



**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.

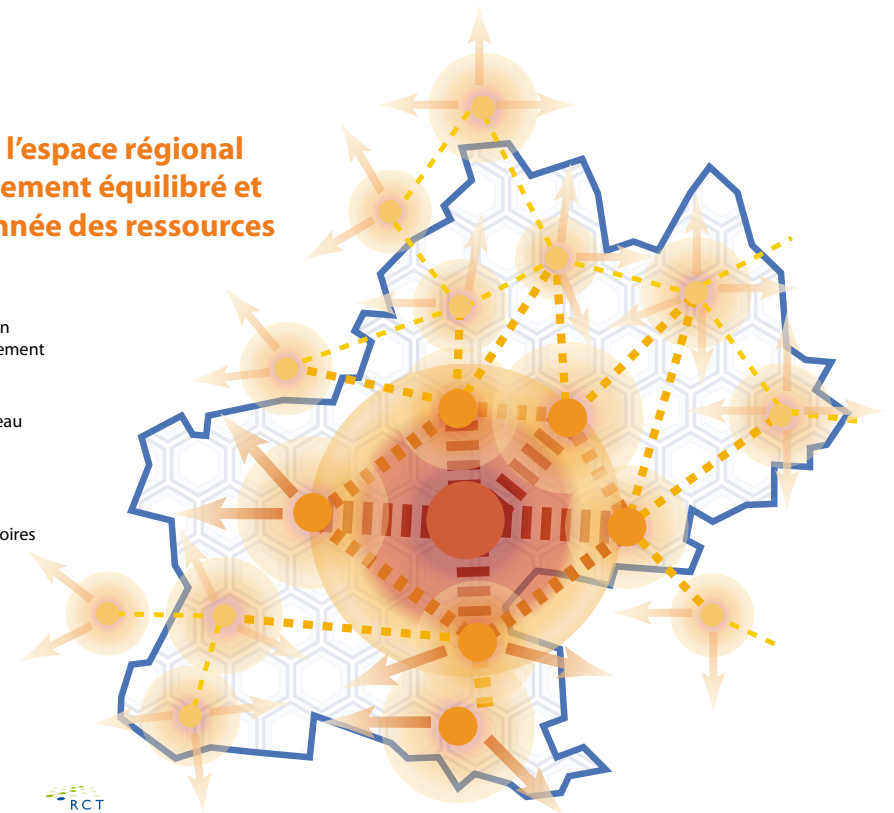
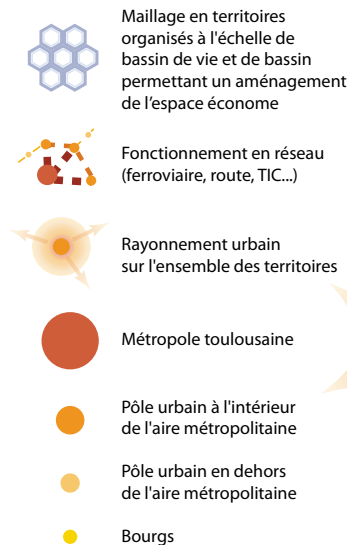
Ces exercices de prospective permettent d'éclairer les politiques d'aménagement du territoire, en identifiant les principaux enjeux ou écueils à venir. Ils ont contribué à nourrir les scénarios prospectifs du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

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



Source : Région Midi-Pyrénées (www.midipyrenees.fr)

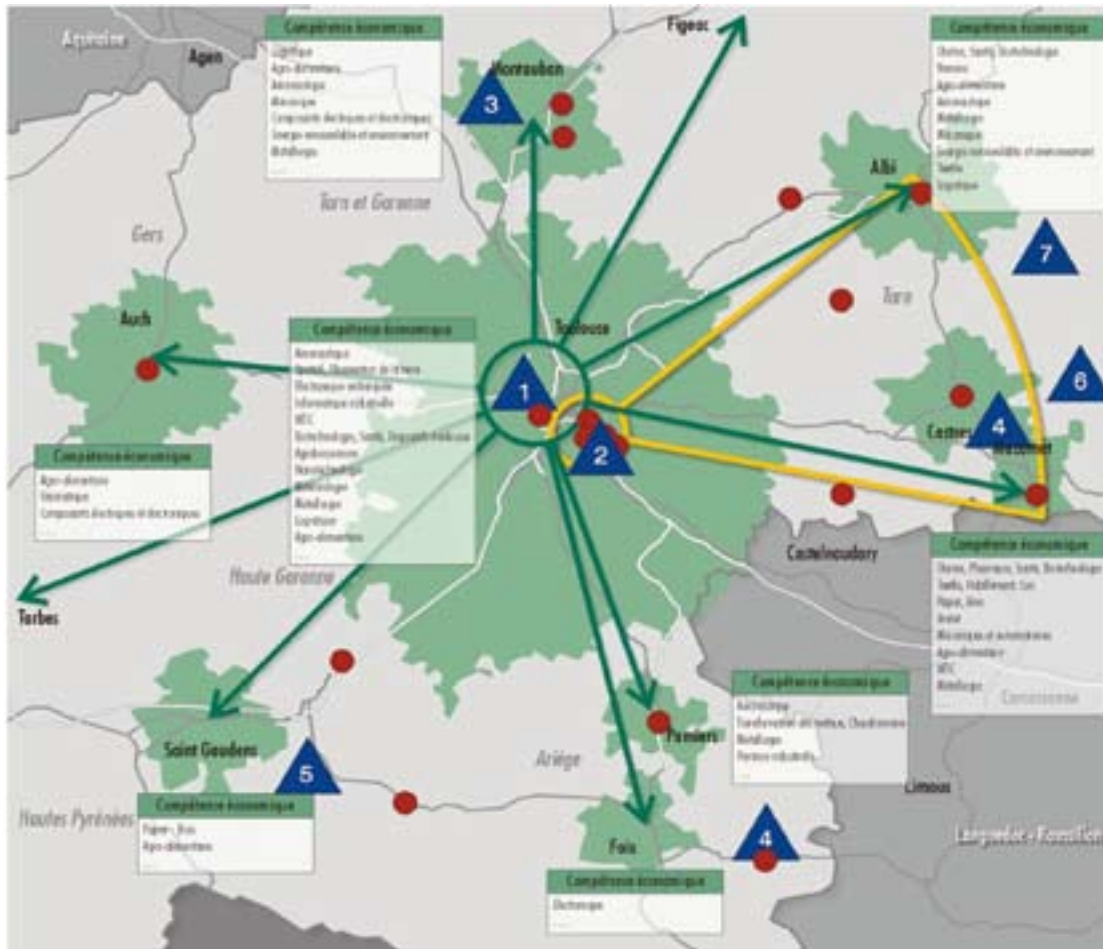
des activités riches en emplois qualifiés - au-delà des filières industrielles historiques - et une politique de formation professionnelle adaptée. Dans cette perspective, Castres-Mazamet jouerait le rôle de pôle industriel relié aux autres pôles de l'aire métropolitaine.

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



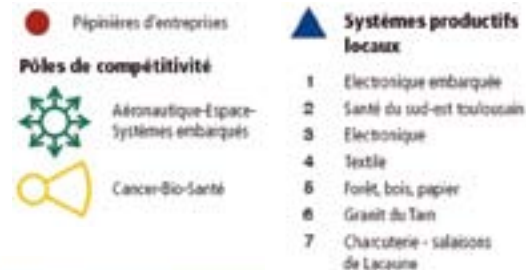
Source : Auat

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.

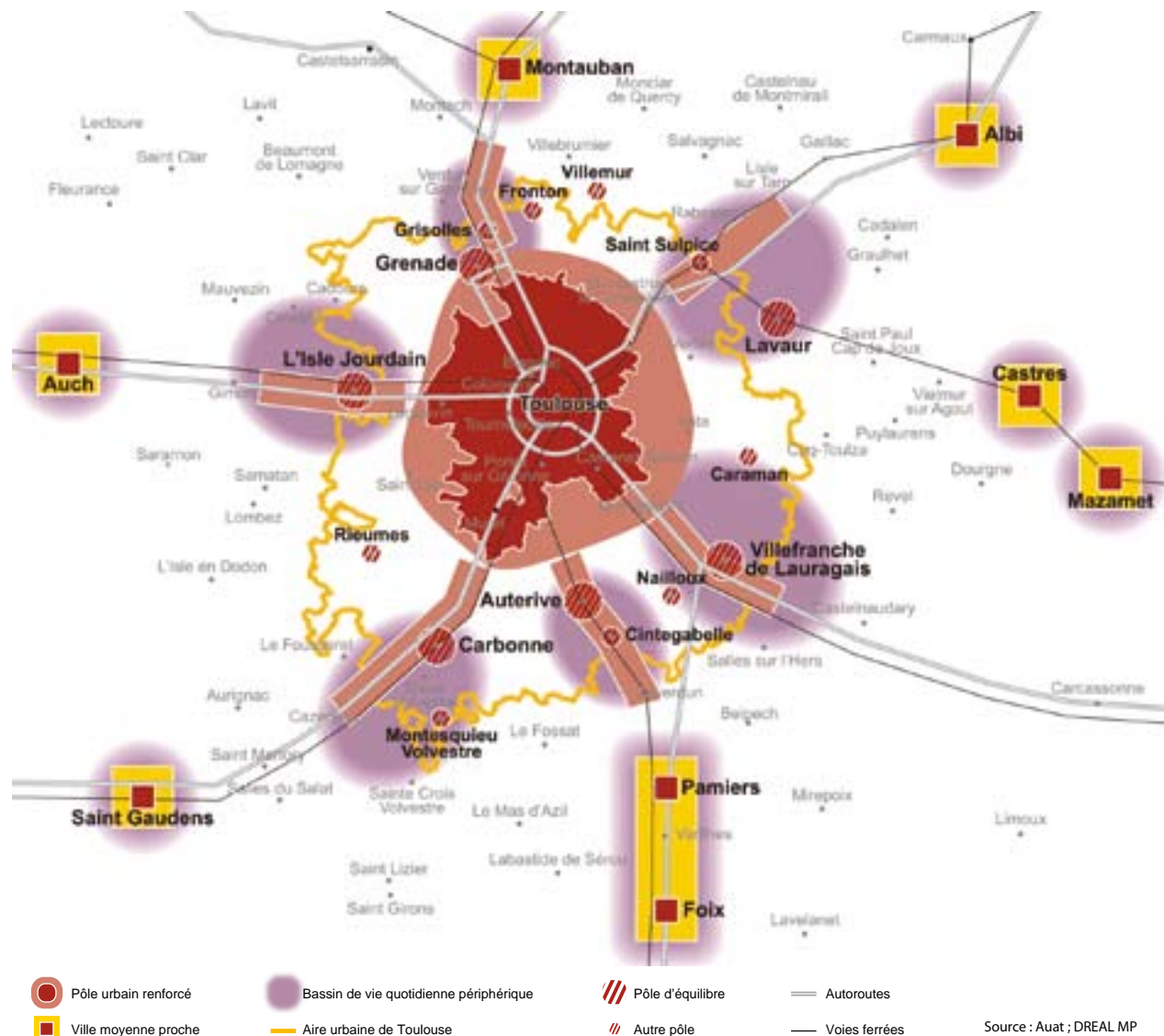
Depuis, une véritable réflexion a été engagée permettant de bâtir un socle commun de connaissances partagées, dans le but de coordonner les différentes politiques publiques sur ce territoire et assurer son plein développement.

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

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



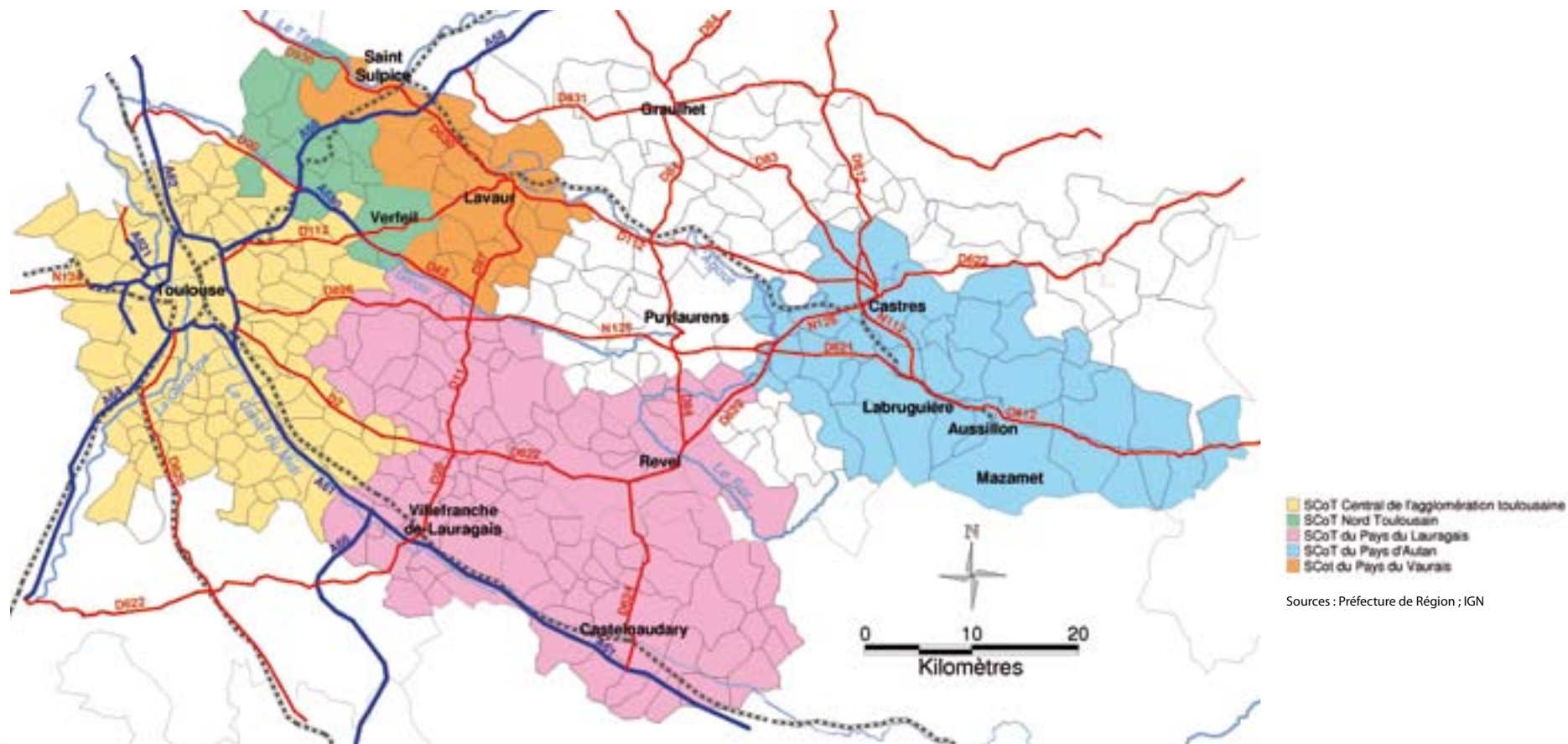
La charte InterSCOT décline quatre grands principes :

- ▶ 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



Sources : Préfecture de Région ; IGN



● 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.

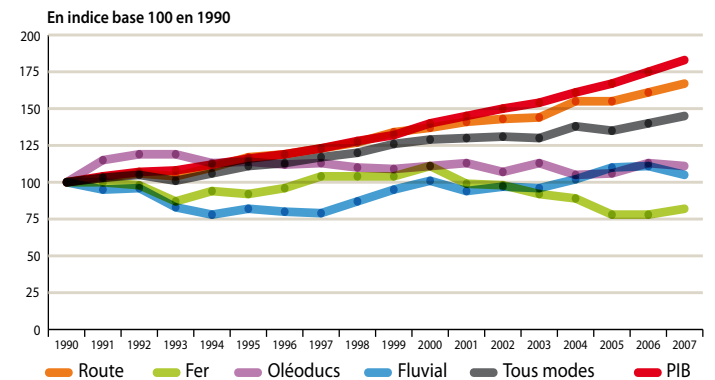
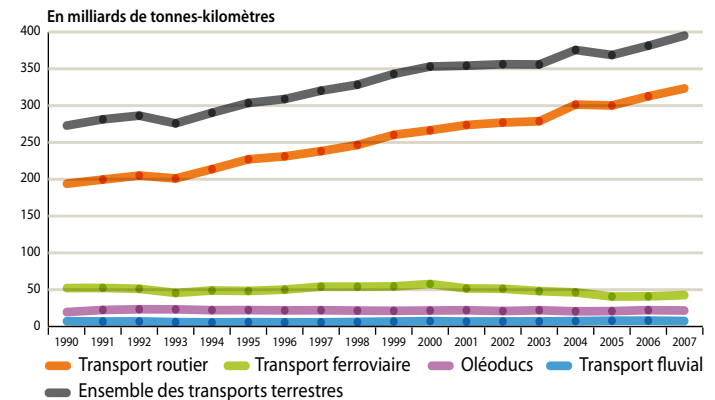
UNE CROISSANCE MODÉRÉE JUSQU'EN 2025

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).

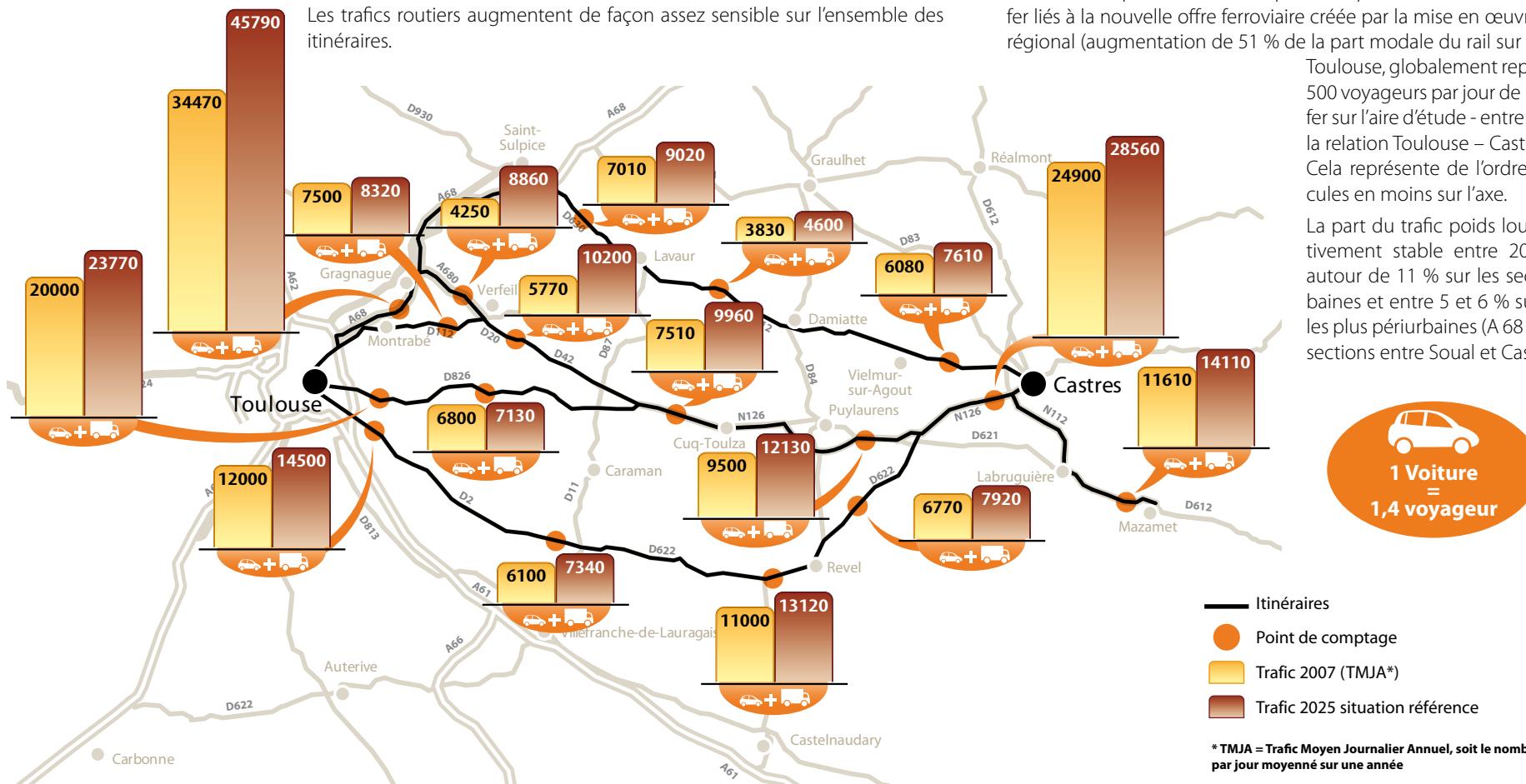
Les trafics routiers augmentent de façon assez sensible sur l'ensemble des itinéraires.

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).

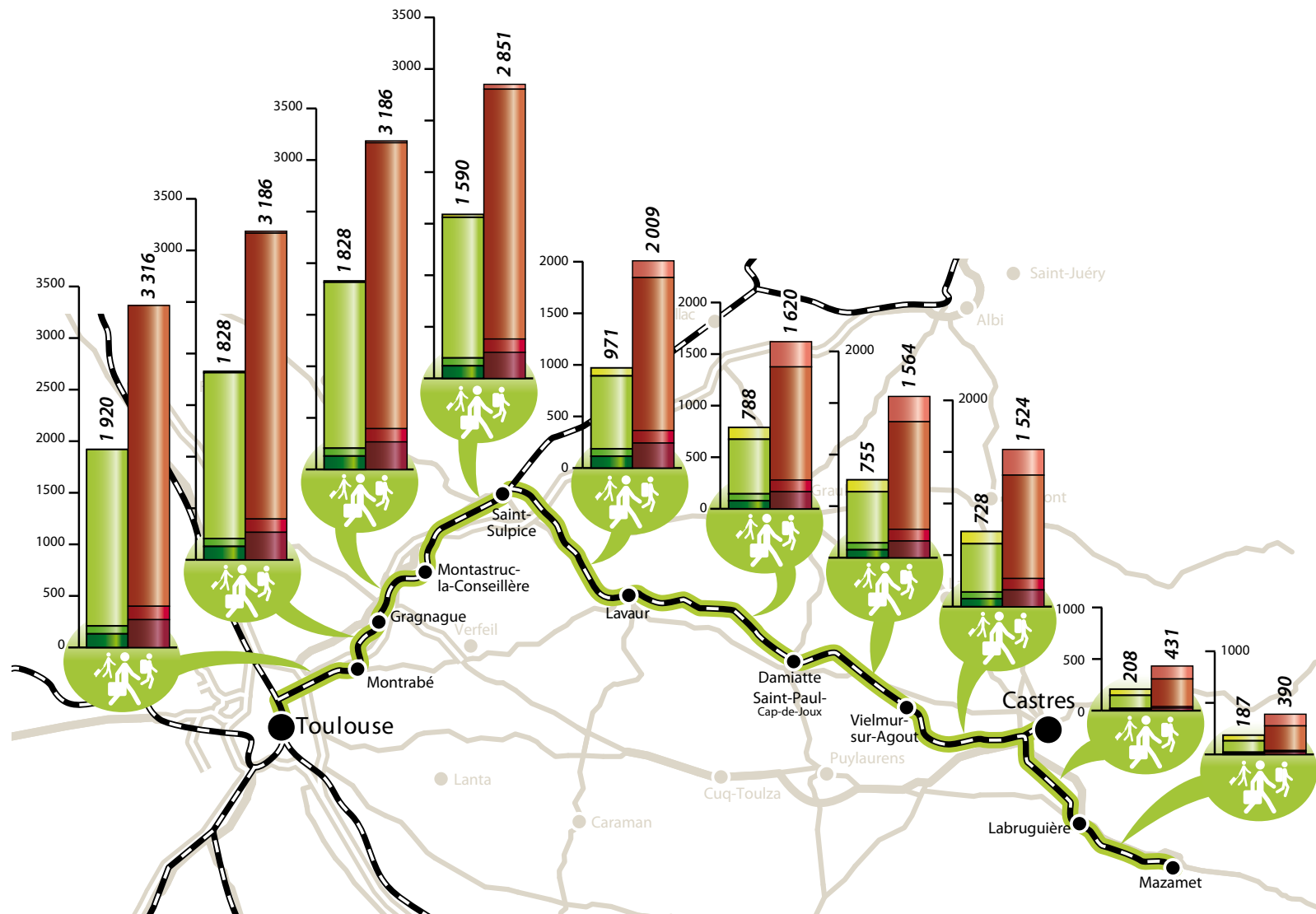
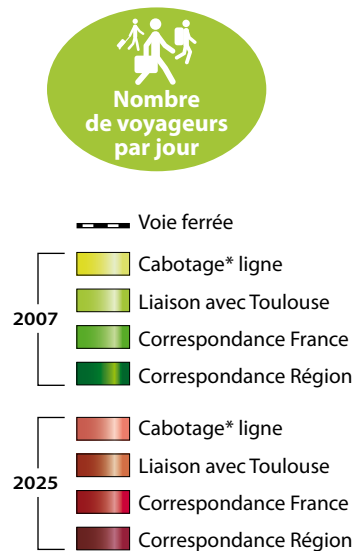
Cela représente de l'ordre de 250 véhicules en moins sur l'axe.

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).



* 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 - Lavaur)

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.

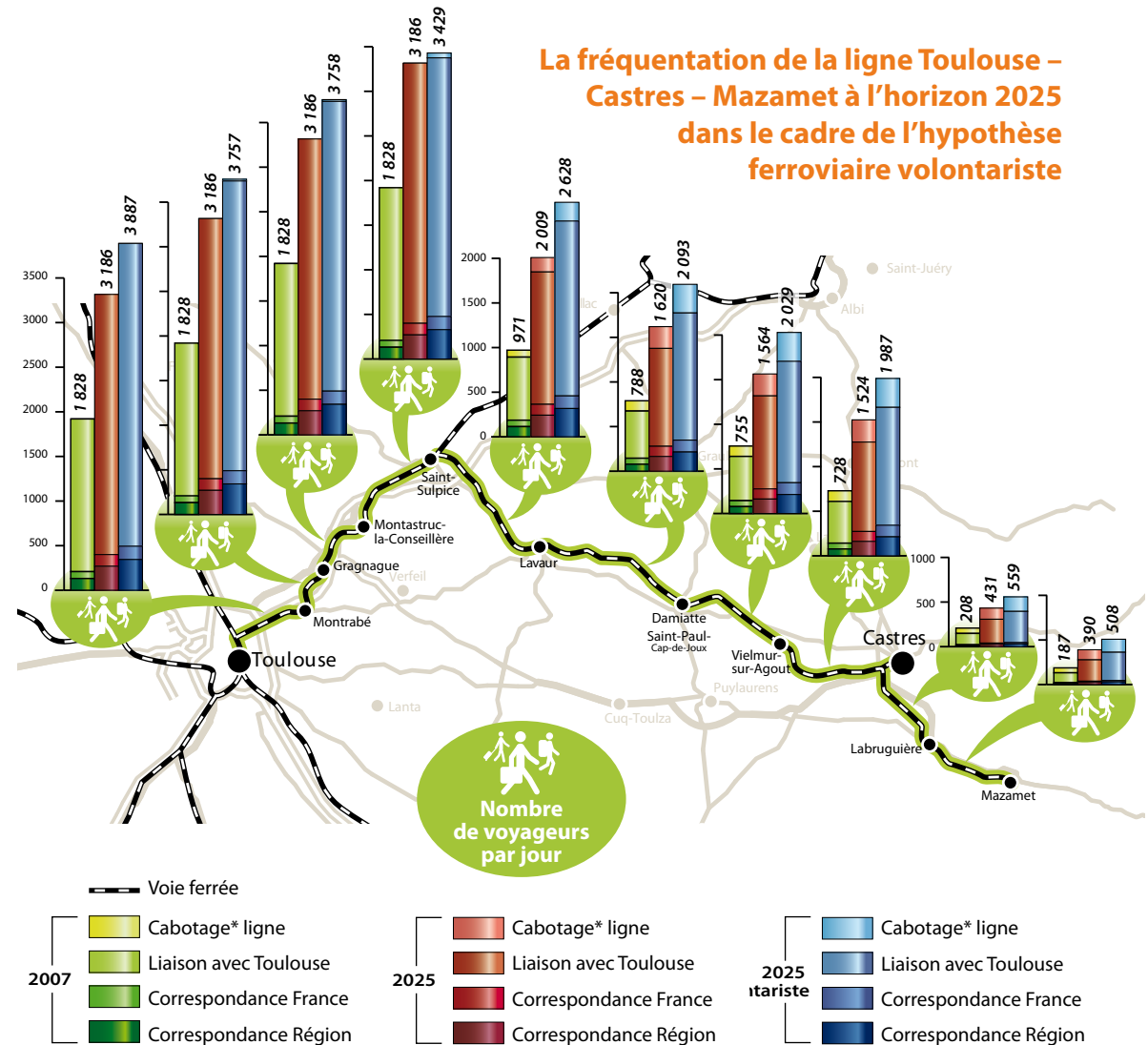
Par rapport à la situation de référence, ce scénario ferroviaire volontariste induit une baisse de 500 voyageurs par jour en 2025 sur les routes de l'aire d'étude. L'impact sur la relation complète Castres – Toulouse correspond à un report d'un peu moins de 400 voyageurs de la route vers le rail. Les 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...