espace agricole peut quadrupler. La présence de contraintes physiques engendre aussi des augmentations des coûts : il est parfois nécessaire de construire des ouvrages d'art permettant d'enjamber un cours d'eau ou une route secondaire ; la réalisation d'échangeurs accroît encore les coûts.

Choisir un concessionnaire

Le choix d'un concessionnaire par l'État, par exemple pour un projet d'autoroute, s'organise au cours d'une procédure en trois étapes :

- les candidatures : la procédure commence par un avis d'appel public à la concurrence au niveau communautaire ;
- les offres : les candidats disposent d'un délai de 4 mois pour préparer leurs offres. Ces dernières sont analysées en fonction de différents critères (qualité du projet technique, niveau de service, robustesse financière, niveau de subvention requis, etc.). Au vu de cette analyse, le ministre en charge des transports désigne le candidat pressenti pour une mise au point du contrat ;
- la mise au point du contrat avec le concessionnaire pressenti et l'entrée en vigueur : le contrat de concession est soumis pour avis au Conseil d'État. Une fois celui-ci signé par l'État, le décret l'approuvant est publié au Journal Officiel de la République française.

Les collectivités territoriales cofinçant l'opération sont informées des candidatures remises et admises ; elles sont ensuite consultées sur les documents de la consultation des candidats ; une synthèse des offres leur est présentée et leurs remarques sont prises en compte.

Le rôle de l'État à l'égard du concessionnaire

Le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer assure le contrôle technique et juridique du suivi des contrats de concession autoroutière passés entre l'État et les sociétés concessionnaires :

- contrôle du respect, par les concessionnaires, de leurs engagements en matière d'investissement, d'entretien et d'exploitation ;
- contrôle des péages autoroutiers, du service rendu aux usagers, des politiques commerciales notamment en matière d'abonnements et de télépéage.

LE COÛT DU PROJET

Le coût de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres – Toulouse est calculé pour le corridor préférentiel issu de la concertation. Le coût global d'investissement pour la mise à 2 x 2 voies sous forme de concession s'élève à environ 309 M €. Pour l'aménagement progressif sur fonds publics, il est légèrement plus faible : environ 300 M € ; la différence de 9 millions d'euros est liée aux coûts de construction de barrières de péage, à la rectification du tracé pour un passage de la vitesse limite à 130 km/h et à la reprise des échangeurs autoroutiers.

Section	Linéaire (km)	Coûts de l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies (Millions d'€ 2006 TTC)	
		statut de voie express	statut autoroutier
Castres / Soual section urbaine (*)	3,9	16,6	16,7
Castres / Soual section rase campagne	7,5	60,1	61,3
Déviations de Soual	3,5		
Soual / Puylaurens	3,7	24,0	24,0
Déviations de Puylaurens	6,8		2,0
Puylaurens / Verfeil	33	168,0	168,0
Déviations de Verfeil (**)	2,6	17,0	17,0
Barrières de péage			6,0
Castres/Verfeil	61	285,7	295,0

(*) Pour la section Castres – Soual milieu urbain déclarée d'utilité publique, 13,8 millions d'euros ont déjà été affectés dans le cadre du Contrat de plan 2000-2006 pour financer les études, les acquisitions foncières et une première phase de travaux. Les montants dans le tableau ci-dessus correspondent aux montants restant à financer pour achever la mise à 2 x 2 voies (en plus des 13,8 millions d'euros). Ils prennent en compte la construction de l'itinéraire de substitution.

(**) Pour la déviation de Verfeil, le corridor préférentiel issu de la concertation correspond à la mise à 2 x 2 voies de la déviation actuelle. Le coût retenu à ce stade correspond à la réalisation d'une nouvelle déviation à 2 x 2 voies de façon à préserver toutes les options.

● LES APPORTS EN NATURE

L'achèvement de la mise à 2 x 2 voies porte sur un périmètre incluant les sections de route nationale déjà mises à 2 x 2 voies, c'est-à-dire la déviation de Soual et la déviation de Puylaurens ainsi que les réalisations en cours sur la section Castres-Soual milieu urbain sur fonds publics. Ces sections seront incluses dans le périmètre de la concession. Elles constituent un apport en nature dans le cadre du contrat de concession permettant de diminuer d'autant le coût de la mise à 2 x 2 voies. Elles seront bien entendu soumises à péage. Elles resteront constitutives du réseau routier national avec le statut d'autoroute. Il faut en effet se rappeler que la concession n'entraîne pas de transfert de propriété de la route au concessionnaire.

En revanche, le concessionnaire se verra confier la charge de l'entretien (maintien en l'état des chaussées, de la signalisation, des équipements...), de l'exploitation (gestion de la circulation, patrouilles, interventions sur

	Coûts en millions d'euros	Participation des partenaires publics
Déviations de Puylaurens	45,2 (Millions d'€ 2008 TTC)	État : 40 % ; Conseil régional de Midi-Pyrénées : 40 % ; Conseil général du Tarn : 20 %
Déviations de Soual	11,3 (Millions d'€ 2000 TTC)	État : 50 % ; Conseil régional de Midi-Pyrénées : 50 %

incidents, viabilité hivernale...) et de gestion de l'ensemble de la section concédée pendant toute la durée de concession (apports en nature compris).



LE FINANCEMENT DU PROJET

La délégation de service public constitue une forme connue de partenariat entre le secteur public et le secteur privé en matière autoroutière.

Dans le cadre des concessions autoroutières, l'État confie à un tiers le soin de concevoir, construire, financer, exploiter, entretenir et maintenir l'infrastructure. L'ouvrage est réalisé par le concessionnaire, maître d'ouvrage, la propriété étant transférée à l'État dès la mise en service de la section. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur l'infrastructure qui lui permettent de couvrir ses dépenses de conception, de construction, d'exploitation et de financement.

Le recours à la concession répond essentiellement à deux objectifs :

- ▶ lever les contraintes budgétaires en faisant participer au financement de l'infrastructure l'utilisateur qui souhaite privilégier l'utilisation d'une nouvelle infrastructure par rapport à celle d'un tracé alternatif gratuit mais moins optimisé,
- ▶ organiser le transfert des risques au concessionnaire, chargé d'assurer le service public concédé.

L'infrastructure concédée est ainsi construite et exploitée aux risques et périls du concessionnaire qui supporte donc, de manière certes encadrée, l'ensemble des risques liés à l'autoroute. Il ne peut en principe, sauf dans les cas particuliers de fait du prince, d'imprévision ou de force majeure, opposer au concédant aucun déséquilibre financier.

Dans les cas où le projet ne s'équilibre pas par lui-même, les autorités publiques sont conduites à verser une subvention d'investissement dont le niveau est déterminé par l'équilibre financier sur l'ensemble de la concession.

Pour le projet Castres-Mazamet – Toulouse, une fois pris en compte les apports en nature, le montant prévisible de la subvention d'équilibre est estimé à 100 millions d'euros 2006 hors taxes. Il reste à la charge de la puissance publique (l'État et les collectivités). Le montant définitif sera fixé à la suite de l'appel d'offre européen de concession auquel serait soumis le projet. Chaque candidat à la concession fera une proposition d'un montant global et forfaitaire dans son offre qui dépendra notamment de sa propre appréciation sur le projet et des conditions économiques lors du lancement de la consultation. Ainsi une variation de 0,5 % dans les prévisions d'évolution annuelle des trafics par rapport aux prévisions du maître d'ouvrage ou de 1 % des taux d'intérêt peut avoir un impact de l'ordre de 10 % sur la subvention d'équilibre.

Les exemples récents sont très favorables au maître d'ouvrage du point de vue de la subvention d'équilibre demandée par les candidats (A 65, A 19).

Le financement des projets routiers par le péage

Si, en pratique, péage est souvent synonyme de concession à une société privée, il peut également être perçu hors du cadre d'une délégation de service public (cf. art L 122-4 du code de la voirie routière) et être associé à des formules (à maîtrise) plus ou moins publique(s).

Le recours au péage peut s'opérer selon différentes modalités, dont par exemple :

- la concession ;
- les partenariats institutionnalisés (les sociétés d'économie mixte) ;
- le contrat de partenariat avec perception du péage en régie*, voire la régie complète pour la construction, l'entretien, l'exploitation et la perception du péage.

Parmi ces différentes possibilités, trois principaux facteurs conditionnent les performances et la faisabilité des montages :

- le coût et l'importance des différents financements : fonds propres, emprunts, subventions publiques ;
- la fiscalité applicable : impôt sur les sociétés (IS), TVA, taxe sur l'aménagement du territoire (TAT), redevance domaniale, etc. ;
- les conditions et difficultés de mise en œuvre et de gestion avec notamment les risques contentieux afférents.

La combinaison de ces facteurs permet de choisir la solution qui répond le mieux aux besoins tout en optimisant les concours publics.

* La régie consiste en une réalisation avec les moyens propres à l'État.

Mise en concession **ou** Poursuite de l'aménagement progressif

Pour la mise en concession, le coût (247 M€ 2006 HT) est supporté par le contribuable et l'utilisateur qui s'acquitte d'un péage (0,09 € 2006 TTC / km pour les véhicules légers et 0,20 € 2006 TTC / km pour les poids lourds en moyenne) alors que l'infrastructure est entièrement payée par le contribuable dans le cas de l'aménagement progressif.

Pour la puissance publique (État et collectivités locales) et in fine le contribuable, le financement de la mise en concession est sensiblement moins élevé : 100 M€ 2006 HT, correspondant au montant de la subvention d'équilibre. Dans le cas de l'aménagement progressif, le financement par la puissance publique s'élève à hauteur de 240 M€ 2006 HT, correspondant au coût de la construction de l'infrastructure.

Dans tous les cas, les apports en nature se montent à 45,5 M€ 2006 HT.

L'évaluation socio-économique

● SON OBJECTIF : ÉVALUER LES EFFETS DU PROJET POUR LA COLLECTIVITÉ

Cette évaluation est un exercice obligé, exigé par la loi d'orientation des transports intérieurs, visant à estimer le gain pour la société toute entière (citoyens, entreprises, puissance publique) de la construction de l'infrastructure et à le mettre en balance par rapport au coût d'investissement. Le calcul socio-économique est encadré par l'instruction cadre du 25 mars 2004 et son complément de 27 mai 2005 (cf. étude multimodale).

En pratique, une infrastructure génère au cours du temps :

- ▶ des coûts : entretien, exploitation de l'infrastructure, etc ;
- ▶ des avantages : gains de temps, confort de conduite, vies épargnées, etc;
- ▶ des impacts qui peuvent être positifs (avantages) ou négatifs (coûts) tels que les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

Ces coûts et avantages sont monétarisés afin d'estimer leur valeur économique et de pouvoir les ramener à une même unité de compte.

Toutefois, l'évaluation socio-économique n'intègre pas tous les gains ou coûts induits par une infrastructure, comme l'impact sur la biodiversité, les nuisances phoniques, les effets sur l'aménagement du territoire, la fiabilisation des temps de parcours, etc., difficilement monétarisables. En cela, l'exercice reste imparfait. Il permet cependant d'éclairer certains propos du débat.

Afin d'intégrer les effets au cours du temps et pouvoir les comparer à une date donnée, on procède à une actualisation des gains annuels, en utilisant un taux d'actualisation de 4 % qui traduit le coût pour la société quand on diffère d'une année la dépense d'un euro.

En règle générale, on calcule le bénéfice net actualisé sur une période de 50 ans.



Le taux d'actualisation

Il représente le coût pour la société à différer ses dépenses dans l'avenir. En d'autres termes, quelle valeur attribuer aujourd'hui à un euro dont on n'aurait la jouissance que dans un an ?

Assurément pas plus d'un euro mais en fait certainement moins. Cette différence de valeur correspond au taux d'actualisation.

Chaque individu a sa propre perception de ce taux : la puissance publique considère que l'opportunité des investissements publics doit être établie par référence à un taux de 4%. Ainsi, l'État acceptera de recevoir 1 euro dans 1 an s'il ne doit payer que 0,96 euro ou moins aujourd'hui.

SON RÉSULTAT : LE BILAN ACTUALISÉ

Le bilan actualisé permet :

- ▶ d'évaluer la rentabilité intrinsèque du projet ;
- ▶ de comparer différents projets entre eux à l'aune de différents critères.

Afin d'estimer la rentabilité intrinsèque du projet, il est nécessaire de calculer le taux de rentabilité interne. Cette valeur permet de définir les taux d'actualisation pour lesquels le projet reste rentable : elle donne un niveau sur le risque de l'investissement. Si le TRI est fortement supérieur au taux d'actualisation, le projet peut être considéré comme un investissement sûrement rentable pour la société.

Sachant qu'il n'est pas pertinent de comparer les TRI de deux projets pour comparer leur rentabilité, il est nécessaire d'utiliser d'autres grandeurs. On peut comparer leur bénéfice actualisé net deux à deux, mais d'autres grandeurs apportent des éclairages intéressants :

- ▶ le bénéfice actualisé par euro investi permet d'estimer le retour sur investissement du projet pour la société ;
- ▶ le bénéfice actualisé par euro public investi permet d'évaluer le retour sur investissement dans un contexte de rareté des fonds publics.

	Mise en concession	Aménagement progressif
Bénéfice actualisé net (millions d'euros 2000)	460	510
Taux de rentabilité interne	12 %	38 %
Bénéfice actualisé net par euro investi	2,6	5,3
Bénéfice actualisé net par euro public investi	6,4	5,3

Mise en concession **ou** Poursuite de l'aménagement progressif

Rentabilité assurée quel que soit le scénario

Le calcul socio-économique montre que les deux projets sont socialement rentables avec une faible marge de risque car dans les deux cas, le taux de rentabilité interne est largement supérieur au taux d'actualisation.

Enfin, en termes de retour sur investissement, le projet de mise en concession est plus intéressant du point de vue de la puissance publique puisqu'il assure un meilleur retour de la subvention publique : le rapport bénéfice actualisé par euro public investi est de 6,4 dans le cas du projet de mise en concession (subvention de 100 millions d'euros) alors qu'il vaut 5,3 dans le cas de l'aménagement progressif.

Pour les usagers, si le projet d'aménagement progressif est le plus avantageux, notamment à cause de l'absence de péage, les gains restent toutefois positifs dans le cas de la mise en concession grâce aux gains de temps, de confort et de sécurité et malgré les coûts du péage.

Conclusion générale

Au terme de ce dossier, un constat s'impose : il existe une dynamique de développement à chaque extrémité de l'itinéraire.

D'un côté, l'agglomération toulousaine connaît depuis plusieurs années une croissance démographique et économique considérable dont les effets s'étendent sur les départements limitrophes jusqu'aux villes moyennes en étoile autour de la capitale régionale.

De l'autre, l'agglomération de Castres-Mazamet est engagée depuis une vingtaine d'années dans une mutation économique majeure portée tant par les acteurs publics que privés à la suite du déclin de son tissu industriel traditionnel.

Cette volonté locale a permis à Castres-Mazamet de rester un pôle industriel essentiel de Midi-Pyrénées alors même que cette agglomération bénéficiait bien moins que d'autres villes moyennes, mieux reliées à Toulouse, de la dynamique en cours au sein de ce vaste espace métropolitain.

En effet, les dessertes en transports terrestres actuelles de Castres – Mazamet, qu'elles soient ferroviaires ou routières, restent peu performantes. Cette situation pénalise l'attractivité de cette agglomération.

L'amélioration des services ferroviaires est en cours et va se poursuivre dans le cadre du Plan Rail engagé par le Conseil régional de Midi-Pyrénées avec un fort soutien de l'État. Les investissements prévus sont considérables et l'offre ferroviaire sera ainsi fortement améliorée dans les prochaines années.

Cependant, malgré cet effort très important, et même en imaginant des scénarios encore plus ambitieux (doublement des investissements, création d'un opérateur local pour le fret), le mode ferroviaire ne permettrait pas de répondre seul aux besoins de transport tant des personnes que des marchandises.

La poursuite de la mise à 2 x 2 voies actée par décision ministérielle du 8 mars 1994 et déjà largement entamée, permet d'améliorer la desserte routière. Son délai d'achèvement est conditionné par le mode de réalisation qui sera choisi.

La concession de la totalité de l'itinéraire permettrait de disposer à l'horizon 2015 d'une liaison rapide et sûre, entièrement à 2 x 2 voies.

La poursuite de la mise à 2 x 2 voies sous forme d'aménagement progressif sur crédits budgétaires est plus incertaine quant à son calendrier, son achèvement complet ne pouvant être vraisemblablement envisagé avant plusieurs dizaines d'années.

Le besoin de financement est lui aussi très différent : le montant des financements publics est sensiblement inférieur dans le cas d'une concession ; le poids d'une grande partie des investissements est en effet reporté du contribuable vers l'usager qui acquitte un péage.

Dans les deux cas, l'infrastructure, une fois achevée, est quasiment la même. Ses impacts potentiels sur l'environnement sont modérés et pratiquement identiques à terme, même s'ils sont bien sûr étroitement associés au rythme de l'aménagement. Ses conséquences sur l'organisation du territoire devront être également maîtrisées, notamment dans le domaine agricole. Calendrier et financement constituent en fait les principales différences.

L'accélération de la mise à 2 x 2 voies présenterait l'intérêt d'accompagner une dynamique territoriale en cours renforcée depuis la création des pôles de compétitivité « Cancer-Bio-Santé » et « Agrimip ». Elle offrirait, sans attendre, un outil permettant à Castres – Mazamet de conforter son rôle de pôle d'équilibre au sein d'une aire métropolitaine toulousaine qui connaît en ce moment une croissance particulièrement forte.

Avant de prendre une décision sur les modalités de poursuite des travaux, l'État, maître d'ouvrage, souhaite que ce dossier de débat permette à tous ceux qui se sentent concernés d'exprimer leur propre vision de l'urgence de l'achèvement de ce projet. Faut-il accélérer l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies de la liaison Castres - Toulouse grâce à sa mise en concession ou poursuivre progressivement dans le temps son aménagement ?

Les suites du débat public

L'autorité environnementale

Les législations européennes et nationales prévoient que les évaluations d'impacts environnementaux des grandes opérations sont soumises à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement ». Indépendante de toute partie prenante aux projets, cette dernière permet de garantir l'impartialité et la transparence des avis qui seront intégrés dans le dossier d'enquête publique. Selon l'ampleur des projets, le préfet de région ou le ministre en charge du développement durable font office d'autorité environnementale. Dans le cas de projets portés par le ministre en charge des transports et du développement durable, une structure indépendante a été mise en place pour jouer le rôle d'autorité environnementale (formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable).

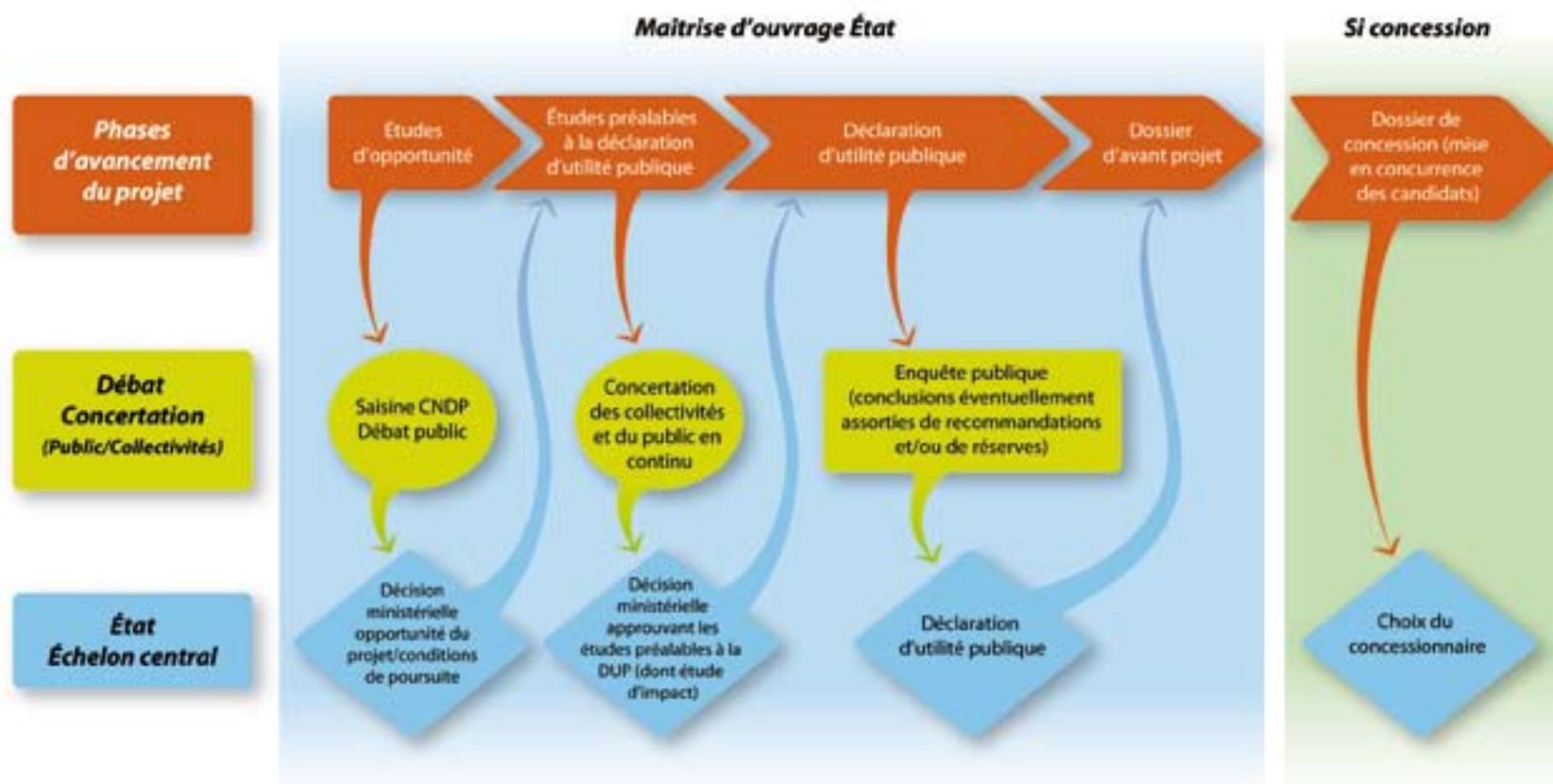
DU DÉBAT PUBLIC À LA DÉCISION DU MINISTRE

Le débat public va permettre d'éclairer l'État, maître d'ouvrage, sur les conditions de poursuite de la mise à 2 x 2 voies de la RN 126 et, plus particulièrement, le financement de ce projet.

Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la présidente de la Commission particulière du débat public (CPDP) devra élaborer le compte rendu des débats à partir duquel le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) dressera le bilan du débat public.

Ces deux documents ne se prononcent pas sur le fond du projet ; ils portent une appréciation sur le déroulement du débat ; ils font aussi la synthèse des avis et des positions exprimés lors du débat public.

A partir de la remise du bilan de la Commission nationale du débat public, le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour rendre publique sa décision sur le principe et les conditions de poursuite du projet, notamment sous forme de concession ou d'aménagement progressif sur crédits budgétaires. Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.



● SI L'ÉTAT PREND LA DÉCISION DE POURSUIVRE LA MISE À 2 x 2 VOIES PAR MISE EN CONCESSION...

Si l'État prend la décision de poursuivre la mise à 2 x 2 voies par mise en concession, de nouvelles études seront engagées en vue de la déclaration d'utilité publique, en particulier une étude d'impact. Ce sera l'occasion de nouvelles concertations afin de définir le tracé de la nouvelle 2 x 2 voies qui sera soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

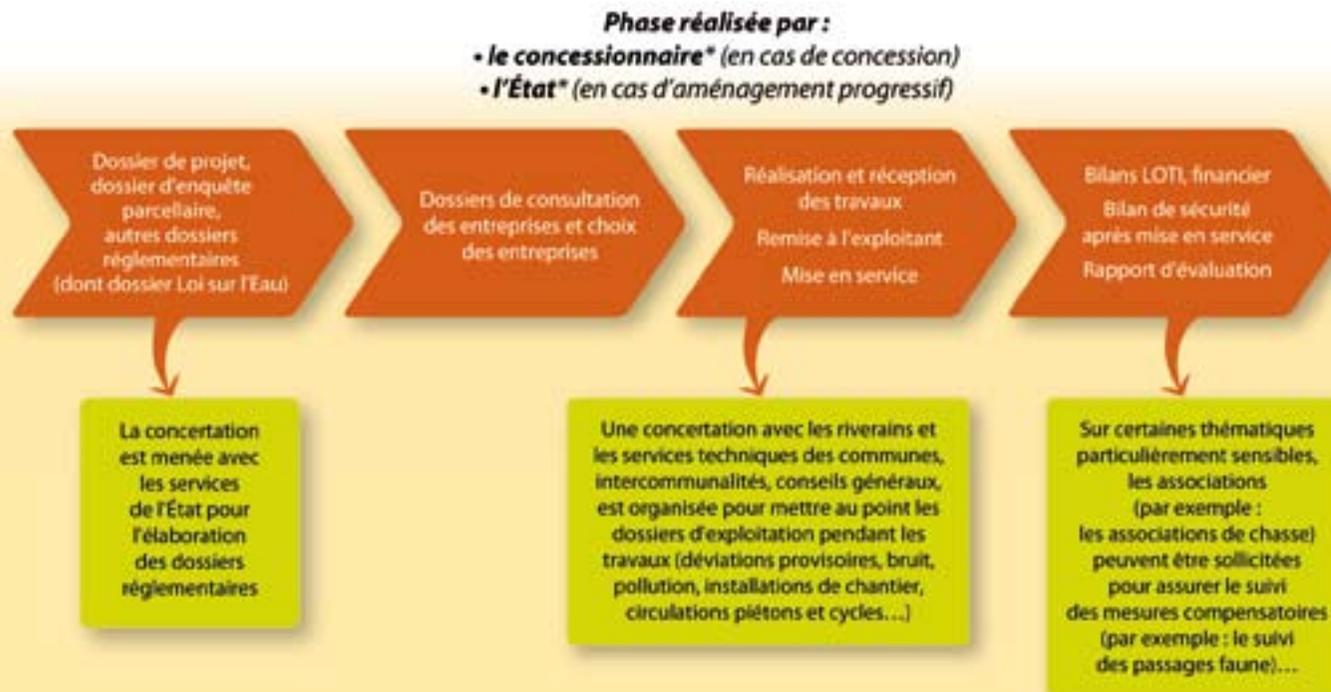
Si l'État choisit de confier la mise à 2 x 2 voies à une société concessionnaire, il devra également élaborer un dossier de concession et procéder à une mise en concurrence de plusieurs candidats avant de choisir le concessionnaire. Ce dernier sera tenu d'honorer tous les engagements pris par l'État lors des différentes étapes de la procédure.

Ces engagements seront consignés dans un document récapitulatif et leur respect scrupuleux sera examiné lors de réunions périodiques par un comité de suivi des engagements de l'État.

Que ce soit un concessionnaire ou l'État lui-même qui réalise la mise à 2 x 2 voies, la concertation se poursuit avec les riverains et les services techniques des collectivités tout au long de la réalisation des travaux et lors de la mise en exploitation.

A ce stade, il peut s'agir de mesures très concrètes liées, par exemple, aux contraintes d'exploitation agricole, à l'insertion paysagère, aux protections acoustiques, etc.

De plus, les mesures environnementales font l'objet d'une évaluation par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).



* Avec le concours de bureaux d'études

Déclassement : quel avenir pour la RN 126 ?

La réalisation de la 2 x 2 voies assurerait une liaison routière à haut niveau de service entre Castres et Toulouse. La RN 126 perdrait son intérêt national au bénéfice de l'infrastructure et donc serait déclassée et rétrocédée aux collectivités locales – départements, communes, communautés de communes – présentes sur le tracé qui prendraient alors à leur charge l'entretien et l'exploitation de la voie.

La réalisation de la 2 x 2 voies entre Castres et Toulouse nécessitera, pendant les études de projet, de définir les principes de ces déclassements avec les collectivités territoriales concernées. Dès la mise en service de l'infrastructure, la RN 126 sera alors rétrocédée selon les accords ainsi établis. Dans l'hypothèse d'un avis défavorable d'une collectivité, celui-ci ne peut être passé outre que par un décret en Conseil d'État.

Les procédures de déclassement seront réalisées conformément au Code de la Voirie Routière en concertation avec les collectivités locales et sous l'autorité administrative du préfet.

La RN 126 déclassée constituera, en partie, l'itinéraire de substitution.

Glossaire

A

Aire urbaine : ensemble des communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillent dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Toulouse est composée de 342 communes qui regroupent 964 800 habitants (recensement 1999).

Aire métropolitaine : ensemble du territoire constitué par l'aire urbaine toulousaine, les aires urbaines des villes moyennes en étoile à 1 heure de Toulouse et les territoires interstitiels.

AOC : appellation d'origine contrôlée.

C

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie.

CIADT : Comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire.

CNDP : Commission nationale du débat public.

CO2 : dioxyde de carbone.

COV : composés organiques volatiles (Gaz à effet de serre).

D

DIACT : Délégation interministérielle à l'aménagement et la compétitivité des territoires

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

DUP : déclaration d'utilité publique.

G

GES : gaz à effet de serre.

I

IGP : indication géographique protégée. Attribuée aux produits spécifiques portant un nom géographique et liés à leur origine géographique, l'IGP permet la protection de ceux-ci dans toute l'Union européenne.

Intermodalité : l'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers...).

L

LGV : Ligne à grande vitesse.

M

Multimodalité : elle désigne la combinaison de plusieurs modes de transports pour assurer d'un lieu à un autre le déplacement de biens ou de personnes.

N

Natura 2000 : zone de protection et de préservation de la biodiversité (pour les habitats naturels et les habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvages).

NOX : Oxydes d'azote.

O

Oléoprotéagineux : plantes, riches à la fois en protéines et en matières grasses.

ORAMIP : Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées.

P

Part modale : part des voyageurs utilisant un mode de transport (voiture, métro, bus, vélo...)

PDMI : programme de modernisation des itinéraires.

PDU : plan de déplacements urbains

PIB : produit intérieur brut.

PL : poids lourds dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes.

Plaine alluviale (synonyme : lit majeur d'un cours d'eau) : surface topographique, à faible dénivelé, en fond de vallée. Elle est constituée par des alluvions (débris, matériaux) déposées lors de crues du cours d'eau. La plaine alluviale appartient à la zone inondable d'un cours d'eau.

PLU : plan local d'urbanisme.

PM10 : poussières fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.

PNR : parc naturel régional.

Pôle urbain : ensemble de communes offrant au moins 5 000 emplois et 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres.

PRT : plan régional des transports.

R

RD : route départementale.

RFF : Réseau ferré de France.

RN : route nationale.

RNR : réserve naturelle régionale.

S

SAU : surface agricole utile.

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale.

SESCAL : Communauté de Communes du Secteur sud du Canton de Lavaur.

SICOVAL : Communauté d'agglomération du syndicat intercommunal d'aménagement et de développement des coteaux de la vallée de l'Hers, composée de 35 communes.

SRADDT : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire.

Sylviculture : elle a pour rôle de faire évoluer les forêts, en mettant à profit les facteurs écologiques et les potentialités naturelles, afin d'optimiser durablement les produits et les services que l'homme peut en attendre.

T

TER : train express régional. Service assuré par la SNCF sous l'autorité du Conseil régional.

Tisséo SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisséo - SMTC autorité organisatrice des transports sur le PTU de Toulouse). Il rassemble trois collectivités : Grand Toulouse, SICOVAL et un syndicat intercommunal de transport.

TMJA : trafic moyen journalier annuel (nombre de véhicules moyenné sur une année).

V

VC : voie communale.

VL : véhicule léger dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes.

Z

ZAC : zone d'aménagement concerté.

ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.



Les études

ÉTUDES 2009

- ▶ Étude socio-économique et d'aménagement du territoire
EGIS / CETE Sud-Ouest – juillet 2009
- ▶ Étude environnementale – état initial
EGIS – juillet 2009
- ▶ Étude multimodale des déplacements
EGIS / CETE Sud-Ouest – juillet 2009
- ▶ Étude air et santé
ORAMIP – juillet 2009
- ▶ Étude bruit
CETE Sud-Ouest – juillet 2009
- ▶ Étude de l'impact sur la mobilité des technologies de l'information et des nouveaux systèmes de transport
CETE Sud-Ouest – juin 2009
- ▶ Étude d'accidentologie
DREAL Midi-Pyrénées – juin 2009

CONCERTATION 2007-2008

- ▶ Bilan de la concertation
EGIS – mai 2009

ÉTUDES ANTÉRIEURES

Hydraulique

- ▶ Étude hydraulique de la variante de tracé en zone inondable du Girou
Egis Eau – Octobre 2007

Géologie

- ▶ Reconnaissance géologique, géotechnique et hydrogéologique phase 1
ARCADIS – mai 2006

Milieus naturels et biodiversité

- ▶ Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes
Biotope – décembre 2007
- ▶ Étude spécifique reptiles, amphibiens, chiroptères, oiseaux nocturnes – compléments: éléments structurels du paysage supports des déplacements et propositions d'inventaires complémentaires
Biotope – janvier 2008
- ▶ Études floristiques et faunistiques – comparaison de 4 fuseaux
Savine – octobre 2007
- ▶ Études floristiques et faunistiques complémentaires (secteur Cadix-Cuq/Toulza)
Savine – octobre 2008

Paysage

- ▶ Analyse du paysage actuel
TURBINES – mars 2006

Agriculture

- ▶ Étude d'impact sur le milieu agricole
ATASEA – juin 2007

Conception et réalisation :

Francom
(www.francom.fr)

Crédit photos :

BTImage - Thierry Bignolet
Egis Environnement
DREAL Midi-Pyrénées
Conseil Régional Midi-Pyrénées
Conseil général du Tarn (Tarnbus)
Conseil général de la Haute Garonne (bus Arc-en-Ciel)
Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet
CCI de Castres-Mazamet
Philippe Garcia – Aéroport Toulouse Blagnac
Christian Aussaguel
Gérard Bismes
Réseau Ferré de France
180° d'Images

Septembre 2009



